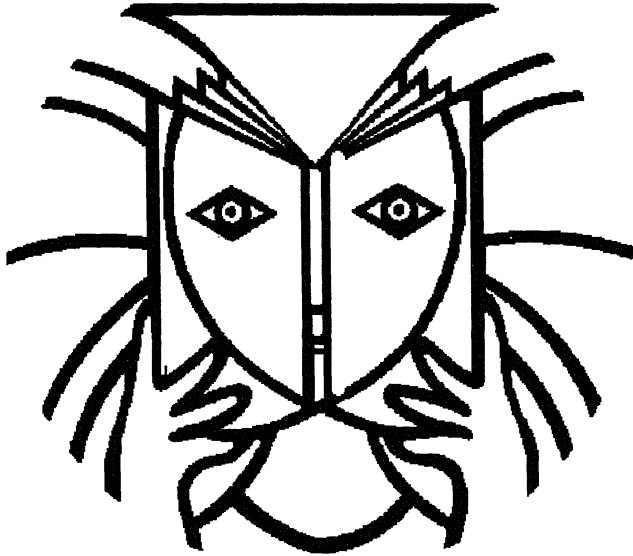




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2001

for the

**OFFICIAL PUBLICATIONS
COLLECTION**

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

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

Microfilmé 2001

pour la

**COLLECTION
DES PUBLICATIONS
OFFICIELLES**

de la

**BIBLIOTHÈQUE
DU CANADA**

OTTAWA

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

Canada

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 6.

TROISIÈME SESSION DU TROISIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA.

SESSION 1876.



VOLUME IX.

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET C^{IE}, RUE WELLINGTON

09412753

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME IX.—SESSION 1876.

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

	No.		No.
Agriculture, Rapport du département de l'.....	8	Etats-Unis, Houille des.....	43
Alaska et Colombie-Britannique.....	110	do articles de fabrication des.....	47
Acte de l'Amérique Britannique du Nord.....	45	Fonds consolidé.....	32
Agents financiers, etc.....	39	Fleuve St. Laurent, relevés.....	93
Assurance, Etats de leurs affaires.....	113	Gypse ou plâtre de Paris.....	83
Articles de fabrication des Etats-Unis.....	47	Grand Occidental, Chemin de fer.....	46
Aviso à vapeur, Pointe-au-Père.....	61	Grosse Isle.....	106
Association de vigneron.....	115	Géologie et ressources, etc.....	34
Baie Verte, Canal de la.....	11	Guyon, Phare de l'île.....	87
Baillargé, Frédéric.....	64	Garanties ou cautionnements.....	85
Banques.....	15	Houille des Etats-Unis.....	43
Banque du Haut-Canada.....	31	Huiles de poisson, etc.....	42
Baptêmes, mariages, etc.....	16	Hudson, Terres de la Cie. de la baie d', N. O.....	70
Barque <i>N. Churchill</i>	37	Hudon, Damase.....	44
Bateaux-phares, Tadoussac.....	27	Insp.-mesureurs de bois, Bureau des.....	97
Baie de Burlington et Marais de Dundas.....	109	Importations des Etats-Unis.....	38
Budget.....	1	Indiens, Vaccination des.....	118
Baie Georgienne, Emb. de ch. de fer de la.....	71	Intercolonial, Chemin de fer.....	63
Bassin de radoub, Québec.....	60	Isle aux Coudres.....	108
Bills privés.....	28	Ile du Prince-Edouard, Ch. de fer de l'.....	66
Câble sous-marin, Compagnies de.....	79	Journaux, Port des.....	59
Comptes Publics.....	1	Lachine, Canal.....	121
Colombie-Britannique, fret, etc.....	91	Lac Erié, Havre du.....	100
do navigation.....	22	Locomotives, Droits sur les.....	78
Canaux, Etats-Unis.....	111	Loranger, L. J.....	73
Caron, Clovis.....	105	Maison de douane, Montréal.....	88
Charlevoix, Election de.....	53	Mécaniciens, Licences de.....	40
Ch. de fer de prolongement Est, N.E.....	80	Malbaie, Quais à la.....	96
Cours des élections.....	13	Manitoba, Colons de.....	20
Carelets et avaloirs, Ontario.....	86	do Situation financière de.....	36
Comité judiciaire, C. P.....	29	Marine et pêcheries.....	5
Chemins de fer, Statistique des.....	51	Marine marchande.....	90
Chemins de fer canadiens.....	51	Miliciens, 1812-15.....	67
Canal St. Pierre.....	95	Milice.....	7
Cour Suprême, jugements.....	57	Miramichi, Rivière.....	98
do règlements et ordres.....	58	Mitchell, Henry, Ecr.....	68
Charg. sur les ponts de navire, loi relative au.....	37	Montréal, Entrepôt d'examen.....	94
Douanes, Montréal.....	88	do maison de douane.....	88
Dawson, Route.....	62	McDougall, M., maître de poste.....	54
Dragueur <i>Canadian</i>	103	Mille Îles.....	75
Dépenses imprévues.....	26	<i>N. Churchill</i> , Barque.....	35
Emigration, bureau d', Londres.....	23	Navigation, canaux des E.-U.....	111
Esquimalt et Nanaïmo, ligne de télégraphe.....	123	New Westminster, C.-B.....	99
Eutrepôt d'examen, Montréal.....	94	Niagara, rivière.....	50
Extradition, Traité d'.....	49	Nord-Ouest, police à cheval.....	19
Emprunt, Londres.....	30	Nasses et avaloirs, N.B. et N.E.....	77
Emprunt, 1874.....	30		
Employés retraités.....	17		

	No.		No.
Nord-Ouest, lois et ord. relat. aux territ. du....	70	<i>Sir Jas. Douglas</i> , steamer du gouvernement....	117
do terres de la Cie. de la Baie d'Hud.	70	Statuts Provinciaux	116
do territoires, Actes	70	Service Civil, Ottawa.....	124
do territ., importat. et exportations.	70	Stations de pêche, lac Simcoe.....	24
Officiers de santé, Chaloupe des.....	35	Sackville, N. B., Maitre de poste de.....	48
Parlement, Bibliothèque du.....	12	St. Charles, Embranchement de ch. de fer.....	102
Police fédérale.....	21	St. Laurent, pêcheurs du.....	125
Police à cheval, N. O.....	19	do canaux du.....	69
Pêche, Permis de.....	101	Secrétaire d'Etat, Rapport du.....	10
Pêcheurs, St. Laurent.....	125	Shea, Hon Ambrose.....	25
Pêcheries, provinces maritimes	75	Sauvages, Six Nations.....	56
Pacifique, Chemin de fer du.....	82	Sorel, Collège de.....	122
<i>Pacific</i> , Steamer.....	92	Statuts	33
Pénitenciers.....	14	Sucre, Raffinage du.....	112
Plâtre de Paris ou gypse.....	83	Symmes, Henry R., écr.....	76
Pacifique, gh. de fer canadien du.....	41	Thé, remise des droits sur le.....	84
Portage du Rat et lac Cross.....	120	Toronto, Havre de.....	72
Revenu de l'intérieur, Rapport du.....	3	Traité, No. 4.....	18
do statistiques du.....	52	Truro et Pictou, ch. de fer de.....	74
Rapport du Ministère de l'Intérieur	9	Terrains publics	4
Rapport du Maître-Général des Postes	4	Travaux Publics, rapport du ministère des.....	4
Rioux, Nicolas	114	Vaccination des sauvages.....	118
Rochester, George.....	107	Victoria et San Francisco, malles.....	81
Rails d'acier.....	65	Wallace, Comptes.....	89
Rapport du commerce et de la navigation.....	2	Welland, Canal.....	119

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET PAR VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

- No. 1... COMPTES PUBLICS DU CANADA pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.
 BUDGET des sommes requises pour le service fédéral, pour l'année expirée le 30 juin 1877.
 ————SUPPLÉMENTAIRE pour l'année expirant le 30 juin 1876.
 ————pour l'année expirant le 30 juin 1877.
 ————pour venir en aide aux colons en détresse dans la province de
 Manitoba.

MATIÈRES DU VOLUME No. 2.

- No. 2... COMMERCE ET NAVIGATION :—Tableaux de leur mouvement pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

- No. 3... REVENU DE L'INTÉRIEUR :—Rapport, états et statistiques pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875, accompagné d'un supplément.
 No. 4... MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1875.

MATIÈRES DES VOLUMES Nos. 4 ET 5.

- No. 5... MARINE ET PÊCHERIES :—Huitième rapport annuel de ce département pour l'année expirée le 30 juin 1875, accompagné de suppléments.

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

- No. 6... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport général du ministre des Travaux Publics, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.
 No. 7... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice du Canada pour l'année 1875.
 ————Vétérans de 1812-15 :—Etat indiquant leur nom, âge et résidence.

MATIÈRES DU VOLUME No. 7.

- No. 8... AGRICULTURE :—Rapport du ministre de l'Agriculture pour le Canada, pour l'année de calendrier 1875.
 No. 9... INTÉRIEUR :—Rapport du département de l'Intérieur, pour l'année expirée le 30 juin 1875.
 No. 10... SECRÉTAIRE D'ÉTAT POUR LE CANADA :—Son rapport pour l'année expirée le 31 décembre 1875.
 No. 11... CANAL DE LA BAIE VERTE :—Rapport de la Commission chargée de s'enquérir de la nature et de l'étendue des avantages commerciaux devant résulter de la construction de ce canal.—[Pas imprimé.]
 No. 12... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du bibliothécaire,

- No. 13... COUR DES ÉLECTIONS :—Règles générales et tarifs de la Cour Suprême pour la province de Québec.
Règles générales de la Cour Suprême pour la province de la Nouvelle-Ecosse.—[*Pas imprimées*].
- No. 14... PÉNITENCIERS :—Rap. du ministre de la Justice sur les—pour l'année exp. le 31 décembre 1875.
- No. 15... BANQUES :—Liste des actionnaires des différentes banques du Canada, conformément à l'acte 34 Vic., chap. 5, sec. 12.—[*Pas imprimée*.]
- No. 16... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etat des, pour certains districts dans la province de Québec, pour l'année 1875.—[*Pas imprimé*.]
- No. 17... EMPLOYÉS RETRAITÉS :—Etat des allocations et gratuités en vertu de l'acte 33 Vict., chap. 4, aussi en vertu de l'acte 38 Vict., chap. 9.
- No. 18... TRAITÉ No. 4 :—Etat de la dépense des \$34,000, affectées au traité No. 4, par ordre en Conseil du 27 septembre 1875.
- No. 19... POLICE À CHEVAL, NORD-OUEST :—Etat de la dépense sur le crédit de \$50,000 accordé par ordre en Conseil du 27 décembre 1875.
- No. 20... COLONS DE MANITOBA :—Etat de la dépense, le 5 octobre 1875, des \$60,000 votées pour secourir les colons de Manitoba.
- No. 21... POLICE FÉDÉRALE :—Compte en vertu de l'acte 31 Vict., chap. 73, sec. 6, indiquant la moyenne de l'effectif de la police fédérale employé durant chaque mois dans l'année 1875, etc.—[*Pas imprimée*.]
- No. 22... MARINE MARCHANDE D'ANGLETERRE :—Correspondance entre les gouvernements du Canada et de Sa Majesté au sujet de la législation à l'égard de la marine marchande d'Angleterre et des navires enregistrés en Canada ; aussi, relativement à l'exemption de la marine canadienne de l'opération de la loi britannique ; aussi, relativement à la loi passée par le Parlement canadien pour l'inspection et la classification des navires canadiens, etc.
- No. 23... BUREAU D'ÉMIGRATION, LONDRES :—Réponse à une adresse, indiquant la somme annuelle payée au temps du décès de M. Dixon, pour salaires d'employés permanents et temporaires au bureau d'émigration canadien à Londres, etc. ; aussi, le montant payé actuellement pour les mêmes services et les dépenses, donnant les noms des officiers et autres employés, etc.—[*Pas imprimée*.]
- No. 24... STATIONS DE PÊCHE, LAC SIMCOE :—Réponse à une adresse indiquant tous les baux ou permis de station de pêche sur ce lac, et toutes les amendes imposées et confiscations opérées en 1874 et 1875 par l'inspecteur de ce district, avec les noms des personnes condamnées et la nature de l'offense.—[*Pas imprimée*.]
- No. 25... SHEA, HON. AMBROSE :—Réponse à une adresse demandant la correspondance entre le gouvernement et le susnommé, au sujet de travaux exécutés pour l'intercolonial, etc.—[*Pas imprimée*.]
- No. 26... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des paiements portés au compte de ces dépenses en vertu d'arrêtés du Conseil et de l'acte 38 Vict., chap. 3, du 1er juillet 1875 au 10 février 1876.—[*Pas imprimée*.]
- No. 27... BATEAUX-PHARES, TADOUSSAC :—Réponse à une adresse—deniers votés, correspondance, rapports et soumissions reçus par le gouvernement au sujet de ces phares, etc.—[*Pas imprimée*.]
- No. 28... BILLS PRIVÉS :—Réponse à une adresse demandant des détails sur tous les honoraires ou sommes reçues de sénateurs, députés ou autres, à l'égard de ces bills depuis le 1er janvier 1874.—[*Pas imprimée*.]
- No. 29... COMITÉ JUDICIAIRE, CONSEIL PRIVÉ :—Réponse à une adresse indiquant le nombre annuel des appels des cours supérieures au comité judiciaire du Conseil Privé, pendant les cinq dernières années.—[*Pas imprimée*.]
- No. 30... EMPRUNT, LONDRES :—Réponse à un ordre—Etat de la dette, etc., du Canada, le 19 octobre 1875, lors du dernier emprunt contracté sur le marché anglais.
EMPRUNT, 1874 :—Copie du prospectus et des conditions de l'emprunt de 1874 ; le nombre et les noms des partis ou compagnies auxquels l'emprunt fut adjudgé, etc.—[*Pas imprimée*.]

MATIÈRES DU VOLUME No. 8.

- No. 31... BANQUE DU HAUT-CANADA :—Etat de la succession de cette banque.
- No. 32... FONDS CONSOLIDÉ :—Etat du revenu et de la dépense de ce fonds du 1er juillet 1875 au 10 février 1876.—[*Pas imprimé.*]
- No. 33... STATUTS :—Rapport officiel de la distribution des statuts du Canada, 38 Victoria, 2me session du troisième Parlement, 1875, vols. 1 et 2, versions française et anglaise.—[*Pas imprimé.*]
- No. 34... GÉOLOGIE, RESSOURCES, ETC. :—Rapport sur la géologie et les ressources de la région entre le lac des Bois et les Montagnes-Rocheuses, notes sur les fossiles, etc., par George Mercer Dawson, géologue et botaniste de la commission des frontières de l'Amérique Britannique du Nord, etc.—[*Pas imprimé.*]
- No. 35... OFFICIERS DE SANTÉ, QUÉBEC, CHALOUPÉ DES :—Etat des gages mensuels payés par le gouvernement à chacun des hommes de cette chaloupe au port de Québec, en 1874 et 1875, etc.—[*Pas imprimé.*]
- No. 36... MANITOBA, SITUATION FINANCIÈRE DE :—Message transmettant des documents à ce sujet.
- No. 37... CHARGEMENTS SUR LES PONTS DE NAVIRES, LOI CONCERNANT LES :—Réponse à une adresse—Correspondance du gouvernement canadien au sujet des infractions à cette loi et de celle concernant les gardiens de port, etc.
 —Correspondance, etc., relatifs aux infractions de cette loi par la barque *N. Churchill*, etc.
 —Correspondance au sujet de l'enquête tenue à l'égard de la barque *N. Churchill*.—[*Pas imprimé.*]
- No. 38... IMPORTATIONS DES ÉTATS-UNIS :—Etat de la valeur totale de tous les articles importés de ce pays en Canada en 1871-72-73, et qui ont payé les droits respectifs de 15, 10 et 5 pour cent; aussi un état semblable pour 1873 et 1875 de s articles payant 17½, 10 et 5 pour cent, etc.
- No. 39... AGENTS FINANCIERS :—Etat des balances en leur possession et dans différentes banques du Canada et en Angleterre, le 15 juin 1875, et les 10 et 29 février 1876; aussi, état de toute la dépense pour juillet 1875 et de la dépense totale de 1874-75.
- No. 40... MÉCANICIENS LICENCIÉS —Réponse à une adresse—Correspondance avec la Chambre de Commerce de Québec; M. Risle, le président du bureau de l'inspection des bateaux à vapeur et le gouvernement, relativement à un projet de loi pour licencier les mécaniciens employés ailleurs que sur les bateaux à vapeur.—[*Pas imprimé.*]
- No. 41... CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Correspondance, rapports et autres documents relatifs à la construction de cette voie ferrée.
 —Contrats et autres documents sur le même sujet.—[*Pas imprimés.*]
- No. 42... HUILES DE POISSON, ETC. :—Réponse à une adresse—Correspondance relative au refus de laisser passer en franchise aux États-Unis, en vertu du traité de Washington, ces produits de la Colombie-Britannique, etc.
- No. 43... HOUILLES DES ÉTATS-UNIS :—Réponse à une adresse—Etat du nombre de tonnes de houilles importées de ce pays en Canada l'année dernière; et correspondance au sujet du renouvellement du droit imposé sur le charbon canadien exporté aux États-Unis.—[*Pas imprimée.*]
- No. 44... HUDON, ECR., DAMASE :—Réponse à une adresse—1o. Arrêté du Conseil ou autre document fixant le salaire de Damase Hudon, sous-percepteur de douane à Chicoutimi; 2o. Etat des sommes perçues par lui en cette capacité du 1er mai 1875 au 1er novembre 1875, etc.—[*Pas imprimée.*]
- No. 45... AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD, ACTE DE L' :—Réponse à une adresse—Correspondance avec le gouvernement impérial au sujet de la loi passée par le Parlement anglais, (ch. 38, 38 et 39 Vic.) intitulée : "Acte pour lever certains doutes, à l'égard du Parlement canadien, laissés par la 18me section de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867."
- No. 46... CIE. DU CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL :—Réponse à une adresse, dans l'affaire des droits remboursés à la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental.
- No. 47... OBJETS MANUFACTURÉS VENANT DES ÉTATS-UNIS :—Réponse à une adresse—Etat indiquant le caractère général et la valeur de tous les objets manufacturés aux États-Unis et importés en Canada, pendant les années 1873, 1874 et 1875.

- No. 48... SACKVILLE, N.-B., MAITRE DE POSTE DE :—Réponse à une adresse—Copies des rapports, etc., faisant connaître le résultat de l'enquête faite par l'inspecteur des bureaux de Poste sur la conduite du maître de poste de Sackville, avec copies de tous les certificats de moralité, ou de toutes les recommandations données en faveur de ce maître de poste. —[*Pas imprimée.*]
- No. 49... TRAITÉ D'EXTRADITION :—Message, avec certaine correspondance ayant trait à l'insuffisance du présent traité d'extradition conclu entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.
- No. 50... RIVIÈRE NIAGARA :—Réponse à une adresse—Copie de la correspondance entre le gouvernement canadien, par l'entremise de l'ambassadeur anglais à Washington, et le gouvernement des Etats-Unis, au sujet de l'obstruction de la navigation de la rivière Niagara par suite de la construction d'une jetée au milieu du chenal de la dite rivière, pour l'aqueduc de la cité de Buffalo.—[*Pas imprimée.*]
- No. 51... STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER :—Etats, en conformité de l'acte des statistiques des chemins de fer, fournis par la compagnie du chemin de fer de Brockville et d'Ottawa,—par la compagnie du chemin de fer de Cobourg, Peterboro' et Marmora,—par la compagnie du chemin de fer du Sud du Canada,—par la compagnie de chemin de fer de Midland,—par la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada, pour le semestre expiré le 30 juin 1875,—et par la compagnie du chemin de fer de Prolongement Nord,—de leurs actions et emprunts autorisés, et des sommes reçues à l'égard de leur capital ordinaire et de leur capital privilégié, aussi bien que de leurs débentures ou de leur dette consolidée, à la date du 31 décembre 1874, spécifiant le taux pour cent des dividendes pour l'année 1874 sur chacun des dits capitaux, indiquant aussi les emprunts dus le 31 décembre 18—.
- CHEMINS DE FER, CANADA :—Réponse à un ordre—Etat du capital, du trafic et des frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, tel que requis par les dispositions de la loi à cet égard.
- No. 52... STATISTIQUES DU REVENU DE L'INTERIEUR :—Réponse et réponse supplémentaire à une adresse—Statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1875.
- No. 53... ELECTION DE CHARLEVOIX :—Copie des instructions données à M. Talbot, du département de la Poste, à l'occasion de ses visites dans le district électoral de Charlevoix, pendant l'élection fédérale, dans le mois de janvier dernier.—[*Pas imprimée.*]
- No. 54... McDougall, M., MAITRE DE POSTE :—Correspondance relative à la démission de M. McDougall, maître de poste à Christmas Island, Cap-Breton.—[*Pas imprimée.*]
- No. 55... MILLE ILES :—Etat des noms des occupants ou fermiers dans les Iles du St. Laurent, entre Brockville et Gananoque, appelées les "Mille Iles"; le nombre des occupants ou fermiers dans chacune de ces îles, ainsi que la valeur de chaque ferme et le montant pour lequel elle est louée.—[*Pas imprimée.*]
- No. 56... SAUVAGES DES SIX NATIONS :—Copie de toute la correspondance entre le Conseil des Sauvages de Six Nations et le département des Affaires des Sauvages, au sujet du paiement des arrérages d'intérêt d'argent qui leur sont dus, et qui ont été placés à leur crédit dans leurs fonds général, etc.—[*Pas imprimée.*]
- No. 57... COUR SUPRÊME, JUGEMENTS :—Réponse à une adresse—Etat indiquant le nombre de causes portées à la Cour Suprême, et le nombre de jugements prononcés par cette cour.—[*Pas imprimée.*]
- No. 58... COUR SUPRÊME :—Règles et règlements, rédigés par les Juges de la Cour Suprême et de l'Echiquier, pour régler la procédure de ces Cours, et pour donner suite aux autres dispositions énoncées dans la section 79 de l'acte de la Cour Suprême et de l'Echiquier.—[*Pas imprimée.*]
- No. 59... FRAIS DE POSTE SUR LES JOURNAUX, ETC. :—Réponse à une adresse—Etat indiquant le nombre de journaux et autres publications périodiques dans chaque comté et cité du Canada qui ont payé les frais de poste pour les numéros de ces feuilles expédiés du bureau de publication avec le revenu total qui provient de cette source, pendant les trois mois expirés le 31 décembre 1875.
- No. 60... BASSIN DE RADOUR, QUÉBEC :—Réponse à une adresse—Rapports des ingénieurs de la commission du havre de Québec, avec les documents, la correspondance et les ordres en Conseil, au sujet du choix de l'emplacement pour la construction d'un bassin de Radour dans le Port de Québec.
- No. 61... BATIMENT A VAPEUR POUR LA POINTE-AU-PÈRE :—Copie de toutes circulaires envoyées à des constructeurs de navires pour la construction d'un bâtiment à vapeur (steam tender) pour le transport des malles depuis la Pointe-aux-Pères jusqu'aux vapeurs océaniques, avec un état indiquant les noms de toutes les personnes ou sociétés de construction auxquelles ces circulaires ont été adressées, et donnant les soumissions qui ont été reçues, et aussi la date de l'acceptation de la soumission de MM. Cañtin, avec copie du contrat conclu avec eux.—[*Pas imprimée.*]

- No. 62... ROUTE DAWSON :—Réponse à une Adresse,—Rapports et Correspondances avec le Gouvernement ou aucun de ses officiers ou toutes autres personnes, depuis le mois de juin 1875, touchant l'état et la condition de la route Dawson depuis la Baie du Tonnerre jusqu'à Fort Garry, etc.
- No. 63... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Correspondance entre des particuliers ou des corporations et le Gouvernement du Canada, touchant les bureaux, ateliers et ouvrage de l'Intercolonial à Rimouski.
- No. 64... BAILLARGÉ, FRÉDÉRIC, ECR. :—Réponse à une Adresse,—Rapports de Frédéric Baillargé, Ecr., Sous-Ingénieur à la tête du Ministère des Travaux Publics, sur ses explorations dans les paroisses de St. Fidèle et de St. Siméon, en 1875, etc.—(*Pas imprimée.*)
- No. 65... LISSES D'ACIER :—Réponse à une Adresse,—Etat indiquant l'usage qu'on a fait d'aucune partie des lisses d'acier, achetées par le Gouvernement, la quantité de celles qui n'avaient pas été employées et qui restaient à la fin de 1875, et l'endroit où ces lisses se trouvent aujourd'hui.
- Réponse à une Adresse,—Rapports officiels de l'Ingénieur en chef du Chemin de Fer du Pacifique, touchant la quantité de lisses d'acier réellement requises pendant la présente année; et aussi toute la correspondance officielle entre le Ministère des Travaux Publics et M. Carvell au sujet de sa démission du bureau.
- Correspondance et avis, demandant des soumissions pour la fourniture de lisses d'acier pour le Chemin de Fer Canadien du Pacifique, etc.—(*Pas imprimée.*)
- No. 66... CHEMINS DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD :—Réponse à une Adresse,—Rapport, rédigé l'été dernier par M. F. Shanly, sur le Chemin de Fer de l'Île du Prince-Edouard.
- No. 67... MILIENS, 1812-15 :—Réponse à une Adresse,—indiquant les noms, l'âge et la résidence des Vétérans de 1812-15, qui ont demandé, et obtenu une gratification du Gouvernement Fédéral du Canada; le nombre des miliciens ayant des commissions d'officiers, et le nombre de demandes présentées par des personnes vivant à l'étranger.—(*Pas imprimée.*)
- No. 68... MITCHELL, HENRY, ECR. :—Etat de tous les deniers reçus par M. Henry Mitchell, maître de havre du Port de "Glace Bay," Cap-Breton, spécifiant le temps auquel les comptes ont été rendus et les deniers reçus, avec le montant du salaire, et mentionnant si ce salaire consiste en honoraires ou s'il est fixe.—(*Pas imprimée.*)
- No. 69... CANAUX DU ST. LAURENT :—Réponse à un Ordre,—Etat constatant le montant que le Gouvernement du Canada s'est engagé à payer, ou qu'il a déjà payé en vertu de chacun des contrats pour l'exécution d'une partie quelconque des travaux requis pour l'agrandissement des canaux du St. Laurent, y inclus les canaux de Welland et Lachine, depuis le Rapport de la dernière commission nommée pour étudier cette question.
- No. 70... TERRITOIRES DU NORD-OUEST, LOIS ET ORDONNANCES :—Copies de tous Ordres en Conseil, et de toutes les Lois et Ordonnances du Lieutenant-Gouverneur et du Conseil des Territoires du Nord-Ouest, passées en vertu des dispositions de l'Acte 34 Vict., chap. 16, Sect. 1.
- COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON :—Réponse à une Adresse,—Correspondance entre le Gouvernement Canadien et la Compagnie de la Baie d'Hudson, touchant les terres que le Canada a acquises ou achetées de cette Compagnie à Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.—(*Pas imprimée.*)
- IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS, ETC. :—Etat indiquant les Importations faites pendant l'Année Financière 1874-1875 dans les Territoires du Nord-Ouest aux Ports sur la Baie d'Hudson et celle de James, ensemble avec les Exportations qui en sont sorties; les noms et salaire payé aux personnes employées dans ces Ports, y compris les instructions fournies à ces personnes et les Rapports qu'elles ont fait au Ministère des Douanes.—(*Pas imprimée.*)
- Réponse à une Adresse,—Copies de tous les actes passés par le Conseil des Territoires du Nord-Ouest, et toute la Correspondance.—(*Pas imprimée.*)
- No. 71... EMBRANCHEMENT DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE GEORGIENNE :—Réponse à une Adresse,—Correspondance échangée entre le Gouvernement Fédéral et celui d'Ontario, touchant la subvention en terres ou toute autre aide accordée par le Gouvernement d'Ontario à l'embranchement du Chemin de Fer de la Baie Georgienne.
- Correspondance entre les entrepreneurs et l'embranchement du Chemin de Fer de la Baie Georgienne et le Gouvernement depuis la date du contrat.
- No. 72... HAVRE DE TORONTO :—Réponse à un Ordre,—Instruction fournies par le Département des Travaux Publics au sujet de l'exploration du Havre de Toronto; aussi tous les Rapports présentés au Gouvernement, pour faire connaître l'état actuel de ce Havre, et pour recommander des travaux additionnels propres à en empêcher la destruction.—(*Pas imprimée.*)

- No. 73... **LORANGER, L. J., ECR.** :—Réponse à un Ordre,—Correspondance entre le Ministère de la Marine et des Pêcheries et L. J. Loranger, Ecuier, Garde-pêche, ou toute autre personne, au sujet des permis octroyés, ou refusés aux personnes voulant faire la pêche dans les lacs compris dans les limites comprenant les comtés de Terrebonne, Montcalm, Joliette et Berthier.—(*Pas imprimée.*)
- No. 74... **CHEMIN DE FER ENTRE TRURO ET PICTOU** :—Réponse à une Adresse,—Correspondance avec le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, concernant le transfert de l'embranchement de chemin de fer compris entre Truro et Pictou.
- No. 75... **PÊCHERIES, PROVINCES MARITIMES** :—Réponse à une Adresse, pour tous Ordres en Conseil, et de toutes correspondances avec des officiers ou des particuliers, ou des corps publics, au sujet de la tentative arbitraire du gouvernement de faire ses vaisseaux des occupants de pêcheries dans les Provinces Maritimes, et de les priver injustement de leurs droits, etc.—(*Pas imprimée.*)
- No. 76... **SYMMES, HENRY R., ECR.** :—Réponse à une Adresse,—Rapport de Henry R. Symmes, écuyer, concernant ses explorations dans la paroisse de St. Irénée, dans le district électoral de Charlevoix, en 1874 ou 1875; aussi copies des instructions qui lui furent données à ce sujet, et de toutes pétitions et correspondance à cet égard.—(*Pas imprimée.*)
- No. 77... **NASSES ET AVALOIRS DE PÊCHE, N. B. et N. E.** :—Réponse à un Ordre,—Etat indiquant tous les permis accordés pour faire la pêche avec des nasses et avaloirs, dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse pour les années 1874 et 1875; aussi un état des droits perçus chaque année de cette même source.
- No. 78... **LOCOMOTIVES, DROITS SUR** :—Réponse à un Ordre,—Etat de tous droits prélevés sur des locomotives depuis le 1er juillet 1867, avec les noms de tous les importateurs, et aussi un état indiquant les remises ou remboursements de droits qui ont eu lieu sur des locomotives ou pièces de locomotives jusqu'à la date des rapports déjà soumis au Parlement.
- No. 79... **COMPAGNIES DE TÉLÉGRAPHE SOUS-MARIN** :—Réponse à une Adresse,—Correspondance entre le gouvernement et la "Compagnie du Câble Direct," la "Compagnie Anglo-Américaine," et toute autre compagnie de Câble Atlantique Sous-marin, depuis le 1er octobre 1873, et aussi toute correspondance qui se rattache au projet de prolonger les lignes de ces compagnies dans la Puissance.
- No. 80... **PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER DE L'EST, N. E.** :—Réponse à une Adresse,—Correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de la Nouvelle-Ecosse, et tous Ordres en Conseil relatifs au prolongement du chemin de fer de l'Est dans cette Province.—(*Pas imprimée.*)
- No. 81... **MALLES DE VICTORIA ET SAN FRANCISCO** :—Réponse à un Ordre,—Soumissions reçues en 1875 pour le transport des malles entre Victoria et San Francisco, avec la correspondance qui se rapporte à ces soumissions et le service des malles en général.—(*Pas imprimée.*)
- No. 82... **CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE** :—Réponse à un Ordre,—Etat indiquant la somme que le gouvernement du Canada s'est engagé de payer ou qu'il a déjà payée en vertu de tout contrat passé entre le gouvernement et tout particulier ou compagnie pour l'exécution d'aucune partie des travaux sur le chemin de fer du Pacifique ou pour la ligne du télégraphe.
- Réponse à une Adresse,—Etat indiquant les dépenses approximatives encourues pour la construction du chemin de fer du Pacifique et de la Ligne Télégraphique, dans les divisions à l'est de la Baie Georgienne, entre la Baie du Tonnerre et Fort Garry.
- Réponse à une Adresse,—Soumissions reçues pour la construction d'une ligne télégraphique en rapport avec le chemin de fer du Pacifique, indiquant les noms des soumissionnaires, et copie du contrat avec F. Bernard, écuyer, à ce sujet.
- No. 83... **GYPSE OU PLÂTRE DE PARIS** :—Réponse à un Ordre,—Etat de toute la quantité de Gypse ou Plâtre de Paris importé des Etats-Unis en Canada, mentionnant les Ports ou les endroits d'où il a été importé, et aussi les Ports en Canada où il a été entré en douane, etc.—(*Pas imprimée.*)
- No. 84... **THÉ, REMISE DE DROITS, SUR, ETC.** :—Réponse à une Adresse,—Etat indiquant toutes les remises ou remboursements de droits accordés sur le thé aux Ports de Montréal et d'Halifax l'année dernière; spécifiant en même temps les dates de telles remises ou remboursements, le nom des personnes qui en ont bénéficié, avec toute la correspondance, etc., à ce sujet, et aussi les noms des personnes qui ont fourni des cautionnements pour les droits sur ce thé dans le cas où tels droits ont été finalement remis ou remboursés.—(*Pas imprimée.*)
- No. 85... **CAUTIONNEMENTS OU GARANTIES** :—Etat détaillé des cautionnements ou garanties enregistrés au Ministère du Secrétaire d'Etat du Canada.—(*Pas imprimée.*)
- No. 86... **PÊCHE AU CARRELET ET AVEC DES AVALOIRS, ONT.** :—Réponse à un Ordre, demandant un état de tous les permis accordés pour faire la pêche au carrelet et au moyen d'avaloirs, pendant l'année 1875, pour la Province d'Ontario; de toutes pétitions, etc., pour ou contre la pêche faite au carrelet ou au moyen d'avaloirs; et aussi de tous exposés faisant connaître les effets du système de faire la pêche au carrelet ou au moyen d'avaloirs sur la quantité du poisson dans les eaux où ce système est en usage.—(*Pas imprimée.*)

- No. 87... **LE DE GUYON, PHARE** :—Réponse à un ordre—Etat des soumissions, plans, spécifications, etc., pour la construction d'un phare à l'Île de Guyon, avec toute la correspondance qui s'y rattache ; aussi copie du contrat pour la construction de ce phare. [*Pas imprimée.*]
- No. 88... **DOUANE DE MONTRÉAL** :—Etat indiquant les noms et l'âge de tous les employés de la douane de Montréal, qui ont été mis à la retraite pendant les deux dernières années, avec les raisons de leur mise à la retraite ; les noms de toutes les personnes qui sont entrées dans le service public pendant le même espace de temps, comme attachées à la douane de Montréal, soit en qualité d'employés permanents ou surnuméraires, le salaire payé à chacune d'elles et pend. combien de temps, et aussi le fait qu'elles y sont ou non encore employées.
—Réponse à un ordre—Etat de toutes les dépenses encourues pour la perception des droits à la douane de Montréal, pendant les années financières 1873, '74 et 1875 respectivement, et aussi un état du revenu dans le port de Montréal, pendant chacune de ces années respectivement. [*Pas imprimée.*]
- No. 89... **LES COMPTES WALLACE** :—Réponse à une adresse—Rapport sur l'état où se trouve cette affaire des comptes Wallace, qui forment partie des montant à la charge de l'exploration du chemin de fer du Pacifique.
- No. 90... **MARINE MARCHANDE** :—Réponse à une adresse—Correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement impérial, ainsi qu'entre les gouvernements locaux des provinces maritimes et le gouvernement fédéral, au sujet des certificats de service, accordés par le Canada aux capitaines dans la Marine Marchande, avant 1871. [*Pas imprimée.*]
- No. 91... **COLOMBIE-BRITANNIQUE, TRANSPORT DU FRET, ETC.** :—Réponse à une adresse—Etat indiquant les sommes qui ont été payées respectivement en 1875-76, pour le transport des marchandises et des voyageurs dans la Colombie-Britannique, appartenant à l'exploration du chemin de fer Canadien du Pacifique ; le dit état indiquant aussi le prix du fret par livre, etc., et le taux du passage pour chaque voyageur, etc. [*Pas imprimée.*]
- No. 92... **VAPÉUR " PACIFIQUE "** :—Réponse à un ordre de la Chambre, la correspondance ou les rapports dont le gouvernement n'est pas en possession, mais qui se rattachent au naufrage du vapeur " Le Pacifique ". [*Pas imprimée.*]
- No. 93... **EXPLORATIONS DU ST. LAURENT** :—Réponse à un ordre, rapport de l'ingénieur sur les explorations du St. Laurent ; et exposé des améliorations à faire, de manière à donner une profondeur de quatre pieds d'eau. [*Pas imprimée.*]
- No. 94... **MAGASIN D'ENTREPOT POUR L'EXAMEN DES MARCHANDISES, MONTRÉAL** :—Réponse à un ordre—Avis demandant des soumissions pour la construction d'un magasin d'entrepôt pour l'examen des marchandises à Montréal ; copies de toutes les soumissions qui ont été faites, de toute la correspondance échangée avec tout soumissionnaire, etc., ainsi que du contrat passé pour la construction du dit magasin d'entrepôt.
- No. 95... **CHENAL ST. PIERRE** :—Réponse à un ordre—Rapport et plan préparés par M. Perley, dans l'été de 1873, pour le creusement du chenal St. Pierre, avec tous les rapports subséquents, ordres en conseil, avis, soumissions et contrats qui se rapportent à ces travaux. [*Pas imprimée.*]
- No. 96... **QUAIS DE LA MALBAIE** :—Réponse à une adresse—Copies des comptes et des bordereaux du payeur présentés au gouvernement et par lui payés pour la construction ou la réparation en 1875, des quais de la Malbaie, des Eboulements et de la Baie St. Paul, etc. ; copies des rapports de Henry Symmes, écr., et aussi des rapports de Frédéric Baillarg, écr., assistant ingénieur en chef du département des Travaux Publics, au sujet de ces ouvrages en 1874, 1875 et 1876. [*Pas imprimée.*]
- No. 97... **BUREAU DES MESUREURS DE BOIS** :—Réponse à un ordre—Etat indiquant les noms des personnes qui ont cessé de faire partie du bureau des mesureurs de bois depuis le 1er janvier 1875, pour cause de décès, de mise à la retraite ou autrement, avec pension dans chaque cas de mise à la retraite ; indiquant aussi les noms de ceux qui ont été ajoutés au personnel d'une manière temporaire ou permanente durant le même temps. [*Pas imprimée.*]
- No. 98... **RIVIÈRE MIRAMICHI** :—Réponse à un ordre, copie des instructions données à l'officier chargé du dragueur à vapeur, employé à faire disparaître la barre à l'entrée de la Rivière Miramichi, avec tous les rapports de cet officier ou de personnes qu'il a employés, concernant la somme d'ouvrage fait dans cette localité, etc. [*Pas imprimée.*]
- No. 99... **NEW WESTMINSTER, C.B.** :—Réponse à une adresse—Copie de la correspondance entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique, au sujet de la nomination d'un juge de la cour de comté pour New Westminster, dans la C.-Britannique. [*Pas imprimée.*]
- No. 100... **HAVRE DU LAC ÉRIÉ** :—Réponse à une adresse—Copies des rapports des ingénieurs, ainsi que des plans et de la correspondance en la possession du gouvernement, au sujet de la construction d'un havre à un certain point sur le lac Érié, entre la Pointe à Rondeau et le village de Clearville, dans le comté de Kent. [*Pas imprimée.*]

- No. 101.. PERMIS DE PÊCHE :—Réponse à un ordre,—Etat indiquant les noms des rivières pour lesquelles des permis de pêche ont été renouvelés ou accordés depuis le 1er déc. 1873. [*Pas imprimé.*]
- No. 102.. ST. CHARLES, EMBRANCHEMENT DE CHEMIN DE FER :—Réponse à un ordre,—Copie du rapport des ingénieurs ou autres, au sujet de la construction d'une ligne d'embranchement de chemin def. depuis St. Charles, dans le comté de Bellechasse, jusq. St. Joseph de Lévis. [*Pas imprimé.*]
- No. 103.. DRAGUEUR À VAPEUR, CANADIEN :—Réponse à une adresse,—Etat indiquant la somme d'ouvrage fait par le dragueur à vapeur du gouvernement le "Canadien," durant l'année dernière, avec le montant total de l'argent dépensé pour faire cet ouvrage, les havres qui ont été dragués, etc. [*Pas imprimée.*]
- No. 104.. TERRAINS, EDIFICES PUBLICS :—Réponse à une adresse,—Etat indiquant toutes les sommes d'argent dépensées sur les terrains et les clôtures en face des édifices parlementaires, depuis le 1er jour de janvier 1870, au 1er jour de janvier 1876, avec l'évaluation des dépenses à faire pour terminer ces travaux; aussi, un état indiquant le total des dépenses pour la nouvelle bibliothèque, etc., durant le même espace de temps; et de plus, un état indiquant le montant total dépensé pour l'annexe au bloc départemental à l'Ouest, avec une évaluation de la somme requise pour en compléter la construction.
- No. 105.. CARON, OLOVIS :—Réponse à un ordre,—Copies de la correspondance échangée avec Olovis Caron, garde-pêche, et des instructions qui lui ont été données au sujet des droits de pêche concédés à Eugène Dumas, Joseph Levesque et Zéphirin Duval, dans la paroisse de St. Jean Port Joli, comté de l'Islet; et aussi, copie de l'enquête tenue par un nommé Grondin, ou un individu du nom de Damase Guay, ci-devant garde-pêche. [*Pas imprimée.*]
- No. 106.. GROSSE ILE :—Réponse à un ordre,—Documents relatifs à certaines constructions érigées à la Grosse Ile, par Messieurs Piton et Cie. [*Pas imprimée.*]
- No. 107.. ROCHESTER, GEORGE :—Réponse à un ordre,—Copie des témoignages donnés devant les arbitres du Canada, concernant la réclamation de George Rochester contre le gouvern. [*Pas imprimée.*]
- No. 108.. ILE AUX COUDRES :—Réponse à un ordre,—Copie du contrat passé entre le gouvernement et M. Charles E. Forgues, de la Malbaie, pour la construction d'un phare sur la Grosse Ile; aussi copie de la correspondance qui a été échangée à ce sujet, etc. [*Pas imprimée.*]
- No. 109.. BAIE DE BURLINGTON ET DUNDAS MARSH :—Réponse à un ordre,—Copies de tous les permis accordés par l'inspecteur des pêcheries pour faire la pêche dans la baie de Burlington et Dundas Marsh, pendant les années 1872, '73, '74, '75, avec un état indiquant le nom des particuliers à qui ces permis ont été accordés. [*Pas imprimée.*]
- No. 110.. ALASKA ET LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—Réponse à une adresse,—Correspondance entre les gouvernements fédéral et le gouvernement américain, touchant le règlement de la ligne-frontière entre Alaska et la Colombie-Britannique.
- No. 111.. CANAUX, ETATS-UNIS :—Réponse à une adresse,—Correspondance ou pièces officielles échangées avec le bureau colonial, ou avec le gouvernement des Etats-Unis au sujet de la conduite tenue par ce dernier gouvernement en refusant la liberté de naviguer dans les canaux des Etats-Unis, concédée par le traité de Washington.
- No. 112.. INDUSTRIE SUCRIÈRE :—Réponse à un ordre,—Correspondance, pétitions et mémoires concernant le raffinage des sucres, depuis 1872. [*Pas imprimée.*]
- No. 113.. RAPPORTS D'ASSURANCE :—Rapports présentés par les compagnies d'assurance, conformément à l'acte 31 Vict., chap. 48, sec. 14.
- Etat des recettes et dépenses de l'Association Mutuelle du Canada sur la Vie, pour l'année expirée le 31 décembre 1875. [*Pas imprimée.*]
- No. 114.. RIOUX NICOLAS, SEIGNEURIE DE :—Réponse à un ordre,—Correspondance entre le gouvernement et les Censitaires de la Seigneurie de Nicolas Rioux, dans le comté de Rimouski, au sujet de la redevance qu'ils paient aux Seigneurs, en remplacement des journées de corvée. [*Pas imprimée.*]
- No. 115.. ASSOCIATION DES VIGNERONS :—Réponse à un ordre,—Correspondance entre le gouvernement et l'association des vignerons du Canada, au sujet de toute infraction commise par cette association aux lois du revenu du Canada depuis 1870; aussi, un état de la quantité de vin et d'eau de vie fabriqués par cette association depuis cette époque, et du montant par elle payé à cet égard pour droits d'accise ou autres. [*Pas imprimée.*]
- No. 116.. STATUTS PROVINCIAUX :—Réponse à une adresse,—Correspondance échangée avec le Secrétaire des Colonies, au sujet de l'exercice du pouvoir de désavouer les statuts provinciaux.

- No. 117.. VAPEUR DU GOUVERNEMENT "SIR JAMES DOUGLAS"—Réponse à un ordre—Correspondance entre l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et l'agent de ce département à Victoria, ou avec tout autre particulier, au sujet d'une plainte par le bureau du chemin de fer Canadien du Pacifique, exposant les inconvénients qui résultent du fait qu'il est permis au vapeur du gouvernement *Sir James Douglas* de recevoir des passagers, lorsqu'il est employé pour le gouvernement à transporter des partis d'explorateurs.—[*Pas imprimée.*]
- No. 118.. VACCINATION, SAUVAGES :—Réponse à un ordre—Copie des instructions données à François Xavier De Sales Laterrière, écuyer, médecin, de la Malbaie, chargé d'aller vacciner les Sauvages sur la rive nord du St. Laurent, dans le comté de Saguenay, pendant l'année 1875, etc.—[*Pas imprimée.*]
- No. 119.. CANAL WELLAND :—Réponse à un ordre—Copie de la correspondance entre le département des Travaux Publics et le surintendant du canal Welland au sujet des dommages causés aux terres situées le long de la Grande Rivière, en élevant l'eau dans la partie supérieure du dit canal ; aussi, copie des instructions données aux évaluateurs, etc.—[*Pas imprimée.*]
- No. 120.. PORTAGE DU RAT ET LAC CROSS :—Réponse à une adresse—Copies des soumissions pour la construction du chemin de fer entre le Portage au Rat et le lac Cross —[*Pas imprimée.*]
- No. 121.. CANAL LACHINE :—Réponse à une adresse—Copie des soumissions pour le contrat No. 3, sur le canal Lachine, et toute correspondance qui s'y rattache ; aussi une copie du contrat passé pour cet ouvrage, et le montant payé en argent à cet égard.—[*Pas imprimée.*]
- No. 122.. COLLÈGE DE SOREL :—Réponse à un ordre—Copie de la correspondance de toute espèce quelconque entre le gouvernement et le Révérend M. Dupré, curé de Sorel, Président du Bureau des Directeurs du Collège Classique et Commercial de Sorel, Robert Sewell S. Hayden, écuyer, arpenteur provincial, et toute autre personne, au sujet d'une offre faite pour l'achat d'un lopin de terre appartenant au gouvernement et situé dans la ville de Sorel, par la corporation du dit Collège de Sorel.—[*Pas imprimée.*]
- No. 123.. ESQUIMALT ET NANAÏMO, LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE DE :—Réponse à une adresse—Copie de la correspondance entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral au sujet de la const. d'une ligne télégr. depuis Esquimalt jusqu'à Nanaïmo.—[*Pas imprimée.*]
- No. 124.. SERVICE CIVIL, OTTAWA :—Réponse à une adresse—Liste de tous les employés, soit permanents ou temporaires, des départements publics suivants à Ottawa : Départements des Travaux Publics, du Receveur-Général, des Finances, des Postes, de la Milice, des Douanes, du Revenu de l'Intérieur, du Secrétaire d'Etat, de la Marine et des Pêcheries, de la Justice, de l'Intérieur, de l'Agriculture et des Statistiques, avec le salaire de chacun de ces employés, etc.; aussi, un état indiquant la somme accordée comme gratification ou bonus à chacun des employés ci-dessus ; et copies de tous Ordres en Conseil, accordant telle gratification ou bonus à chacun des dits employés, et faisant voir sur quelle base telle gratification ou bonus a été distribué parmi ces derniers.
- No. 125.. PÊCHEURS, St. LAURENT :—Réponse à un ordre—Copie de la correspondance avec le département de la Marine et des Pêcheries, dans le cours de l'automne dernier, au sujet de la misère parmi les pêcheurs de la rive nord du St. Laurent, et les réponses faites par le département aux communications qui lui furent adressées à ce sujet.—[*Pas imprimée.*]

RAPPORT GÉNÉRAL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN

1875,

**SOUMIS CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ACTE TRENTE ET UN VICTORIA,
CHAPITRE DOUZE, SECTION DIX-NEUF.**

IMPRIMÉ PAR ORDRE PARLEMENT.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER, ET CIE., RUE WELLINGTON
1876.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE
INTRODUCTION.....	1
TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.....	1
NAVIGATION.....	2
LE ST. LAURENT ET LES LACS :—	
Observations et descriptions.....	2
Canal Lachine.....	2
“ “ Dragage.....	3
“ “ Nouveaux travaux.....	3
“ “ Chemin des Bassins St. Gabriel.....	4
Rivière St. Pierre.....	4
Rue St. Patrice.....	4
Canal Beauharnais.....	4
Canal Cornwall.....	5
Canaux de Williamsburgh. { Canal de la Pointe Farran.....	6
{ Rapide Plat.....	6
{ Canal des Galops.....	7
Canal Welland, voie principale, du lac Ontario au lac Erié.....	7
“ “ Embranchements de la rivière Welland.....	7
“ “ Canal alimentaire de la Grande Rivière.....	8
“ “ Embranchement du Port Maitland.....	8
“ “ Tableau des distances.....	8
“ “ Division No. 1.....	8
“ “ “ No. 2.....	9
“ “ “ No. 3.....	9
“ “ Division Dunville.....	9
“ “ Nouveaux travaux.....	9
“ “ “ à l'entreprise.....	10
Canal de la Baie Burlington.....	11
Service des remorqueurs entre Montréal et Kingston, par le St. Laurent....	11
LIGNE DE MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON :—	
Observations et descriptions.....	13
Tableau des distances.....	13
Ecluse St. Anne.....	14
“ “ nouveaux travaux.....	14
Canal de Carillon.....	14
Canal de la Chute à Blondeau.....	15
“ “ nouveaux travaux.....	15
Canal de Grenville.....	15
“ “ dragage.....	16
“ “ nouveaux travaux.....	16
Rapides de la Culbute.....	17
Canal Rideau.....	17
“ Tableau des distances.....	18
“ Sources d'alimentation.....	19
“ Travaux exécutés.....	19
Tableau des dimensions des écluses entre Montréal et Kingston.....	21

LE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN :—

Observations et descriptions.....	21
Tableau des distances	21
Ecluse et digues de St. Ours.....	22
Canal Chambly.....	22
" nouveaux travaux.....	23
Travaux sur la rivière Richelieu.....	23
Tableau indiquant les dim. des plus petites écluses, rivière Rich. et lac Champ.	23
Canal Saint Pierre	24
Canal de la Baie Verte.....	24
Rivière St. François	24

TRAVAUX SUR LES RIVIERES NAVIGABLES :—

Approfondissement du chenal du St. Laurent entre Québec et Montréal....	25
Rivière St. Jean.....	26
Protection des rivières navigables	26

HAVRES ET JETÉES :—**PROVINCE D'ONTARIO :—****LAC ONTARIO :**

Kingston.....	27
Napanee	27
Rivière au Saumon.....	28
Belleville	28
Trenton.....	28
Picton	28
Cobourg	28
Port Hope.....	28
Port Darlington.....	29
Oshawa.....	29
Whitby.....	29
Baie des Français.....	29
Toronto.....	29

LAC ÉRIÉ :—

Port Burwell.....	29
Port Stanley.....	30
Eagle	30
Morpeth.....	30

RIVIÈRE DÉTROT	30
Obstacles à la navigation près d'Amherstburgh.....	30

LAC STE. CLAIRE :—

Rivière Sydenham.....	31
-----------------------	----

LAC HURON :—

Port Franks.....	31
Bayfield	32
Goderich.....	32
Port Albert	32
Kincardine	32
Inverhuron.....	33
Port Elgin.....	33
Ile Chantry	33

BAIE GEORGIENNE :—

Owen Sound.....	33
Meaford	33
Collingwood.....	34
Rapides Neebish.....	34

PROVINCE DE QUÉBEC :—

Débarcadère du Coteau.....	34
Baie St. Paul.....	34
Les Eboulements.....	34
Malbaie.....	35
Bagotville.....	35
Chicoutimi	35
Berthier (en bas).....	35
L'Islet.....	35
Rivière Ouelle	35
Rivière du Loup (en bas)	35
Rimouski	35

PROVINCES MARITIMES :—**NOUVEAU-BRUNSWICK :—**

Richibouctou.....	36
Pointe du Chêne.....	36
Havre de Dipper.....	36
Brise-lames de St. Jean.....	36
Tynemouth Creek.....	36
Hillsboro'	36
Sackville.....	36
Dragage.....	37

NOUVELLE-ÉCOSSE :—

Brooklyn	37
Baie Jordan	37
Pointe du Chêne.....	37
Ingonish	37
Baie aux Vaches	37
Mabou.....	38
Anse McNair	38
Grande Tracadie.....	38
Port Medway.....	38
Sissiboo.....	38
Maitland	38
Grand Etang.....	38
Port George.....	38
Anse Meteghan.....	38
Yarmouth.....	38
Plympton.....	39
Dragage.....	39

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD :—

New London.....	39
Tignish.....	39
Dragage.....	39
Explorations.....	39

GLISSOIRES ET ESTACADES :—

Observations générales	39
RIVIÈRE SAGUENAY.....	40
RIVIÈRE ST. MAURICE.....	40
Stations de glissoires et distances des Trois-Rivières	40
Rivière Vermillon	40
Principaux tributaires du St. Maurice.....	40
Estacade à l'embouchure.....	40
Chute de Shaouinigane.....	40
Petites Piles.....	40

DISTRICT D'OTTAWA :—

Observations générales.....	41
Tableau des distances par l'Outaouais à partir de l'écluse de Ste. Anne.....	41

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS ET SES AFFLUENTS :—

Liste des stations de glissoires et d'estacades.....	42
Rivière des Prairies.....	43
Rivière Gatineau.....	43
Rivière Madawaska.....	43
Rivière Coulonge	44
Rivière Noire.....	44
Rivière Pétéwawa.....	45
Rivière du Moine.....	46

GLISSOIRES ET ESTACADES :—

Ce qu'elles coûtent et rapportent.....	46
Rivière Saguenay	46
Rivière St. Maurice.....	46
Rivière Trent.....	46
Rivière Ottawa.....	47
De quel intérêt elles peuvent être pour le gouvernement fédéral.....	47

RIVIÈRE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE :—

Description et distances.....	48
Stations et distances.....	48
Rapides de Chisholm.....	49
Chutes du Milieu.....	49
Chutes de Heeley.....	49
Hastings	49
Rapides de Whitlas.....	49
Petit Lac	49
Bobcaygeon	49
Rivière Fénélon.....	49
Lindsay.....	46

CHEMINS ET PONTS :—

Chemin de Métapédiac.....	50
Chemin de Témiscouata.....	50
Chemin de Huntingdon et du Lac St. François.....	50
Pont Suspendu Union à Ottawa.....	50

ÉDIFICES PUBLICS:—**PROVINCE D'ONTARIO :—**

OTTAWA—Edifices du Parlement.....	50
Bibliothèque	50
Edifices des ministères.....	51
Ateliers	51
Terrains publics.....	51
Bureau de poste, bureau de douane, bureau du revenu de l'intérieur..	51
LONDON—Bureau de poste	51
TORONTO—Bureau de poste	51
Nouveau bureau de poste.....	51
Entrepôt de vérification.....	51
Bureau du revenu	51
KINGSTON—Fortifications	52
Casernes de la Tête du Pont.....	52

PROVINCE DE QUÉBEC :—

MONTREAL—Bureau de poste	52
Entrepôt de vérification.....	52
QUÉBEC—Hôpital de la marine.....	52
Citadelle.....	52
Forts de Lévis.....	52
Station de la Quarantaine, Grosse Isle	52
TROIS-RIVIÈRES—Douane et bureau du revenu de l'intérieur	52

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK :—

ST. JEAN—Bureau de poste.....	53
Douane.....	53

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE :—

HALIFAX—Edifices fédéraux.....	53
PICOU—Douane.....	53

PROVINCE DE MANITOBA :—

WINNIPEG—Douane	53
Bureau de poste.....	53
Bureau des terres et du revenu.....	53
Pénitencier.....	53

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—

VICTORIA—Douane et bureau du revenu de l'intérieur.....	53
Pénitencier.....	53

TERRAINS ET BAUX..... 54

ARBITRAGE

CHEMINS DE FER :—

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—

Distances	54
En opération	55
Changement de jauge.....	55
Pose de la voie.....	55
Nouvelles constructions.....	55
Recettes brutes, Québec.....	56
Frais d'exploitation	56
Recettes brutes, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick	56
Frais d'exploitation... ..	56
Accidents	56

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD :—

Conditions de transfert.....	57
Inspection par M. Swinyard.....	57
Inspection par M. Shanly.....	57
Nature de la route	57
Rapport de M. Shanly	58
Longueur.....	58
Tangentes et courbes.....	58
Rampes.....	58
Coût	58
Accidents	58

LIGNES DE COMMUNICATION AVEC LE NORD-OUEST :—

Ligne de communication avec la province de Manitoba	59
Deux routes aux Etats-Unis	59
Distances	59
Route canadienne.....	60
Distances	60
Stations et distances de la route canadienne.....	60
Havre de la Baie du Tonnerre.....	61
Chemins	61
Stations des immigrants.....	61
Digues à l'île du Portage.....	61
Fort François	61
Chemin du lac des Bois.....	61
Ecluse du Fort François	61

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE :—

Section de l'est ou région boisée.....	62
Section centrale ou région des Prairies.....	62
Section occidentale ou région des Montagnes.....	62
Ligne Télégraphique	63

TÉLÉGRAPHIE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—

Stations télégraphiques et distances.....	63
---	----

TRAVAUX PUBLICS :—

Havre de Victoria.....	64
Rivière Fraser.....	64

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

A Son Excellence le Très-Honorable Sir Frédéric Temple, Comte de Dufferin, Vicomte et Baron Clandeboye, de Clandeboye, dans le Comté Down, dans la Pairie du Royaume-Uni, Baron Dufferin et Clandeboye, de Ballyleidy et Killeleaqh, dans le Comté Down, dans la Pairie d'Irlande, et Baronnet, Chevalier du Très-Illustre Ordre de Saint Patrice, et Chevalier Commandeur du Très-Honorable Ordre du Bain, Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des Travaux Publics, pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1875. Ce devoir est imposé au ministre par la 19^{me} section du 12^{me} chapitre, 31 Victoria.

Le rapport contient un relevé des opérations et un état des dépenses générales et des frais d'entretien des diverses constructions publiques pendant l'année fiscale sus-mentionnée.

L'annexe No. 1, pages 3—6, contient le détail des dépenses. Il est suivi des rapports annuels des contrôleurs et des rapports généraux et spéciaux des ingénieurs attachés au ministère des Travaux Publics.

Voici les constructions et travaux sous le contrôle de ce ministère ;

LES CANAUX,

LES CONSTRUCTIONS SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES ;

LES HAVRES ET JETÉES ;

LES GLISSOIRS ET ESTACADES ;

LES CHEMINS ET PONTS ;

LES ÉDIFICES PUBLICS ;

LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT ;

LES COMMUNICATIONS AVEC LE NORD-OUEST ;

LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE ;

TRAVAUX PUBLICS, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CANAUX.

Les canaux du Canada ont été construits sur les lignes suivantes de navigation à l'intérieur, savoir :

1. Le Saint-Laurent et les lacs de l'ouest ;
2. L'Ottawa, jusqu'à la ville d'Ottawa ;
3. Le Rideau, d'Ottawa à Kingston ;
4. Le Richelieu, jusqu'au lac Champlain ;
5. Le canal Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Cette ligne de navigation s'étend depuis le détroit de Belle-Ile, Terre-neuve, jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur, sur un parcours de 2,384 milles marins.

Le canaux qui se trouvent sur cette ligne sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, Pointe Farran, Rapide Plat, Galops et Welland. Ils représentent un parcours total de 70.83 milles, et une chute totale de 536½ pieds rachetée par le moyen de 54 écluses.

Le canal du Sault Sainte-Marie a été construit par les Etats-Unis et est situé sur le côté américain du fleuve. Il fait éviter le Sault Ste. Marie et unit, pour la navigation, les lacs Huron et Supérieur. Sa longueur est de 1.17 mille, sa chute de 18 pieds, et sa profondeur de 12 sur les seuils d'écluse.

Le lac Supérieur est environ 600 pieds au-dessus de la plus haute marée du St-Laurent, aux Trois-Rivières.

Pour le relevé des distances, et les sections de navigation depuis le détroit de Belle-Ile jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur, voir l'Annexe No. 2, page 8, tableau A.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal.....	8½ milles marins.
Nombre des écluses.....	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	44½ pieds
Hauteur de l'eau sur les seuils. { à 2 écluses.....	16 "
à 3 écluses.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	120 "

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêche de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Ile.

Date de clôture en 1874, 4 décembre ; ouverture en 1875, le 1er mai. La navigation n'a pas été interrompue.

Les écluses Nos. 1, 2, 3, 4 et 5 ont reçu de nouvelles portes, et les anciennes ont été réparées.

On a aussi réparé les ponts sur ce canal.

Toutes les portes d'écluse sont aujourd'hui en très bon état. Plusieurs sont neuves. Ces portes sont maintenant suspendues par le haut, et elles fonctionnent facilement.

De nouveaux moteurs ont été appliqués à plusieurs des portes supérieures, lesquels ont rendu inutiles les puits et chaînes de halage.

A l'exception de ceux des Nos. 3 et 4, qu'il faudra reconstruire, les murs des écluses sont en bonne condition. Des déversoirs et murs de chute ont été réparés et reconstruits en ciment lorsque cela était nécessaire.

Le pont No. 1, rue Wellington, le pont No. 3, St. Gabriel et le pont Brewster, No. 4, ont été réparés. On a réparé le pont No. 6 à Lachine et renouvelé ses câbles de suspension. Excepté le No. 4, tous les ponts sont en bon ordre.

Trois cents poteaux d'amarrage ont été posés.

Le mur en talus, le chemin de halage et les abords ont été réparés.

Des réparations considérables ont été faites à la digue en aile de Lachine. Les quais du bassin à bois, au pont Brewster et à la côte St. Paul, ont été réparés.

Les remises à farine ont été réparées.

Vu les basses eaux durant tout l'hiver à Lachine, les moulins ont souvent été arrêtés. Annexe 3, pages 9, 10, 28 et 31.

DRAGAGE.

Les abords du bassin St. Gabriel ont été approfondis.

Le dragueur est actuellement employé en aval du pont Brewster. (Annexe 3, p. 11.)

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Pour l'agrandissement du canal, ces constructions consisteront en écluses de 270 pieds de long sur 45 de largeur entre les tourillons des portes, et d'une profondeur de 14, profondeur que l'on se propose de donner à tout le canal.

Les contrats pour les sections Nos. 1 et 2 ont été annulés et adjugés ensuite, aux mêmes prix à MM. Jas. Worthington and Cie.

Une partie des excavations nécessaires à l'agrandissement du bassin No. 2 a été faite pendant l'hiver.

Il en a été de même dans le bassin Wellington.

Ces travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante.

La maçonnerie des murs se poursuit actuellement, et l'écluse No. 2 est prête à recevoir les pièces de fondation. La pierre vient de Terrebonne. (Annexe 3, page 11.)

CHEMIN.

CHEMIN DES BASSINS ST. GABRIEL.

La confection du chemin entre ces bassins a été donnée à l'entreprise. Ces travaux ont marché pendant quelque temps avec peu de satisfaction, et le dernier de novembre ils furent abandonnés.

L'abri à farine sur le côté nord-ouest du bassin No. 2 a été détruit par le feu le 9 août dernier. Une partie du quai a souffert de cet incendie.

Des contrats ont été donnés pour leur reconstruction et réparation. (Annexe 3, page 12.)

RIVIÈRE ST. PIERRE.

Le nouveau chenal et les ponts de ce cours d'eau sont terminés. (Annexe 3, page 12.)

RUE ST. PATRICE.

Le nivellement et l'empierrement du prolongement de cette rue sont terminés (Annexe 3, page 12.)

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal.....	11 $\frac{1}{4}$	milles marins.
Nombre des écluses.....	9	
Dimensions des écluses.....	200	pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	82 $\frac{1}{2}$	"
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9	"
Largeur du canal au fond.....	80	"
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	120	"

Ce canal, situé sur la rive sud du Saint-Laurent, est à 15 $\frac{1}{4}$ milles de la tête du canal Lachine et s'étend dans les terres à une certaine distance, reliant les lacs Saint-Louis et Saint-François et tournant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Côteau.

Le trafic a été interrompu pendant 42 heures.

Les portes des écluses Nos. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14, ont été réparées.

Il y a trois paires de portes de rechange.

On a reconstruit le pont-tournant à St. Thimothée. Les ponts des écluses Nos. 8, 11, 12 et 14 ont été réparés.

Il est question de suspendre les portes de ces écluses comme celles du canal Lachine.

Les murs en aile des écluses Nos. 6, 10 et 13 ont été réparés ainsi que les murs de chute du déversoir de l'écluse No. 7.

Les fossés ont été nettoyés.

Les canaux souterrains sont en bon ordre.

Un pont a été construit sur le canal couvert près de l'écluse No. 8.

Les levées du canal ont été réparées et rehaussées par endroits, et les chemins longeant le canal convenablement empierrés.

Les digues de la Grande Ile, de l'île du Chat, et le fossé de la baie de la Famine ont été maintenus en bon ordre.

Le fond de l'écluse No. 7 a été nettoyé.

Une voie d'eau de l'écluse No. 14 a été bouchée.

Plusieurs poteaux de défense et d'amarrage ont été posés.

Les habitations du percepteur et du maître éclusier ont été réparées.

Un nouveau magasin et nouvelle maison pour le gardien ont été construits à l'écluse No. 12. (Annexe 3, pages 12 et 13.)

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal.....	11½ milles marins.
Nombre des écluses.....	7
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 55 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	48 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	100 "
Largeur à la surface de l'eau.....	150 "

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32½ miles, sur le lac Saint-François.

Le canal de Cornwall permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter les rapides du Long-Sault.

Le canal a été fermé du 4 décembre 1874 au 4 mai 1875.

La navigation n'a pas été interrompue.

Les portes d'écluse et coursiers d'alimentation ont été réparés.

Les portes supérieures de l'écluse de garde ont été reconstruites. On a posé de nouvelles coulisses à l'écluse No. 20.

En quelques endroits les murs en talus ont été exhausés, les fossés ont été nettoyés et le chemin du canal couvert de Mille-Roches a été empierré. (Annexe 4, p. 44.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Les canaux de la Pointe Farran, du rapide Plat et des Galops sont connus sous la désignation commune de "Canaux de Williamsburgh."

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ de mille.
Nombre des écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale des écluses.....	4 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du canal de Cornwall au pied de celui de la Pointe Farran, la distance, sur le Saint-Laurent, est de 5 milles. Ce canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter les rapides de la Pointe Farran ; les navires qui descendent, franchissent les rapides aisément et en toute sécurité.

Fermé le 5 décembre 1874 ; ouvert le 1er mai 1875.

Navigation non interrompue.

Les portes d'écluse ont été réparées.

Quelques pièces de la jetée à la tête du canal demandent à être renouvelées. (Annexe 5, page 44.)

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal.....	4 milles.
Nombre des écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 40 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	11 $\frac{1}{2}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du canal de la Pointe Farran au pied du canal du Rapide Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10 $\frac{1}{2}$ milles.

Ce canal permet aux navires d'éviter en montant le Rapide Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

Fermé le 5 décembre 1874 ; ouvert le 1er mai 1875.

Les constructions ont été maintenues en bon état durant la saison.

La navigation n'a pas été interrompue.

Le quai au pied du canal a été réparé. (Annexe 5, p. 45.)

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.....	7 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre des écluses.....	3
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	15 $\frac{3}{4}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du Rapide Plat au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4 $\frac{1}{2}$ milles.

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe aux Iroquois, de la Pointe Cardinal et des Galops.

Fermé le 5 décembre 1874 ; ouvert le 1er mai 1875.

La navigation n'a pas été interrompue.

On travaille actuellement aux réparations qu'exigeaient les portes des écluses 26 et 27.

La jetée à la tête du rapide a besoin de réparations. (Annexe 5, p. 45.)

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE ENTRE LE LAC ONTARIO ET LE LAC ÉRIÉ.

Longueur du canal.....1.....	27 milles et 1,099 pieds.						
Paires de portes auxiliaires.....	3						
Nombre d'écluses.....	27						
Dimensions des écluses.....	<table> <tr> <td>2 écluses de..</td> <td>200 pieds x 45 pieds.</td> </tr> <tr> <td>24 " ..</td> <td>150 " 26$\frac{1}{2}$ "</td> </tr> <tr> <td>1 " ..</td> <td>230 " 42 "</td> </tr> </table>	2 écluses de..	200 pieds x 45 pieds.	24 " ..	150 " 26 $\frac{1}{2}$ "	1 " ..	230 " 42 "
2 écluses de..	200 pieds x 45 pieds.						
24 " ..	150 " 26 $\frac{1}{2}$ "						
1 " ..	230 " 42 "						
Ascension totale par les écluses.....	330 pieds.						
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	14 $\frac{1}{4}$ "						

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal : De la tranchée de Port Robinson à la rivière Welland.....	2,622 pieds.
" Du canal Welland à la rivière Welland, par l'écluse de l'aqueduc.....	300 "
" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara.....	1,020 "
Nombre des écluses : Une à l'aqueduc, une à Port Robinson.....	2
Dimensions des écluses.....	150 pieds x 26 $\frac{1}{2}$ pieds.
Chute totale depuis le canal Welland jusqu'à la rivière Welland.....	17 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal.....	21 milles.
Nombre des écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	} 1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 " "
Ascension totale par les écluses.....		7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	10¼ pieds.

BRAS DE PORT MAITLAND.

Longueur du canal.....	1½
Nombre des écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	185 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	8½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	11 " "

La largeur de la ligne principale de ce canal varie comme suit :—

Section.	Distance.	Largeur au fond.	Largeur à la surface.
	Milles.	Pieds.	Pieds.
De Dalhousie à Thorold.....	9½	70	110
De Thorold à Allanburgh.....	3½	26	66
De Allanburgh au Coude de Ramey.....	12½	50	90
Du Coude de Ramey à Port Colborne.....	1½	58	58
De Port Colborne à l'extrémité extérieure de la Jetée Ouest....	¾	90	.....
De Port Robinson à Chippawa, rivière Welland.....	8½	.....	200
Embranchement de Dunville.....	21	26	60 à 70
Embranchement de Port Maitland.....	1½	45	85

Fermé le 16 décembre 1874 ; ouvert le 3 mai 1875.

La navigation a été interrompue pendant 48 heures.

Le canal est divisé en trois branches.

DIVISION NO. 1, DE PORT DALHOUSIE AU PIED DE L'ÉCLUSE NO. 20, 8½ MILLES.

A l'exception du No. 1, les écluses ont été complètement réparées.

Un nouveau pont tournant a été construit à Port Dalhousie.

La propriété du gouvernement a été clôturée en partie.

Les déversoirs des écluses Nos. 6 et 7 ont été réparés. (Annexe 6, p. 46.)

DIVISION NO. 2, DE L'ÉCLUSE NO. 20 À LA JONCTION.

Les écluses ont été nettoyées et les portes réparées, ainsi que les déversoirs de décharge.

La propriété du canal a été clôturée en partie.

A Hurst, en avant de Thorold, et à Welland, de nouveaux ponts ont été construits.

Une maison pour le maître éclusier et une remise ont été construites à l'écluse No. 22.

Treize cabanes ont été reconstruites. (Annexe 6, page 47.)

DIVISION NO. 3, DE LA JONCTION A PORT COLBORNE, 7 $\frac{1}{2}$ MILLES.

Réparations—tranchée dans le roc,—Port Colborne.

Les chalans et le bac ont été réparés. Deux ponts ont été replanchiés, la jetée et le brise-lame ont été réparés.

DIVISION DE DUNVILLE. CANAL D'ALIMENTATION DE LA JONCTION A DUNVILLE ET BRAS DE PORT MAITLAND, 22 $\frac{3}{4}$ MILLES.

Réparations, etc., aux maisons des éclusiers. Annexe 6, page 47.

Un pont tournant a été construit à Stromness.

D'autres ponts ont été réparés.

L'écluse de Dunville a été réparée. Une rallonge a été faite à la maison de l'éclusier.

La structure de la jetée ouest, dont le renouvellement est donné à l'entreprise, est presque terminée.

Les grands froids de l'hiver dernier et les dommages causés par les crues du printemps ont été la cause que le canal a exigé plus de réparations qu'à l'ordinaire.

La quantité d'eau qu'apporte le canal d'alimentation de la grande rivière diminue chaque année. (Annexe 6, pages 46, 48.)

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les travaux qu'exige l'agrandissement du canal doivent se faire de manière à lui donner une largeur de 45 pieds et une longueur de 270 entre les portes d'écluse. Au point de partage et à l'entrée de Port Dalhousie, on va donner une profondeur de 14 pieds, et ce sera celle donnée plus tard à tout le canal.

Pour le présent, le prisme du canal aura 100 pieds de large au fond, avec levées en talus de 2 sur 1, et la superficie de section sera de 1,638 pieds carrés.

Ces travaux sont diversement avancés. L'entreprise de MM. Mitchell et Cie., pour abaisser la levée Est de la tranchée profonde, entre Allanburg et Port Robinson a été exécutée de manière à satisfaire.

Voici la liste des entrepreneurs :

Section 1.—Havre de Port Dalhousie et écluse d'entrée : M. Patrick Larkin.

Section 2.—Port Dalhousie : MM. Denison, Belden et Cie.

Section 3.—Entre Port Dalhousie et Ste. Catherine : MM. Denison, Belden et Cie.

Section 4.—Entre Port Dalhousie et Ste. Catherine, y compris le changement de ligne du chemin de fer Welland : MM. Blake, Ross et Campbell.

Section 5.—Entre Port Dalhousie et Ste. Catherine : M. Alexandre Manning.

Section 6.—Entre Port Dalhousie et le cimetière de Ste. Catherine : M. Patrick Shannon.

Section 7.—Entre Port Dalhousie et le cimetière Ste. Catherine : MM. Higgins et Sullivan.

Sections 8 et 9.—Entre le cimetière de Ste. Catherine et le chemin de fer Grand Occidental : MM. Cairns, Morse, Hart et Cie.

Section 10.—Entre le cimetière de Ste. Catherine et le chemin de fer du Grand Occidental : MM. John Ginty et Cie.

Section 11.—Entre le cimetière de Ste. Catherine et le chemin de fer du Grand Occidental : M. Paul Ross.

Section 12.—Entre Merritton et Thorold y compris 2 écluses et le tunnel pour les lisses du chemin de fer du Grand Occidental sous le canal : MM. Lobb, Dawson et Murray. Le contrat porte la date du 27 juillet 1875.

Section 13.—De la ligne du chemin de fer du Grand Occidental à l'extrémité nord de la section 14 : MM. Ginty et Dickey.

Section 14.—Du côté nord du chemin de fer du Grand Occidental jusque près des fours à ciment de M. Brown : M. John Brown.

Section 15.—De près des fours à ciment de M. Brown jusqu'à un point 200 pieds au sud du passage à niveau connu sous le nom de chemin Hoover dans le ravin à l'est de Thorold : M. John Brown.

Section 16.—Entre les fours à ciment de M. Brown et Marlatt's Pond, dans le ravin à l'est de Thorold : M. John Brown.

Sections 21 et 22.—De Allanburgh à Port Robinson.

1. MM. Mitchell et Cie., abaissement de la levée de la tranchée profonde. (Terminé.)

2. M. John Brown, élargissement et approfondissement du prisme, et abaissement de la levée ouest.

Section 23.—En amont de la tranchée profonde et près de Port Robinson : M. John Carroll.

Section 24.—Entre Port Robinson et la ville de Welland : M. Charles F. Dunbar.

Section 25.—Entre Port Robinson et la ville de Welland : MM. Ferguson, Mitchell et Symmes.

Section 29.—A l'ouest de la Jonction : MM. R. Mitchell et Cie.

Section 30.—A l'ouest de la Jonction : MM. John Ferguson et Cie.

Sections 31 et 32.—A l'ouest de la Jonction : M. John Brown.

Section 36.—Approfondissement et construction du havre de Port Colborne : M. Charles F. Dunbar.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur du canal.	$\frac{1}{2}$ mille.
Il n'y a pas d'écluses sur ce canal.	
Largeur moyenne entre les jetées.	138 pieds.
Largeur minimum.	108 "

Ce canal n'est qu'une simple tranchée dans un banc de sable qui s'était formé entre le lac Ontario et la baie de Burlington, et il est navigable pour les navires tirant 10 pieds d'eau. Il permet aux navires d'atteindre le port de Hamilton et la ville de Dundas par le canal Desjardins.

Fermé le 10 décembre 1874 ; ouvert le 28 avril 1875.

Le bac a été réparé.

Les jetées ont été un peu endommagées par le feu. Elles seront réparées cette saison.

On dit que leur superstructure a besoin d'être renouvelée. (Annexe 7, page 49.)

SERVICE DES REMORQUEURS.

Ce service a été subventionné par le gouvernement depuis l'année 1849, (1852 excepté,) en vue de maintenir une bonne ligne de remorqueurs sur les parties navigables du fleuve St. Laurent, qui relie les divers canaux entre Montréal et Kingston.

La subvention annuelle est de \$12,000, et l'entrepreneur s'engage à remorquer les navires, suivant un certain tarif, à fournir au moins neuf remorqueurs pour ce service, à faire deux voyages par jour entre les canaux de Lachine et Beauharnois, et un voyage par jour sur les autres parties de la ligne.

MM. Calvin et Breck ont fait le service des remorqueurs cette année, aux termes d'un contrat de trois ou cinq ans, au choix du ministre des Travaux Publics, à partir du 1er mai 1872, sujet à l'approbation du Parlement.

Votre Excellence a approuvé l'ordre en conseil du 26 juin 1874, autorisant le ministre à mettre fin au contrat à la clôture de la navigation.

Avis a été donné en conséquence.

Le tableau suivant indique le nombre de remorquages et les montants reçus des patrons de navire par MM. Calvin et Breck, depuis le 1er juillet 1873, jusqu'au 30 juin 1874 :

SERVICE DES REMORQUEURS.—*Suite.*

EN MONTANT.	Du 1er juillet à la clôture de la navigation 1874.		Montant total reçu.	
	Embar- cations.	Montant.	Embar- cations.	Montant.
		\$ cts.		\$ cts.
De Lachine au pied du canal Beauharnois	337	3,073 26		
De la tête du canal de Beauharnois au pied du canal de Cornwall	354	4,549 66		
De la tête du canal de Cornwall à Kingston....	280	8,881 21		
Total			971	16,504 13
EN DESCENDANT.				
De Kingston à la tête du canal de Cornwall...	200	4,366 08		
Du pied du canal de Cornwall à la tête du canal de Beauharnois	259	2,466 34		
Du pied du canal de Beauharnois à Lachine.....	288	1,669 85	747	8,502 27
Total.....			1,718	25,006 40

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du havre de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière des Outaouais,—et les canaux de l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau à Kingston sur le lac Ontario,—distance totale de 246½ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles à la navigation par cette route:—

- L'écluse Ste. Anne ;
- Le canal de Carillon ;
- “ de la Chute-à-Blondeau ;
- “ de Grenville ;
- “ Rideau.

La longueur réunie de ces canaux est de 134½ milles ; la chute totale est de 533½ pieds, 356½ pieds d'ascension et 177 pieds de descente ; nombre des écluses, 59.

Le tableau suivant indique les sections et les distances intermédiaires, avec les distances totales du havre de Montréal aux principaux points de cette ligne de navigation :—

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
Canal Lachine	8½	.....
Du canal Lachine à l'écluse Ste. Anne.....	15	23½
Ecluse Ste. Anne et jetées.....	½	23¾
De l'écluse Ste. Anne au canal de Carillon	27	50¾
Canal de Carillon	2½	52½
Du canal de Carillon à la Chute à Blondeau	4	56½
Canal de la Chute à Blondeau	½	56¾
Du canal de la Chute à Blondeau au canal de Grenville.....	1¾	58½
Canal de Grenville	5¾	64
Du Canal de Grenville au canal Rideau	56	120
Canal Rideau, aboutissant à Kingston.....	126½	246½

ECLUSE SAINTE-ANNE.

Longueur.....	$\frac{1}{3}$ mille.
Nombre des écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	190 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse.....	3
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	{ 6 pieds à l'eau basse. 7 " à la hauteur d'eau ordin.

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière des Outaouais qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23 $\frac{1}{2}$ milles du havre de Montréal.

Fermée le 26 novembre 1874; ouverte le 3 mai 1875.

Pas d'interruption. Portes d'écluse réparées et installées autrement.

La jetée a été réparée. (Annexe 3, page 15.)

NOUVELLE CONSTRUCTION.

On est en voie de former un nouveau chenal de 1,200 pieds de longueur et de 120 de large depuis l'eau profonde au pied de l'écluse jusqu'à l'eau profonde à l'île Perrot. Les bords seront protégés par des caissons.

Ces travaux se poursuivent avec vigueur. (Annexe 3, pages 15, 33, 34.)

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal.....	2 $\frac{1}{3}$ milles.
Nombre des écluses.....	3, deux d'ascension,—une de descente
Dim. des écluses; écluses d'as. No. 1.	128 pieds x 32 $\frac{1}{2}$ pieds.
do No. 2.	126 $\frac{1}{2}$ " x 32 $\frac{1}{2}$ "
Ecluse de prise d'eau No. 3.	126 $\frac{1}{2}$ " x 32 $\frac{1}{4}$ "
Chute totale.....	34 $\frac{3}{4}$ " { 21 $\frac{1}{2}$ en montant. 13 en descendant.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 $\frac{1}{2}$ "
Largeur du canal au fond.....	30 "
Largeur à la surface de l'eau.....	50 "

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais; ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Fermé le 15 novembre 1874; ouvert le 1er mai 1875.

On a démolé et reconstruit les murs du sas de l'écluse No. 2.

Les portes des écluses Nos. 1 et 3 ont été réparées.

Le canal a été nettoyé, et les levées, le chemin de halage et les clôtures ont été réparés.

La construction en caissons au-dessus de l'écluse No. 2 et le pilier d'amarrage à l'entrée de l'écluse No. 3 ont été réparées.

Les digues et le canal d'alimentation de la rivière du nord ont été réparés. (Annexe 3, page 15.)

CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{8}$ de mille.
Nombre des écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	130 $\frac{5}{8}$ pieds x 32 $\frac{5}{8}$ pieds à l'ext. supér et 36 $\frac{1}{8}$ pieds à l'extrémité inférieure.
Ascension totale par l'écluse.....	3 $\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 "
Largeur du canal, au fond.....	30 "
do à la surface de l'eau.	30 "

Entre les canaux de Carillon et de la Chute-à-Blondeau, le parcours navigable est de quatre milles. Ce canal est coupé dans le roc solide. Il n'a qu'une écluse et ne sert qu'aux navires qui remontent le fleuve, car, pour le descendre, tous passent par les rapides.

Fermé le 18 novembre 1874; ouvert le 6 mai 1875.

Des roches ont été enlevées du chenal en amont de l'écluse. (Annexe 3, page 16.)

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Elles ont pour but de diminuer le nombre actuel d'écluses.

Le canal de Carillon a deux écluses rachetant une pente de 21.9 pour la montée, et pour la descente, une écluse rachetant une pente de 13 pieds.

Le canal de la Chute-à-Blondeau a une écluse, dont l'ascension est de 3.9 pieds.

Les constructions actuelles sont une digue dans les rapides Carillon, à environ trois quarts de mille en amont du village de ce nom, et un canal de trois quarts de mille avec deux écluses. Une glissoire de 120 pieds de large va être construite sur le côté sud.

Les hautes eaux de la dernière saison ont nui à ces constructions, mais elles sont tout de même assez avancées.

Aux écluses, les travaux ont bien marché.

Cette année, les hautes eaux ont jusqu'ici empêché la reprise des travaux, mais beaucoup de matériaux ont été transportés sur les lieux. (Annexe 3, page 16.)

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal.....	5 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre des écluses.....	7
Dim. des écluses :—Ecl. d'ascension, No. 5 } accolées..	130 $\frac{3}{8}$ pieds x 32 $\frac{1}{8}$ pieds.
" " No. 6 }	138 $\frac{3}{8}$ " 32 $\frac{1}{8}$ "
" " No. 7 }	128 $\frac{1}{8}$ " 31 $\frac{1}{8}$ "
" " No. 8 }	128 " 32 $\frac{1}{8}$ "
" " No. 9.....	107 $\frac{3}{8}$ " 19 "
" " No. 10.....	106 $\frac{3}{8}$ " 19 $\frac{1}{4}$ "
" de prise d'eau No. 11.....	200 " 45 "
Ascension totale par les écluses.....	45 $\frac{3}{4}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 $\frac{1}{2}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils de l'écluse No. 11.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	20 à 30 pieds
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	25 à 60 "

Bepuis la tête de la Chute-à-Blondeau jusqu'au pied du canal de Grenville, le parcours navigable est de 1 $\frac{3}{8}$ mille.

Ce canal est à environ 60 milles de la cité d'Ottawa et permet aux navires d'éviter les rapides du Long-Sault.

Fermé le 25 novembre 1874 ; ouvert le 7 mai 1875.

Les anciennes écluses ont été tenues en état de fonctionnement.

Le fond du canal a été nettoyé, et les levées, le chemin de halage et les clôtures entretenus. (Annexe 3, page 17.)

DRAGAGE.

L'entrée supérieure du canal Grenville a été draguée, et l'on a fait disparaître le banc de sable en face de Hawkesbury.

Le dragueur, cette saison, a été envoyé sur la rivière St. Maurice, Trois-Rivières.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les écluses de ce canal doivent être agrandies de manière à ce qu'elles aient 200 pieds de long, entre les tourillons des portes, une largeur de 45 et une profondeur de neuf sur les seuils.

Une profondeur de dix pieds devra être donnée au canal, auquel on laisse sa largeur actuelle et ses bassins de rencontre.

Les nouvelles écluses No. 9 et 10 étaient terminées en 1874 et elles ont fonctionné cette année.

Il a été fait beaucoup d'excavation et une grande quantité de matériaux ont été apportés et préparés sur les lieux.

Depuis l'ouverture de la navigation, un grand nombre de travailleurs ont été employés sur les différentes sections. (Annexe 3, pages 17, 37, 38.)

RAPIDES DE LA CULBUTE, HAUT DE L'OUTAOUAIS.

Les nouvelles constructions pour racheter les rapides de la Culbute et de L'Islet, comprennent deux écluses accolées, chacune de 200 pieds de long et de 45 de large, avec 6 pieds d'eau sur les seuils; leur ascension est de 18 à 20 pieds et il y a des digues formant une longueur totale de 520 pieds.

Les travaux ont jusqu'ici marché assez rapidement. (Annexe 3, pages 18, 39 et 43.)

NAVIGATION DU CANAL RIDEAU.

Longueur du canal.....	126 $\frac{1}{4}$ milles.
Nombre des écluses d'Ottawa à Kingston, {	14 de descente, 33 d'ascension.
Chute totale.....	446 $\frac{1}{2}$ pieds. { 232 $\frac{1}{4}$ d'ascension et } durant les hautes eaux. 164 de descente, }
Dimensions des écluses.....	134 " x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils. 5 "	{ Profondeur navigable sur toute la longueur du canal, 4 $\frac{1}{2}$ pieds.
Largeur du canal, au fond. {	60 " dans la terre.
54 "	dans le roc.
Larg. du canal à la surf. de l'eau 80 "	dans la terre.

La navigation du Rideau relie la rivière des Outaouais à l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Le tableau suivant donne la distance entre les cités d'Ottawa et Kingston et les stations intermédiaires :—

No. de la station.	Nom de la station.	Distance d'Ottawa.	Ecluses.		Dignes.		Longueur de canal artificiel à chaque station en miles.	
			No.	Ascension à l'eau basse.	No.	Longueur.		Hauteur
		Milles.		Ascens. Pds.pcs.		Pieds. 230	Pieds. 18	
1	Ottawa.....	0	8	82 0	3	1,320	33	4'00
2	Hartwell's.....	4½	2	22 0		100	28	
3	Hogsback.....	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black Rapids.....	9½	1	10 0	1	300	12	0'13
5	Long Island.....	14¾	3	27 0	3	850	68	0'13
6	Burritt's.....	40¾	1	10 6	1	240	14	1'50
7	Nicholson.....	43¾	2	15 2	1	500	9	0'50
8	Clowes.....	44½	1	10 6	1	481	16	0'05
9	Merrickville.....	46¾	3	25 0	1	150	6	0'33
10	Maitland's.....	55	1	4 9	1	270	8	0'13
11	Edmonds.....	59½	1	10 10	1	343	8	0'06
12	Old Slys.....	60½	2	15 6	1	250	20	0'25
13	Châte à Smith.....	61½	4	33 9	2	600	24	0'13
14	Premiers Rapides, ou Poonamalie.....	64	1	7 9	1	260	5	1'25
15	Narrows.....	83½	1	4 0	1	690	9	0'06
	Ascension totale à l'eau basse.....			292 3				
				Châte.				
16	Isthmus.....	87½	1	4 0				1'25
17	Chaffey.....	92	1	12 6				0'13
18	Davis.....	94½	1	9 0	1	300	15	0'06
19	Châte Jones.....	97½	4	60 0	1	300	60	0'25
20	Moulin Brewer (en haut).....	108½	2	19 0	1	200	20	1'75
21	do (en bas).....	110	1	14 2	1	200	12	4'25
22	Moulins de Kingston.....	120½	4	46 8	1	6,042	14	0'25
23	Kingston.....	126½						
	Châte totale à l'eau basse.....			165 4				
	Total.....		47		24	15,472		16'46

La navigation a été fermée aux moulins de Kingston le 26 novembre 1874, et ouverte le 29 avril 1875.

A Ottawa, la navigation a été fermée le 26 novembre 1874, et ouverte le 5 mai 1875.

Le bief culminant de l'Ottawa se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau avec lesquels on peut établir des communications. Le tableau ci-dessous indique les sources d'alimentation.

La ligne qui conduit à l'est suit la rivière Rideau; sur ce parcours il n'y a pas de réservoirs, en sorte que pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste détaillée est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :—

Les eaux qui alimentent le bief culminant;

Les eaux qui alimentent le bief de descente à l'est;

Les eaux qui alimentent le bief de descente au sud-ouest.

ALIMENTATION DU BIEF CULMINANT.

Bassin du lac Wolfe se déchargeant dans le bief culminant.

ALIMENTATION DU BIEF DE DESCENTE À L'EST.

Bassin de la rivière Tay se déchargeant dans le lac Rideau.

ALIMENTATION DU BIEF DE DESCENTE AU SUD-OUEST.

Bassin du lac au Diable se déchargeant dans le lac à la Vase.

Bassin du lac au Chevreuil se déchargeant dans le lac aux Moustiques et de là dans les lacs à la Vase et des Sauvages.

Bassin du lac à la Roche se déchargeant dans le lac Opinicon.

Bassin du lac Loughboro' se déchargeant dans le lac Opinicon.

Bassin de la Queue-Ronde se déchargeant dans le lac aux Atocas.

LES NAPPES ET COURS D'EAU VOISINS, CI-DESSOUS MENTIONNÉS, N'APPARTIENNENT AUCUNEMENT À LA NAVIGATION DE LA RIVIÈRE RIDEAU.

La rivière Mississipi se déchargeant dans la rivière Ottawa, dans le canton de Fitzroy.

La rivière Napanee, la crique du Mill Haven et le lac Collins qui se déchargent dans le lac Ontario.

Aux stations suivantes, on a réparé les clôtures, ponts tournants, etc. :—

Moulins de Kingston.

Lower Brewer's.

Upper Brewer's.

Newboro'.
 Narrows.
 Rapids Burritt's.
 Becket's.

Aux stations suivantes, les portes etc., ont été réparées :

Chute à Jones.
 Moulins de Davis.
 Chaffeys.
 Rapide Noir.

Les maisons des maîtres éclusiers ont été séparées et de petits travaux d'entretien ont été exécutés :—

Smith's Falls—Isolée.
 Old Slys.
 Merrickville.
 Hogsback.
 Hartwell's.

Quelques réparations générales ont été faites aux stations suivantes :—

Smith's Falls.
 Nicholson's.
 Long Island.

Quatre paires de portes de rechange sont en voie de construction

OTTAWA.

Il a été nécessaire de nettoyer le bassin du canal des dépôts apportés par l'égoût de la rue Slater. La municipalité d'Ottawa fait actuellement travailler pour détourner cet égoût du canal. Ces travaux seront probablement terminés vers le printemps de 1876.

Il a été fait, cette année, un relevé des terres submergées par les eaux du lac du Diable. (Annexe 8, pages 50, 52.)

TABLEAU indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux de la ligne de navigation de Montréal, Ottawa et Kingston; aussi, les dimensions des plus grands navires qui peuvent les franchir.

Nom du canal.	Dimensions des écluses..			Dimensions des navires.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur de l'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau lorsque le navire est chargé.	Tonnage.
Carillon et Grenville.....	106½	19	5½	95	18½	5	100
Rideau.....	134	32	5	110	31½	4½	250

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal, et à 114 en amont de Québec; elle suit la rivière Richelieu jusqu'au bassin de Chambly où elle entre dans le canal de Chambly qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour reprendre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain dont la rivière Richelieu est une décharge. Sa longueur, sur le territoire canadien, est de 81 milles.

A Whitehall, à l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson par laquelle on atteint directement la ville de New-York; sa longueur, sur le territoire des Etats-Unis jusqu'à New-York est de 330 milles.

Les constructions artificielles qui se trouvent en Canada sont l'écluse et le barrage de St. Ours, et le canal Chambly.

Le tableau suivant donne les distances totales et intermédiaires ainsi que les sections de cette ligne de navigation, de Sorel à New-York :—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales
De Sorel à l'écluse St. Ours.....		14
De l'écluse St. Ours au canal Chambly.....	32	46
Canal Chambly.....	12	58
Du canal Chambly à la frontière.....	23	81
De la frontière au canal Champlain.....	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Érié.....	66	256
De la jonction du canal Érié à Albany.....	7	265
D'Albany à New York.....	146	411

ECLUSE ET DIGUE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{2}$ de mille.
Nombre des écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse.....	5 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 " à l'eau basse-
Longueur de la digue dans le chenal Est... .	300 "
do do do Ouest.	600 "

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelien est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours, qui est faite en pierre de taille, et une digue en terre, sont situées sur le chenal Est ; on a construit sur le chenal Ouest une grande digue en coffrage rempli de pierres.

Ces constructions, en barrant la rivière, lui donnent une profondeur navigable de sept pieds entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée depuis le 25 novembre 1874, jusqu'au 16 avril 1875.

La navigation a été interrompue pendant neuf heures.

Les portes d'écluse ont été réparées.

Les piliers d'amarrage en amont et en aval de l'écluse et les piliers d'ancrage au-dessus de la digue ont été réparés et solidifiés.

Les habitations et dépendances ont été réparées. (Annexe 3, page 14.)

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal.....	12 milles.
Nombre des écluses	9
Dimensions des écluses :—	
Ecluse de prise d'eau No. 1, à St. Jean.....	122 pieds x $23\frac{1}{2}$ pieds.
Ecluse d'ascension No. 2.....	124 " x $23\frac{1}{2}$ "
" No. 3, 4, 5, 6.....	118 " x 23 à $23\frac{1}{2}$ pieds.
" No. 7, 8, 9, écluses accolées.	125 " x $23\frac{1}{2}$ pieds.
Ascension totale par les écluses.....	74 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 "
Largeur du canal au fond.....	36 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	60 "

La section suivante de cette route, qui fait suite aux trente-deux milles de navigation libre entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal de Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly, sur un parcours de douze milles.

Fermé le 25 novembre 1874, ouvert le 1er mai 1875.

La navigation n'a pas été interrompue.

Les levées et le chemin de halage ont été réparés, les fossés ont été nettoyés et le mur en talus a été entretenu. On a rejointoyé les murs de l'écluse et ceux des écluses Nos. 1 et 9 ont été reconstruits en partie.

Les portes d'écluse ont été réparées, et l'écluse No. 1 en a reçu de nouvelles.

Le pont tournant et le pont du chemin de halage ont été maintenus en bon état.

On a construit quelques nouveaux chalans.

L'habitation du gardien du pont de l'écluse No. 8 a été réparée. (Annexe 3, page 13.)

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Le chemin macadamisé de Ste. Thérèse est terminé.

De nouvelles maisons ont été construites à Chambly pour l'éclusier et le gardien du pont. (Annexe 3, pages 14, 31.)

TRAVAUX SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Ces constructions consistent en jetées et estacades destinées à améliorer le chenal du pont de Belœil. On doit aussi prolonger le quai d'amarrage à l'entrée du canal de Chambly.

Les travaux étaient terminés en décembre 1874 à Chambly.

Ceux de Belœil l'étaient de bonne heure en mai 1875. Annexe 3, pages 14, 31, 32.)

TABLEAU indiquant les dimensions des plus petites écluses sur les canaux du Richelieu et du lac Champlain, jusqu'à New-York, et aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent les franchir.

Nom du canal.	Dimension des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			
	Longueur.	Largeur.	Hauteur de l'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau lorsque le navire est chargé.	Tonnage.
E. U.—Canal Erié.....	110	18	7	102	17 $\frac{1}{2}$	6	210
E. U.—Canal Champlain	97	14	4	89	13 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{2}$	70
Canal Chambly.....	118	23 $\frac{1}{2}$	7	114	23	6 $\frac{1}{2}$	230

CANAL SAINT-PIERRE.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur " au fond 26 pieds.

Une échelle double (4 paires de portes.)

Dimensions d'écluses, 26 pieds x 122 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 13 pieds à l'eau basse.

Hauteur et baisse maximum de la marée dans la baie Saint-Pierre, environ 9 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap Breton, aux lacs Bras d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et établit communication avec l'océan Atlantique.

Fermé le 15 décembre 1874; ouvert le 10 mai 1875.

La circulation n'a pas été interrompue.

On dit que le fond du canal est beaucoup rempli par la terre tombée des levées, et que les navires d'un fort chargement n'y passent que difficilement. (Annexe 9, page 53.)

CANAL DE LA BAIE-VERTE.

Par un arrêté du Conseil du 16 juin 1875, une commission a été nommée à l'effet de s'enquérir de l'étendue des avantages commerciaux devant découler de la construction du canal de la Baie-Verte pour relier les eaux de la Baie de Fundy à celles du Golfe St. Laurent.

Cette commission est composée des

Hon. John Young, président.

Hon. W. P. Howland, C. B.

J. W. Lawrence, écr.,

Peter Jack, écr.,

F. Braun, écr., secrétaire.

Les travaux doivent commencer sous peu et se continuer cette saison, afin que son rapport puisse être présenté à la prochaine session du parlement.

RIVIÈRE ST. FRANÇOIS.

Cette amélioration consiste dans le dragage d'un chenal de 50 pids de large et d'une profondeur de 16 à l'eau basse, depuis les moulins de Pierreville jusqu'à l'embouchure de la rivière sur le lac St. Pierre, distance de $3\frac{1}{2}$ milles.

Les travaux furent commencés en août 1874 et continués jusqu'à la clôture de la navigation. Ils furent repris le 16 juin 1875, et l'on espère que le chenal sera complètement terminé pour la prochaine saison de navigation. (Annexe 3, pages 14, 32.)

TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

RIVIÈRES CANADIENNES.

Les rivières suivantes sont sous le contrôle du gouvernement fédéral :—

Le Saint-Laurent (depuis son embouchure jusqu'au lac Supérieur).

L'Outaouais.

La Ste. Croix, Nouveau-Brunswick.

La Ristigouche.

La St. Jean.

La Tidnish.

La Missiguash, } Ligne frontière entre le Nouveau-Brunswick
et la Nouvelle-Ecosse.

La Fraser, Colombie-Britannique.

La rivière Rouge, Manitoba.

**APPROFONDISSEMENT DU CHENAL DU FLEUVE ST. LAURENT
ENTRE QUÉBEC ET MONTREAL**

Par l'arrêté du Conseil du 31 mai 1873, les commissaires du havre de Montréal sont autorisés à faire ces travaux sous la direction immédiate du département, et depuis cette date ils ont été principalement occupés de l'acquisition de l'outillage, et il n'a été fait, par conséquent, que peu de dragage.

Vers le 1er juin de cette année, il a été fait le rapport suivant sur la composition de la flotte nécessaire au dragage :

Six dragueurs à élévateurs.

Un vapeur à aubes.

Six remorqueurs à vapeur.

Quinze bacs.

Deux barges à charbon.

Un bateau-magasin.

1 machine à enlever les cailloux, et les autres outils nécessaires à ces travaux.

Les dragueurs ont été placés aux endroits suivants du fleuve :—

Cap Charles et Cap à la Roche.....	1	dragueur.
Lac St. Pierre.....	2	“
Contrecoeur.....	3	“
Varenes et Pointe-aux-Trembles.....	1	“

A la fin de l'été, quand l'eau baissera, les dragueurs de Contrecoeur seront dirigés sur le lac St. Pierre.

Le secrétaire de la commission du havre a fait rapport que toutes les mesures voulues étaient prises et que les travaux allaient être poussés avec vigueur cette saison.

Deux des premiers ingénieurs du département ont reçu instruction de s'enquérir et faire rapport des arrangements pris par les commissaires du havre.

RIVIÈRE ST. JEAN (N.-B.)

Le chenal entre Frédéricton et les Grandes Chutes a été beaucoup amélioré par l'enlèvement de roches et cailloux.

Entre St. Jean et Frédéricton, 114 chicots et souches de différentes longueur ont été enlevés du chenal. (Annexe 15, pages 80, 81.)

PROTECTION DES RIVIÈRES NAVIGABLES.

Je dois attirer de nouveau l'attention de Votre Excellence sur la nécessité de faire observer la loi concernant la protection des cours d'eau (chap. 65, 36 Vict.,) laquelle défend, sous certaines pénalités, de jeter dans les cours d'eau, en amont ou en aval du point où ils cessent d'être navigables, de la sciure, des dosses, rognures de bois ou autres débris. Elle prescrit aussi que le Gouverneur en conseil peut suspendre son opération en ce qui concerne la sciure de bois.

Il est de la plus haute importance pour tout le pays que les havres conservent la profondeur que la navigation exige. Sans cela le commerce d'un district ne peut que souffrir, ainsi que le marché auquel sont destinés ses produits.

Sur le littoral et sur les lacs de l'ouest, il faut périodiquement recourir au dragage pour faire disparaître les obstacles à la navigation, et ces travaux coûtent généralement beaucoup à l'Etat.

Le seul remède est la mise en force de la loi ci-dessus.

Bien que pour tout un district la bonne condition d'un havre doive avoir le pas sur toute autre considération, il arrive parfois que des requêtes, demandant qu'il soit permis aux propriétaires de moulin de jeter la sciure de bois dans les cours d'eau périodiques (*sap streams*), * sont couvertes de nombreuses signatures, et cela quand,

* Sur ces cours d'eau, les moulins ne fonctionnent que pendant les crues de l'automne et du printemps. Pendant l'été, les dépôts de sciure et de débris deviennent très-secs sous l'action du soleil et par conséquent très légers, de sorte que pendant les crues le courant les transporte à de grandes distances et finissent par se déposer dans le havre.

d'un autre autre côté, la municipalité est dans l'obligation de fournir des fonds pour améliorer le havre par lequel l'agriculteur expédie ses produits. Nécessairement, il ne devrait pas être fait droit à ces requêtes, puisque c'est tout simplement permettre la formation d'obstacles qu'il faut faire ensuite disparaître par le dragage.

Dans l'une des rivières qui se jettent dans la baie de Quinté, les obstructions qui avaient été enlevées en 1874 se sont renouvelées, et elles se composaient d'une couche de sciure de deux pieds d'épaisseur déjà recouverte par plusieurs pouces de sable.

La négligence des fabricants de bois est aussi la cause de sérieuses obstructions dans les rivières navigables.

C'est là un fait sur lequel on peut attirer l'attention du parlement.

Si les lois actuelles étaient rigoureusement mises à exécution, cela mettrait fin à beaucoup de difficultés ; mais leurs dispositions laissent sans responsabilité le fabricant négligent qui laissent flotter ses bois au hasard, négligence qui a souvent pour conséquence que plusieurs pièces se prennent au fond des rivières et deviennent autant d'obstacles dangereux.

Nous croyons devoir terminer ce chapitre en citant ces deux lignes du rapport de l'an dernier :

“ Le commerce du Canada augmentant chaque année, il devient de plus en plus important que la navigation des rivières ne soit pas entravée.”

HAVRES ET JETÉES.—LACS DE L'OUEST.

ONTARIO.

KINGSTON.

L'outillage nécessaire a été construit pendant l'hiver, et l'on a commencé à l'ouverture de la navigation à enlever la batture Carruther. Bien que cette batture soit un affleurement de rocher, une grande partie de l'obstacle se compose de cailloux. Ces travaux vont se continuer. (Annexe 14, page 64.)

NAPANEE.

Le havre de Napanee se trouve à vingt-six milles de Kingston et à vingt-deux milles de Belleville. C'est le centre commercial des comtés de Lennox et Addington.

En partant de la baie de Quinté, on y arrive par la rivière Napanee.

On se propose d'obtenir un chenal de 50 pieds de large et de 9 de profondeur depuis la première obstruction jusqu'à Diamond Mill, au nord de la ville.

Les mesures sont prises pour commencer les travaux cette saison.

Le dragage a été commencé le 16 juin.

Il va être dressé une carte de toute la rivière. (Annexée 14, page 64.)

RIVIÈRE AU SAUMON.

Le havre de Shannonville qui est à 39 milles de Kingston, se trouve à environ 3 milles de la rivière au Saumon. A la décharge de cette rivière dans la Baie de Quinté, la navigation rencontrait des obstacles.

Les travaux nécessaires à leur disparition ont été exécutés dans l'automne de 1874. (Annexe 14, pages 64, 74.)

BELLEVILLE.

Belleville est une ville importante sur la Baie de Quinté, à 48 milles de Kingston et 113 milles de Toronto.

La profondeur de son havre, naturellement faible, a encore été diminuée par la sciure et les rognures de bois apportées du haut de la Moira.

On a fait le dragage durant la saison de 1874. Les frais sont partagés entre la municipalité et le département.

Ordre a été donné de faire le relevé du havre. (Annexe 14, page 65.)

TRENTON.

Trenton est situé à la tête de la Baie de Quinté, à 60 milles de Kingston et 12 milles en amont de Belleville. C'est un port important.

Ordre a été donné de faire le relevé du havre et de ses obstructions. (Annexe 14, page 65.)

PICTON.

Cette ville se trouve sur la Baie de Quinté, à quarante milles à peu près de Kingston. C'est le centre commercial du riche district agricole du Prince Edouard.

Le havre a été dragué jusqu'à neuf pieds de profondeur.

Les travaux étaient terminés dans l'automne de l'année dernière.

Quelques autres améliorations sont nécessaires. (Annexe 14, page 65.)

COBOURG.

Cobourg est situé sur le lac Ontario, soixante-douze milles à l'est de Toronto. On a adopté un plan pour l'agrandissement du havre; le département paiera les deux tiers des dépenses et les commissaires du havre un tiers.

Ces travaux sont poussés avec vigueur. Des matériaux ont été apportés sur les lieux pendant l'hiver, et l'on a commencé la descente des caissons à l'ouverture de la navigation. (Annexe 14, page 65.)

PORT HOPE.

Port Hope est situé à 7 milles à l'ouest de Cobourg, sur le lac Ontario.

Les améliorations consistent dans le prolongement de la jetée ouest (de 150 pieds sur 30) et de la jetée est (de 120 pieds sur 40.)

Les matériaux ont été apportés sur les lieux pendant l'hiver, et les travaux, commencés à l'ouverture de la navigation, se poursuivent activement. (Annexe 14, page 65.)

PORT DARLINGTON.

Situé environ 40 milles à l'est de Toronto, sur le lac Ontario

Un crédit de \$5,000 a été voté pour donner à ce havre une profondeur de 10 pieds. Ce sont les dépôts venant de la crique qui débouche dans ce havre qui ont diminué sa profondeur.

On va commencer bientôt le dragage. (Annexe 14, page 66.)

OSHAWA.

Situé à quatre milles à l'est de Whitby et à environ 33 milles de Toronto.

Un crédit de \$5,000 a été affecté à l'amélioration de ce havre.

Les autorités locales devant faire faire des travaux, le département fera faire l'amélioration en même temps. (Annexe 14, page 66.)

WHITBY.

Cette localité est à 20 milles de Toronto.

On a fait un complet relevé de ce havre. (Annexe 14, page 66.)

BAIE DES FRANÇAIS.

Cette baie est à 21 milles de Toronto.

On a fait un relevé complet du havre.

Le township de Pickering a fait des démarches pour en obtenir le contrôle.

Ce havre offre beaucoup d'avantages naturels. (Annexe 14, page 67.)

TORONTO.

Ce havre a été examiné, et d'après le rapport préliminaire de l'ingénieur chargé de cet examen, il n'irait pas s'emplissant comme la plupart semblent le croire, et il n'est pas nécessaire, pour le moment de prendre des mesures à l'effet de le protéger.

Après que l'examen sera terminé, l'ingénieur fera un rapport supplémentaire. (Annexe 18, page 67. Annexe 18, page 94.)

LAC ERIÉ.

PORT BURWELL.

Ce port est situé entre Rondeau et la Longe-Pointe, à 62 milles du premier point et à 22 du second.

\$10,000 ont été affectées à l'amélioration de la jetée ouest et à l'approfondissement du havre.

On va bientôt faire réparer cette jetée et demander des soumissions pour le dragage. (Annexe 14, page 67.)

PORT STANLEY.

Il est situé à environ 85 milles de l'entrée du canal Welland, à 112 milles du lac Erié et à 85 milles de Cleveland, Ohio.

Des soumissions vont être demandées pour les travaux à exécuter, c'est-à-dire pour prolonger de 85 pieds sur une largeur de 6 la jetée ouest. (Annexe 14, page 68.)

EAGLE.

Situé sur la rive nord du lac Erié, 24 milles en amont de Port Stanley.

Ordre a été donné de faire le relevé de ce havre. (Annexe 14, page 68.)

MORPETH.

Sur la rive nord du lac Erié, est à 44 milles à l'ouest de Port Stanley.

Ce havre sera examiné dans la saison prochaine. (Annexe 14, page 68.)

RIVIÈRE DÉTROT.

Instruction a été donnée de faire le relevé de cette rivière près du terminus du chemin de fer du Sud du Canada, afin de s'assurer s'il est possible de construire un tunnel sous la rivière. Cette entreprise est d'un intérêt général pour toutes les voies ferrées qui ont des correspondances dans l'état du Michigan, mais elle aura principalement pour but d'éviter les obstacles à la navigation que pourraient apporter les ponts de chemin de fer ou de longues jetées.

OBSTRUCTIONS PRÈS D'AMHERSTBURGH.

Depuis que le trafic des lacs supérieurs est desservi par des navires d'un plus fort tirant, ces obstructions sont plus remarquées.

Elles couvrent une étendue de 900 pieds dans la direction sud, et commencent à environ 300 pieds en aval du dock du chemin de fer du Sud du Canada. Les battures sont là au nombre de 39, mais il serait nécessaire d'en faire disparaître seulement 36.

Des battures se montrent aussi à la tête de l'île du Bois-Blanc, mais deux seulement nuisent à la navigation.

En étendue et en largeur ces battures varient à l'extrême.

L'examen a démontré qu'il y avait peu de cailloux à la surface, et que la partie à faire disparaître se composait principalement de roc *in situ*.

Les bas-fonds varient de 12.5 pieds et plus à l'eau basse.

Comme la navigation de cette partie de la rivière se fait entièrement du côté canadien et qu'il est impossible d'améliorer le chenal américain sans faire d'énormes dépenses, les lacs ont quelques localités d'une plus grande importance, et il a été décidé d'obtenir une profondeur de 14.5 pieds à l'eau basse ordinaire.

L'outillage a été construit au commencement de l'année et les travaux ont commencé à l'ouverture de la navigation.

Ces travaux ont d'abord paru quelque peu difficiles, mais il n'en est plus ainsi maintenant. Le but est d'enlever les pointes de roc aux lieux les moins profonds. On espère que ce travail sera assez avancé pour que, dans la saison des basses eaux, il y ait une profondeur suffisante au passage des navires sur la ligne de navigation.

L'approfondissement de cette partie de la rivière Détroit fait maintenant le sujet d'une correspondance diplomatique entre les gouvernements canadien et américain. (Annexe 14, page 68-70.)

LAC STE. CLAIRE.

RIVIÈRE SYDENHAM.

Cette rivière se jette dans la baie Mitchell sur le lac Ste. Claire, et elle est navigable jusqu'à Dresden.

Plusieurs battures, cependant, nuisent à sa navigation sur les premiers huit milles, et il a été décidé de les faire disparaître.

Le dragage a été commencé l'automne dernier, et à la fin de l'année fiscale il ne fallait que quelques jours de travail pour terminer un chenal de 50 pieds de large et de 10 de profondeur. Les navires peuvent aujourd'hui passer à Wallaceburg ou Dresden.

La rivière a été complètement examinée depuis Simpson's Bend jusqu'à Dresden, c'est-à-dire sur l'étendue où se trouvaient ces obstructions.

LAC HURON.

PORT FRANKS.

Ce port est situé dans le township de Bosanquet, et à environ 30 milles de l'entrée de la rivière Ste. Claire, et à 26 milles de Bayfield.

Il a été examiné dans la saison de 1874. (Annexe 14, page 71.)

BAYFIELD.

Situé sur le lac Huron, 12 milles au sud de Goderich, dans le township de Stanley.

L'amélioration consiste dans le prolongement de 110 pieds de la jetée nord et d'un équerre de 110 pieds au sud-ouest; la construction d'une nouvelle jetée sud de 620 pieds de longueur se reliant à un ouvrage en caissons se dirigeant au sud-est jusqu'à l'escarpement, et dont les intervalles seront remplis de cailloux. Les caissons seront de 30 pieds de large. La jetée sud sera parallèle à la partie supérieure de la jetée nord et à 140 pieds de distance.

Il y a aussi le dragage du havre jusqu'à 9 pieds de profondeur.

L'entreprise a été adjugée. Des matériaux ont été transportés sur les lieux pendant l'hiver, mais à la fin de l'année fiscale il n'y avait pas encore de caissons en place. (Annexe 14, page 71.)

GODERICH.

Situé à l'embouchure de la rivière Maitland, sur la rive est du lac Huron, 68 milles de Sarnia. Il est aussi le terminus de l'embranchement de Buffalo du chemin de fer Grand Tronc.

On a réparé la jetée sud qui avait été endommagée en 1872.

Le brise-lame nord, de près d'un demi-mille de long et destiné à changer le cours de la rivière Maitland, est en voie de construction. Il sera sans doute assez avancé cette saison pour que le cours soit dirigé dans le nouveau chenal. Le havre n'aura plus alors à souffrir du courant de cette rivière.

Il faudra pratiquer une étroite tranchée dans la pointe de sable en face de cette partie du havre.

Il a fallu beaucoup draguer à l'endroit où se trouve la jetée.

PORT ALBERT.

Ce port est à environ 11 milles au nord de Goderich, au pied de la crique de Neuf Milles (*Nine Mile Creek*), dans le township d'Ashfield.

Les travaux sont terminés. (Annexe 14, page 71.)

KINCARDINE.

On va bientôt demander des soumissions pour prolonger de 100 pieds chaque jetée de manière à ce que l'entrée du havre soit plus grande. (Annexe 14, page 72.)

INVERHURON.

Est situé à neuf milles au nord de Kincardine.

Les travaux ont été terminés d'une manière satisfaisante au mois de septembre 1874. Ils comprenaient la complète restauration de la superstructure. (Annexe 14, page 72.)

PORT ELGIN

Se trouve dans le comté de Bruce, à quatre milles de Southampton, quinze de Inverhuron et vingt de Kincardine.

Le havre a été exploré. (Annexe 14, page 72.)

ILE CHANTRY.

L'île Chantry est située à l'embouchure de la rivière Saugeen, sur la côte est du lac Huron, à 133 milles environ plus haut que le pied du lac, à Sarnia.

Les travaux exécutés comprennent un brise-lame qui part de la pointe nord de l'île, se dirigeant vers l'est sur une longueur de 1,600 pieds et suivant une ligne légèrement courbe; de chaque côté, il est protégé par un talus en pierre.

Une balise en bois présentant une figure octogone, de 50 pieds de diagonale, et s'élevant à 40 pieds au-dessus du niveau de l'eau, a été établie dans 16 pieds d'eau sur l'extrême pointe de la batture qui part de l'île et se dirige au sud-ouest, " la batture Sud "; elle est munie d'un tambour à signaux.

Un brise-lame partant de la rive, d'une longueur de deux mille pieds, et suivant une ligne légèrement courbe, est en voie de construction. Il sera prolongé jusqu'à 400 pieds de la jetée de l'île. Cet intervalle forme l'entrée du havre au nord.

Un quai de débarquement dans le havre a été terminé et on s'en sert actuellement.

Un talus en pierre sera construit de chaque côté du brise-lame et du quai où la profondeur de l'eau dépasse 12 pieds.

Ces travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante dans le cours de l'année.

BAIE GEORGIENNE.

OWEN SOUND.

Owen Sound est situé à l'embouchure de la rivière Garafraxa.

Le dragage a été fait d'une manière satisfaisante et sera terminé à la fin de septembre. Il y aura dans le havre une profondeur d'eau de dix pieds, et un chenal d'une largeur de 100 à 150 pieds en eau profonde. (Annexe 14, pages 72, 76.)

MEAFORD.

Meaford est située sur la baie Georgienne, à dix-neuf milles d'Owen Sound et vingt-deux milles de Collingwood.

Les travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante.

Ils consistaient à ajouter au quai, qui a une longueur de 140 pieds, un bras de 200 pieds vers le nord-est, et à établir un brise-lame sur le côté est du débouché de la rivière Bighead : les trois cinquièmes des frais ont été supportés par le département et les deux-cinquièmes par la municipalité.

Il faudrait encore un peu de dragage pour exécuter le plan primitif. (Annexe 14, pages 72, 75.)

COLLINGWOOD.

Collingwood est situé sur la baie Georgienne et tire son importance du fait que c'est le terminus du chemin de fer du Nord partant de Toronto, dont Collingwood est séparé par une distance de quatre-vingt-quatorze milles.

Les travaux ont été terminés au mois d'octobre 1874. Ils comprennent un brise-lame de 700 pieds de longueur et un phare dont la lanterne se trouve à 40 pieds de sa base, pour remplacer celui qui a été emporté par la glace en 1872.

La moitié des frais a été payée par le département, un quart par la compagnie du chemin de fer du Nord, et un quart par la ville de Collingwood. (Annexe 14, pages 72, 74.)

RAPIDES NEEBISH.

Ces rapides se trouvent dans la rivière Ste. Marie, à mi-chemin entre les mines de Bruce et le Sault Ste. Marie.

Ordre a été donné d'explorer ces eaux. (Annexe 14, page 72.)

QUÉBEC.

COTEAU LANDING.

Au pied du lac St. François, vis-à-vis l'entrée du canal de Beauharnois.

Le remplissage en pierre et la couverture du nouveau quai en madriers ont été terminés au mois de septembre dernier.

Les travaux sont maintenant au complet. (Annexe 3, page 13.)

BAIE ST. PAUL.

Sur la rive nord du St. Laurent, à soixante milles en aval de Québec.

On est en voie d'allonger le quai de 159 pieds.

Les travaux seront continués dans le cours de cette saison.

LES ÉBOULEMENTS.

Sur la rive nord du St. Laurent, à 63 milles en aval de Québec.

Une nouvelle aile, de 50 pieds de longueur et d'une largeur de 45 pieds, est actuellement en voie de construction sur le côté nord du quai.

Les réparations nécessaires seront exécutées dans le cours de cette saison.

LA MALBAIE.

Sur la rive nord du St. Laurent, à 81 milles en aval de Québec.
L'aile de l'extrémité a été allongée de 110 pieds et élargie de 30.
Les réparations nécessaires vont être commencées immédiatement.

BAGOTVILLE.

Sur la rivière Saguenay, à 66 milles de son embouchure.
Un nouveau quai, au sud de l'ancien, est en voie de construction ; il aura 53 pieds de longueur, 30 de largeur et 30 de hauteur.
Il sera terminé cet automne, ainsi que les réparations du vieux quai qui a été exhaussé de 3 pieds.

CHICOUTIMI.

Sur la rivière Saguenay, à 70 milles de son embouchure.
On est actuellement à remplir avec des caissons les espaces libres entre les quais.
Ces travaux seront terminés à la clôture de la navigation.

BERTHIER (EN BAS.)

Sur la rive sud du St. Laurent, à 24 milles en aval de Québec.
Aucune réparation n'a été nécessaire.

L'ISLET.

Sur la rive sud du St. Laurent, à 47 milles en aval de Québec.
Les réparations commencées l'hiver dernier ont été complétées à l'ouverture de la navigation.

RIVIÈRE OUELLE.

Sur la rive sud du St. Laurent, à 75 milles en aval de Québec.
Pas de travaux exécutés.

RIVIÈRE DU LOUP (EN BAS).

Sur la rive sud du St. Laurent, à 108 milles en aval de Québec.
La liaison des chemins de fer Grand Tronc et Intercolonial s'opère en cet endroit.
Aucune réparation n'a été faite cette année.

RIMOUSKI.

Sur la rive sud du St. Laurent, à 72 milles en aval de la Rivière du Loup.
Aucune réparation nécessaire.

 PROVINCES MARITIMES.

 NOUVEAU-BRUNSWICK.

RICHIBOUCTOU.

Sur le détroit de Northumberland, 40 milles au nord de Shédiac.

Un brise-lames, long de 1,200 pieds, et qui devra partir du quai nord, est en voie de construction. (Annexe 13, page 77.)

POINTE DU CHÊNE.

Un des termini du chemin de fer Intercolonial sur le golfe St. Laurent, dans le havre de Shédiac.

Un brise-lames, destiné à protéger le quai et le havre contre les tempêtes d'est, est en voie de construction; les deux tiers en sont terminés. (Annexe 10, page 77.)

HAVRE DE DIPPER.

Dix-huit milles à l'ouest de St. Jean.

Le brise-lames a été terminé au mois de novembre 1874.

Quelques jours plus tard, l'extrémité extérieure de cette construction fut détruite par un coup de vent. (Annexe 15, page 77.)

BRISE-LAMES DE ST. JEAN.

S'étend vers le sud-est depuis la pointe du Nègre, à l'entrée occidentale, jusqu'au havre de St. Jean.

Il aura une longueur de 2,250 pieds, laissant un chenal de 1,000 pieds à l'île aux Perdrix.

Il sera une protection contre les bourrasques du sud-ouest dans la Baie de Fundy. (Annexe 15, page 77.)

TYNEMOUTH CREEK.

Vingt et un milles à l'est du havre de St. Jean.

Quelques caissons ont été construits pour améliorer l'entrée du bassin intérieur. (Annexe 15, page 79.)

HILLSBORO'.

Sur la rivière Petitcodiac, à 13 milles en aval de Moncton.

Le brise-lames a été terminé ainsi que le phare. (Annexe 15, page 79.)

SACKVILLE,

A l'entrée de la Baie de Fundy, 39 milles de Moncton.

Quelques travaux ont été exécutés pour empêcher la rivière Jantrammar d'entamer la terre qui protège le havre. (Annexe 15, page 79.)

DRAGAGE.

La devanture des débarcadères de Frédéricton a été draguée.

Les bancs de sable d'Oromocto ont été en partie enlevés.

Le dragueur est maintenant employé à l'entrée de la rivière Jemseg.

A Richibouctou on a dragué le chenal du nord.

On a dragué les bancs de sable de Bathurst.

A la Pointe du Chêne on a approfondi la cale du quai du chemin de fer.

NOUVELLE-ECOSSE.

BROOKLYN.

A cent dix milles au sud d'Halifax sur l'océan Atlantique.

Le prolongement des brise-lames a été terminé en novembre 1874.

La tempête survenue dans ce même mois l'a avarié. (Annexe 15, page 78.)

JORDAN BAY.

Sur la côte du sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse, à trente-six milles au sud-ouest du havre de Liverpool et 25 milles au nord-ouest du Cap de Sable.

On construit actuellement un brise-lames de 550 pieds de longueur à la tête de la Baie, à environ 6 milles de l'Atlantique. On a déjà complété un quart des travaux. (Annexe 15, page 78.)

POINTE DU CHÊNE.

Cet endroit maintenant connu sous le nom de Kingsport, se trouve dans le Bassin de Minas, dans le comté de King, à trois milles à l'est de la ville de Canning.

On prolonge en ce moment le brise-lames de 270 pieds. Un tiers des travaux est maintenant terminé. (Annexe 15, page 78.)

INGONISH.

Dans le golfe St. Laurent à environ vingt milles au sud du Cap du Nord, Cap-Breton.

On a construit en cet endroit une jetée de 500 pieds de longueur.

L'entrée du havre a été élargie et approfondie. (Annexe 15, page 78.)

COW BAY.

A environ trente milles au sud-est de Sydney, Cap-Breton.

Ce brise-lame est maintenant la propriété du gouvernement du Canada, depuis que celui-ci l'a acheté de ses propriétaires en conformité avec la 38 Vict., chap. 3.

Les réparations dont ce brise-lames a besoin ont été données à l'entreprise.

Les travaux progressent. (Annexe 15, page 78.)

MABOU.

A quarante milles de l'entrée nord de la Passe de Canso.

Il n'y a rien eu de fait cette année en cet endroit. (Annexe 15, page 78.)

ANSE NINAIK.

Du côté ouest de la Baie St. George, à environ cinq milles au sud du Lac George. Le brise-lames, qui s'était quelque peu enfoncé, a été relevé. (Annexe 15, page 79.)

GRANDE TRACADIE.

Sur la rive sud de la Baie St. George, à quarante milles à l'est du havre de Pictou.

Le brise-lames a été reconstruit et prolongé. (Annexe 15, page 79.)

PORT MEDWAY.

Du côté sud, à environ trois milles de l'entrée du port de la Baie Medway, donnant sur l'Atlantique.

La jetée a été protégée. (Annexe 15, page 80.)

SISSIBOO.

Donnant sur la Baie de Ste. Marie, dans le comté de Digby.

Deux bancs de rochers ont été enlevés. (Annexe 15, page 80.)

MAITLAND.

A l'ouest de l'embouchure de la rivière Shubénacadie.

La jetée a été complétée. (Annexe 15, page 80.)

GRAND ETANG.

Au sud de la baie de l'Est, lac du Bras d'Or, Cap-Breton.

En outre du crédit voté par le parlement pour ces travaux, un crédit additionnel a été voté par la législature locale.

Les caissons pour la protection du chenal ont été terminés. (Annexe 15, page 80.)

PORT GEORGE.

Rive sud de la Baie de Fundy, à environ vingt-cinq milles à l'est de la Passe de Digby.

Le brise-lames a été réparé. (Annexe 15, page 80.)

ANSE METEGHAN.

A l'est et à l'embouchure de la Baie de Ste. Marie, à environ vingt-cinq milles au nord de Yarmouth.

Le brise-lames a été prolongé et réparé. (Annexe 15, page 80.)

YARMOUTH.

Sur la côte sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse, à cent milles de St. Jean, N.-B.

Les digues en aile ont été construites. (Annexe 15, page 80.)

PLYMPTON

Au sud de la Baie de Ste Marie.

Le brise-lames a été terminé. (Annexe 15, page 80.)

DRAGAGE.

La devanture des débarcadères de Pictou a été draguée.

On a dragué l'Anse aux Harengs.

Chezzetcook : on a fait quelque dragage en cet endroit.

ILÉ DU PRINCE-EDOUARD

NEW-LONDON.

Sur la côte nord-est ; vers le centre.

On a renforcé le vieux brise-lames.

On se propose de le prolonger de 650 pieds.

Environ les trois cinquièmes de l'ouvrage sont déjà complétés. (Annexe 15, p. 69.)

TIGNISH.

Près de l'extrémité nord de l'île.

On est actuellement à réparer les dommages causés aux brise-lames pour les tempêtes. (Annexe 15, page 79.)

DRAGAGE.

La rivière Vernon a été approfondie.

Le chenal conduisant au quai du chemin de fer a été creusé. (Annexe 15, p. 82.)

EXPLORATIONS.

Plusieurs havres des provinces maritimes ont été explorés. (Annexe 15, p. 82.)

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Le gouvernement a construit ces glissoires pour faciliter le passage du bois là où il existe des obstacles à la navigation et où il n'y a pas de canal qui communique avec les eaux navigables naturellement. Les estacades forment des baies fermées à l'entrée et à la décharge de la glissoire. Elles sont destinées à recevoir le bois dans sa descente.

Les principaux districts de l'exploitation des coupes des provinces d'Ontario et de Québec sont situés sur les rivières Saguenay, St. Maurice, des Outaouais, Trent, sur la baie Georgienne et sur leurs affluents.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Sur cette rivière, les constructions se composent d'une glissoire de 5,840 pieds de longueur, d'une estacade de 1,314 pieds, de digues, de jetées et d'un empellement. Elles permettent d'éviter les rapides qui se rencontrent à l'endroit où le lac St. Jean se jette dans le fleuve Saguenay.

Ces constructions embrassent environ six milles d'étendue, et sont situées sur la *Petite Décharge*, le moins considérable des deux affluents du lac St. Jean. Elles furent commencées en 1856 et terminées en 1860.

Les constructions ont été entretenues. (Annexe 13, page 63.)

RIVIÈRE SAINT MAURICE.

Les glissoires et les estacades sur cette rivière et la rivière Vermillon, l'un de ses affluents, sont situées dans l'ordre ci-après indiqué, et aux distances suivantes de la ville des Trois-Rivières :—

STATIONS.	DISTANCES DES TROIS-RIVIÈRES.
<i>Rivière St. Maurice</i> :—	
Estacades à l'embouchure.....	0 milles.
Chutes des Grès.....	16 “
Chute de Shaouinigane.....	20 “
Chute à la Grand'Mère.....	29 “
Chute des Petites Piles.....	31½ “
Chute de la Tuque.....	100 “
Remous de Plamondon.....	106 “

Rivière Vermillon :—

Embouchure de la rivière.....	116 “
Chute aux Iroquois.....	121 “

Les principaux affluents de la rivière Saint Maurice sont la Shaouinigane, la Mekinak, la Matawan, le Petit-Bostonais, le Grand-Bostonais, les rivières Croche, Vermillon, Tranche, Grand-Pierriche et Manouan.

ESTACADES À L'EMBOUCHURE.

Ces constructions ont été réparées.

CHUTE DE SHAOUINIGANE.

Les jetées ont été relevées, réparées et renforcées.

On a fait un talus en pierre au pied de chaque jetée.

CHUTE DES PETITES-PILES

La digue a été entretenue. (Annexe 12, page 61.)

DISTRICT DE L'OUTAOUAIS.

Pour le flottage des bois dans ce district, les constructions du gouvernement se trouvent sur les rivières suivantes :—

L'Outaouais.....	11 stations.
Gatineau.....	1 “
Madawaska.....	15 “
Coulouge.....	2 “
Noire.....	1 “
Pétéwawa.....	31 “
Du Moine.....	12 “

Ci-suit le tableau des distances depuis l'écluse de Sainte-Anne, à l'embouchure de la rivière des Outaouais, jusqu'aux embouchures des principaux affluents; aussi jusqu'aux stations où il y a des glissoires ou d'autres constructions.

PLACES.	DISTANCE DE SAINTE ANNE.
Carillon.....	27 milles.
Grenville.....	50 “
Rivière Nation.....	63 “
Rivière du Lièvre.....	72 “
Rivière Gatineau.....	96 “
Chute de la Chaudière.....	98 “
Petite Chaudière.....	100 “
Remous.....	102 “
Lac des Chênes.....	105 “
Rivière Quio.....	129 “
Station des Chats.....	131 “
Tête des Chats.....	134 “
Rivière Mississippi.....	134 “
Rivière Madawaska.....	136 “
Rivière Bonnechère.....	148 “
Les Chenaux.....	152 “
Portage-du-Fort.....	156 “
Station de la Montagne.....	161 “
Calumet.....	163 “
Rivière Coulouge.....	184 “
Rivière Noire.....	193 “
Rivière aux Serpents.....	204 “
Rivière Pétéwawa.....	218 “
Les Joachim.....	236 “
Rivière du Moine.....	244 “

Roche-Capitaine	259	"
Deux-Rivières.....	266	"
Rivière Mattawan.....	286	"
" Antoine.....	293	"
" Beauchêne.....	315	"
" Porc-Epic.....	326	"
" Grand Opemiconne.....	333	"
" Keepawa	349	"
" Montréal.....	355	"
Fort Témiscamingue.....	367	"
Rivière Ottetail.....	384	"
" Blanche	386	"
" des Quinze.....	389	"

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

LISTE DES STATIONS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

Les distances indiquées sont prises sur les cartes les plus récentes et suivent la route du flottage des bois sur ce cours d'eau.

Stations.	Distance de l'embouchure de l'Outaouais à Ste. Anne.
1. Carillon.....	27 miles.
2. Chaudière.... { rive nord, Hull. } { rive sud, Ottawa. }	98 "
3. Petite Chaudière.....	100 "
4. Remous.....	102 "
5. Rapide du Chêne.....	104 $\frac{3}{4}$ "
6. Station des Chats.....	131 "
7. Tête des Chats.....	134 "
8. Chenaux.....	152 "
9. Portage-du-Fort.....	156 "
10. La Montagne.....	161 "
11. Calumet.....	163 "
12. Rapides des Joachims.....	249 "

Les constructions de ces douze stations sont :

2,000	pieds linéaires de canal,
3,835	" glissoires,
29,855	" estacades,
8,656	" digues,
346	" barrages à jour,
1,981	" ponts,

52 jetées,

3 maisons pour les gardiens des glissoires, et

3 magasins.

Le flottage s'est fait partout sans difficulté.

On a fait des réparations et améliorations aux stations suivantes:—

Glissoire des Joachims, reconstruite.

Glissoire du Portage-du-Fort, reconstruite.

Rapide des Chenaux, récif enlevé.

Glissoire et digues des Chats, réparées.

Glissoire des Chaudières, réparée et améliorée.

Glissoire de Hull

“

(Annexe 11, pages 59, 60.)

RIVIÈRE DES PRAIRIES.

Cette rivière quitte l'Outaouais près du lac des Deux-Montagnes et se jette dans le Saint-Laurent en aval de l'île de Montréal. Elle est, en réalité, la continuation de la rivière des Outaouais.

La jetée de l'estacade du Sault-au-Récollet que les glaces avaient endommagée a été réparée. (Annexe 11, page 60.)

RIVIÈRE GATINEAU.

La Gatineau coule du nord, et se jette dans l'Outaouais à un point situé à environ 96 milles en amont de son embouchure, et à 2 milles en aval de la cité d'Ottawa. Son parcours est d'environ 400 milles, et elle arrose une superficie d'environ 9,000 milles carrés.

Les constructions du gouvernement se trouvent toutes à une seule station, environ un mille de son embouchure sur l'Outaouais.

Elles comprennent :

3,071 pieds linéaires de canal ;

4,138 “ estacade ;

52 “ pont ;

10 jetées, et une habitation pour le gardien de la glissoire.

Les estacade ont été rallongées. (Annexée 11, page 60.)

RIVIÈRE MADAWASKA.

Le parcours de la Madawaska est d'environ 240 milles. Elle arrose une superficie d'environ 4,100 milles carrés sur la rive sud de l'Outaouais, où elle se jette à environ 136 milles en amont de Sainte-Anne.

Liste des stations de glissoires et d'estacades sur la Madawaska, dans l'ordre où on les rencontre en montant la rivière :

- | | |
|--------------------------------|--------------------------|
| 1. Embouchure de la rivière :— | 9. Grande-Chute; |
| 2. Arnprior : | 10. Chute Raboteuse; |
| 3. Rapide Plat; | 11. Rapide Boniface; |
| 4. Ile Bulmer; | 12. Ile aux Canards; |
| 5. Burnstown; | 13. Chute Bailey; |
| 6. Rapide Long; | 14. Rapide de la Chaîne; |
| 7. Springton; | 15. Ruisseau d'Opéongo. |
| 8. Lac Calabogie; | |

Ces constructions comprennent :

1,750	pieds linéaires de glissoires ;
18,179	“ estacades ;
4,080	“ barrages ;
182	“ ponts ;
43	jetées ;
1	habitation pour le gardien de la glissoire, et
1	atelier.

La digue du Rapide Plat a été construite, et les constructions sur cette rivière entretenues en bon état.

RIVIÈRE COULONGE.

Cette rivière arrose une superficie d'environ 1,800 milles carrés, et son parcours est d'environ 160 milles : elle se jette dans l'Outaouais à 184 milles en amont de Ste. Anne, sur la rive nord.

Voici la liste des constructions du gouvernement sur cette rivière :—

Estacade à l'embouchure.....	300	pieds de longueur et 1 pilier de soutènement.
Estacade à l'anse à Romain.....	400	“ 3 “
Estacade à la tête de la glissoire de la Grande Chute.....	1,848	“ 6 “

Les estacades et piliers ont été maintenus en bon état.

RIVIÈRE NOIRE.

Cette rivière se jette dans l'Outaouais, à environ 193 milles en amont de Ste.-Anne. Son parcours est de 128 milles, et l'étendue qu'elle arrose est d'environ 1,120 milles carrés sur la rive nord.

Les constructions comprennent :—

1,139	pieds linéaires d'estacades à pièces simples ;
873	“ “ de glissoire ;
346	“ “ jetée ;
135	“ “ barrage incliné.

Les constructions ont été bien entretenues.

RIVIERE PÉTÉWAWA.

Le parcours de la Pétéwawa est d'environ 138 milles, et la superficie qu'elle arrose d'à peu près 2,200 milles carrés.

Elle se jette dans l'Outaouais à 218 milles en amont de Sainte-Anne sur le côté sud. Sur les sept premiers milles de son cours, en montant, il y a cinq stations; puis la Pétéwawa se divise en deux bras: sur le bras nord, dix-huit stations; et sur le bras sud, huit stations.

Liste des glissoires et estacades sur cette rivière, dans l'ordre où elles se rencontrent en montant:

- | | |
|------------------------------|---------------------|
| 1. Embouchure de la rivière; | 4. Troisième chute; |
| 2. Première chute; | 5. Bois Dur. |
| 3. Seconde chute; | |

Stations;

BRAS NORD.

- | | |
|--|--|
| 1. Rapide du Demi-Mille; | 10. Pied de la chute du Diable; |
| 2. "Crooked Chute" (<i>Chute Croche</i>); | 11. Chute du Diable; |
| 3. Entre la Grande-Chute et le lac
Traverse (une glissoire et une
suite de digues et d'estacades). | 12. Coude du Rapide; |
| 4. Rapide de Thompson; | 13. Pied du Long-Sault; |
| 5. Rapide de Sawyer; | 14. Milieu du Long-Sault; |
| 6. Rapide Meno; | 15. Tête du Long-Sault; |
| 7. En aval du lac à la Truite; | 16. Entre le Long-Sault et le lac aux
Cèdres (rive sud); |
| 8. Gros Remous; | 17. Entre le Long-Sault et le lac aux
Cèdres (rive nord); |
| 9. Ile aux Cèdres; | 18. Lac aux Cèdres; |

BRAS SUD.

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| 1. Première glissoire; | 5. Cinquième glissoire; |
| 2. Seconde glissoire; | 6. Sixième glissoire; |
| 3. Troisième glissoire; | 7. Septième glissoire; |
| 4. Quatrième glissoire; | 8. Huitième glissoire; |

Sur ces 31 stations, les constructions comprennent:—

SUR LA RIVIÈRE PRINCIPALE.

2,963 pieds linéaires de glissoire;
8,469 " d'estacade;
2,077 " digues, et
7 jetées.

SUR LE BRAS NORD.

480 pieds linéaires de glissoire;
2,671 " d'estacade;
1,131 " digues, et
23 jetées.

SUR LE BRAS SUD.

2,134 pieds linéaires de glissoire ;

388 " dignes ;

Ces constructions ont été entretenues en bon état.

RIVIÈRE DU MOINE.

Le parcours de cette rivière est d'environ 120 milles, et elle arrose une superficie d'environ 1,600 milles carrés sur la rive nord. Elle se jette dans l'Outaouais à environ 256 milles en amont de Sainte-Anne.

Les constructions actuelles, sur cette rivière, sont : une jetée et une estacade à l'embouchure, une glissoire à pièces détachées, et une série de barrages inclinés, depuis l'embouchure en remontant la rivière. Voici le détail de ces constructions :—

300 pieds linéaires de glissoire ;

800 " d'estacades ;

1,324 " de digues, et

6 jetées.

Ces constructions ont été maintenues en bon état.

Les péages, sur toutes les constructions, ont produit, pendant l'année, la somme de \$104,225.16. (Annexe 11, page 60.)

GLISSOIRES ET ESTACADES.

LEUR PRIX DE REVIENT ET LEUR REVENU.

Dans notre opinion, les tributaires sur lesquels on a fait des travaux pour faciliter le flottage des bois doivent être l'objet d'une nouvelle considération :—

PROVINCE DE QUÉBEC.

Glissoires et estacades, rivière Saguenay.

" " St. Maurice.

PROVINCE D'ONTARIO.

Navigation de la rivière Trent.

Le revenu provenant des constructions sur cette rivière étant moindre que leurs frais d'entretien et de réparation, le gouvernement fédéral a dû, jusqu'ici, payer la différence.

Pour la dernière année fiscale, le revenu et la dépense se décomposent comme suit :—

	Revenu.	Dépense.
Constructions sur la Rivière Saguenay..	\$ 2,038 09	\$ 2,305 61
" " St. Maurice	15,363 80	44,385 65
Navigation de la rivière Trent.....	—————	5,559 13

Pour les deux années précédentes, ils étaient comme suit :

	Revenu.	Dépense.
Rivière Saguenay, 1873.....	\$4,522 62	\$1,225 55
“ 1874	1,677 59	4,139 47
	\$6,200 21	\$5,365 02
	Revenu.	Dépense.
St. Maurice, 1873.....	\$12,187 91	\$57,046 33
“ 1874.....	11,108 12	58,899 30
	\$23,296 03	\$115,945 63

De la navigation de la Trent, le gouvernement n'a retiré aucun revenu, mais les frais d'entretien et du personnel, pour les trois dernières années, ont été de—

1873.....	\$ 6,163 41
1874	11,958 40
1875.....	5,559 13

Cette rivière est, jusqu'à un certain point, sous la juridiction de la province d'Ontario, et pour faciliter le trafic local, cette province a fait là de nouvelles constructions. Il y a, conséquemment, partage de responsabilité, ce qui, en principe, ne se recommande guère, et pour cette part de responsabilité le gouvernement fédéral est tenu à une dépense annuelle dont la province seule profite.

Cet état de choses porte nécessairement à conclure qu'il est opportun de transférer aux deux provinces qui en profitent le contrôle et la dépense de ces constructions.

Dans le but de faciliter les communications entre le lac Ontario et la baie Nottawasaga, de fortes sommes ont été dépensées pour améliorer la rivière Trent; mais ce projet a fini par être abandonné pour la ligne naturelle du St.-Laurent.

Les écluses alors construites contribuent encore à la communication locale, et nous sommes d'avis que le contrôle devrait en être transféré à la province d'Ontario.

Les glissoires et estacades sur l'Outaouais et ses affluents se trouvent dans des conditions différentes, car l'Outaouais dans la plus grande partie de son cours, sert de limites aux provinces d'Ontario et de Québec, et il est, par conséquent, naturel que le gouvernement fédéral en ait le contrôle. Jusqu'ici, le revenu a excédé la dépense comme suit :—

	Revenu.	Dépense.
1873.....	\$110,462 14	\$62,096 62
1874.....	117,989 39	108,028 64
1875.....	104,225 16	82,137 63
	Total.....\$332,676 69	\$252,262 89

Je termine cet aperçu en soumettant à Votre Excellence la question de savoir s'il convient de transférer aux provinces de Québec et d'Ontario les glissoires et estacades sur les rivières situées dans leur juridiction.

RIVIÈRE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE.

La rivière Trent se jette dans la baie de Quinté, lac Ontario, à Trenton, 67 milles en amont de Kingston. En remontant du lac Ontario au lac Scugog, on rencontre la chaîne suivante de rivières et de lacs :—

Rivière Trent, lac Rice, rivière Otonabee, lac Clair, lac Buckhorn, lac au Pigeon, lac à l'Esturgeon, rivière Scugog, et lac Scugog.

De l'embouchure de la Trent jusqu'à port Perry, à la tête du lac Scugog, il y a 190 milles.

La différence de niveau entre le lac Ontario, à l'embouchure de la Trent, et la tête du lac Scugog, est de $570\frac{1}{4}$ pieds, et sur la distance totale entre ces deux points $152\frac{3}{4}$ milles seulement sont navigables, et $37\frac{3}{4}$ milles ne sont pas praticables, même pour les chaloupes.

Sur cette distance, différentes constructions ont été érigées.

Ci-suit une table des distances de la baie de Quinté :—

STATIONS.	Distances en milles en amont de l'embouchure de la rivière Trent.
Sur la rivière Trent, rapide des Neuf-Milles (ou de la veuve Harris)...	9
“ rapide de Chisholm.....	$15\frac{1}{2}$
“ chute de Ranney.....	$33\frac{1}{2}$
“ Campbellford.....	$34\frac{3}{4}$
“ île de Fiddler.....	36
“ chute du Milieu.....	$37\frac{1}{2}$
“ baie du Corbeau.....	38
“ chute de Heely.....	$42\frac{3}{4}$
“ Hastings (rapide de Crook).....	$54\frac{1}{2}$
Sur la rivière Otonabee, rapide de Whitlas.....	93
“ Petit-Lac.....	94
Au pied du lac de Buckhorn,—rapide de Buckhorn.....	125
Au pied du lac à l'Esturgeon,—rapide de Bobcaygeon.....	$140\frac{3}{4}$
Sur la rivière Scugog,—Lindsay.....	$161\frac{1}{4}$

RAPIDES DE CHISHOLM.

Les glissoires et estacades ont été maintenues en bon état par la société des fabricants de bois.

L'écluse ne fonctionne pas.

CHUTE DU MILIEU.

Quelques réparations ont été faites.

CHUTE HEELEY.

La digue a besoin d'être réparée. L'ouvrage se fera durant la saison.

HASTINGS.

Le pont tournant a été réparé.

Les murs de l'écluse ont été rejointoyés.

RAPIDE WHITLAW.

La porte de l'écluse a été réparée, le mur en aile a été renouvelé et un hangar pour l'outillage a été construit.

PETIT LAC.

Les estacades brisées ont été réparées.

Les têtes des glissoires ont été planchées en chêne.

La digue sera réparée à la saison de l'eau basse.

BOBCAYGEON.

Les murs de l'écluse ont été rejointoyés.

Une fuite dans l'un des murs en aile a été arrêtée.

Les portes ont été réparées et on a posé de nouvelles ferrures.

Le pont tournant a été réparé et le sera de nouveau durant la saison.

La digue supérieure a été réparée.

RIVIÈRE FÉNÉLON.

De nouveaux poteaux d'amarrage ont été placés sur la jetée ouest.

LINDSAY.

L'écluse et la digue ont besoin de réparations.—(Annexe 10, pages 54-56.)

CHEMINS ET PONTS.

Les chemins sous le contrôle du gouvernement fédéral, sont :

Le chemin de MÉTAPÉDIAC,—à l'exception de 14 milles à chaque extrémité;

Le chemin de TÉMISCOUATA,

Le chemin d'HUNTINGDON AU LAC ST. FRANÇOIS.

CHEMIN MÉTAPÉDIAC.

Cette route commence à Sté. Flavie, 201 milles en bas de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent, et s'étend jusqu'à un point sur la rivière Ristigouche éloigné d'environ 10 milles de la baie des Chaleurs, où elle se relie à la route de la côte du Nouveau-Brunswick.

Les réparations nécessaires ont été faites. Lorsque le chemin de fer Intercolonial sera terminé, l'entretien de ce chemin sera laissé aux autorités locales.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Cette route relie les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick. Sa longueur, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à la ligne frontière entre les deux provinces, est de 67 milles.

Il a été fait quelques réparations à cette route. A l'avenir, elle sera confiée aux soins des autorités locales.

CHEMIN D'HUNTINGDON AU LAC ST. FRANÇOIS.

Cette route s'étend de Port Louis, sur le lac Saint François, à Huntingdon, dans la province de Québec. Elle est de 8 milles de long, et ayant été reconnue nécessaire pour des fins militaires, le gouvernement du Canada en a pris possession en 1869.

Par une proclamation portant la date du 1er janvier 1875, cette route a été abandonnée par le gouvernement, et par conséquent tombe sous le contrôle des autorités municipales ou autres des localités qu'elle traverse, et de leurs officiers.

PONT SUSPENDU UNION, OTTAWA.

On a fait de légères réparations ordinaires.

ÉDIFICES PUBLICS.

PROVINCE D'ONTARIO.

OTTAWA.

ÉDIFICES DU PARLEMENT.

On a posé de nouvelles chaudières pour l'appareil de chauffage.

Des murs de division, avec portes en fer, divisant les mansardes en sections, ont été construits.

Il a été posé cinq tuyaux de conduite d'eau, avec bornes-fontaines pour les boyaux. Des réparations ordinaires ont été faites.

BIBLIOTHÈQUE.

La toiture est terminée.

L'on se propose de peindre le plafond à fresque.

Le plancher sera fait en parqueterie de bois canadiens.

Les appareils intérieurs sont en voie de préparation.

ÉDIFICES DES MINISTÈRES.

Bloc Est.—Il a été construit un nouvel escalier en fer.

Bloc Ouest.—La nouvelle aile a été commencée. Les excavations ont été faites durant l'hiver, et l'entreprise de la maçonnerie a été donnée au printemps.

Le terrain ayant été abaissé autour de l'édifice, plusieurs chambres qui n'étaient pas suffisamment éclairées jusque là ont pu être utilisées.

Les réparations ordinaires ont été faites partout.

ATELIERS.

Les nouveaux ateliers ont été occupés l'automne dernier.

Une partie du mur d'enceinte a été construite ainsi que des hangars à charbon

TERRAINS.

Les portes du mur d'enceinte central ont été terminées, ainsi que l'escalier qui conduit au canal et les trottoirs sur les rues Wellington et Banks.

Il a été passé un contrat pour le nivellement du terrain en face du parlement et la construction de la fontaine centrale, et les travaux ont été commencés.

Les avenues ont été adaptées au niveau de la terrasse, et les tuyaux à gaz et à eau ont été reposés.

BUREAUX DE POSTE, DES DOUANES ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'on a apporté quelques modifications dans le dessin du toit afin d'obtenir un meilleur effet.

L'édifice est maintenant prêt à recevoir le plâtrage.

Il sera chauffé à la vapeur (Annexe 17, pages 86-88.)

LONDON.

BUREAU DE POSTE.

Les additions ont été terminées. (Annexe 17, p. 88.)

TORONTO.

BUREAU DE POSTE.

Il a été posé une horloge à sonnerie, reliée à 8 cadrans électriques.

NOUVELLE DOUANE.

L'ouvrage se poursuit.

Des soumissions seront bientôt demandées pour l'appareil de chauffage.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

L'on espère que cet édifice pourra être occupé à la fin de l'année.

BUREAU DU REVENU.

Cet édifice est terminé et partiellement occupé. (Annexe 17, p. 88.)

KINGSTON

FORTIFICATIONS.

Il a été fait beaucoup d'ouvrages aux différents forts, aux casernes, etc.

Le navire-école (Frégate) a été adapté aux besoins d'une école militaire et est prêt à être occupé.

CASERNES DE LA TÊTE DU PONT.

Des réparations ont été faites aux quartiers des officiers et au mur d'enceinte (Annexe 17, p. 89.)

PROVINCE DE QUÉBEC.

MONTREAL.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

L'on espère que cet édifice sera terminé l'automne prochain.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

Les contrats pour la construction de cet édifice ont été adjugés : On est actuellement en voie de faire les murs de fondation. (Annexe 17, p. 90.)

QUEBEC.

HÔPITAL DE LA MARINE.

On y a fait toutes les réparations nécessaires.

CITADELLE.

Les casemates du bastion Richmond ont été réparées.

La prison et la redoute de Jebb ont été mis en bon ordre.

Les citernes ont été nettoyées.

On a aussi perfectionné le drainage.

PORTS DE LÉVIS.

Des réparations indispensables ont été faites.

STATION DE LA QUARANTAINE, GROSSE-ILE.

Les travaux exécutés n'ont pas encore été acceptés par le département. (Annexe 17, pages 90, 91.)

TROIS-RIVIÈRES.

BUREAUX DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Cet édifice est prêt à être occupé. (Annexe 17 pages 90, 91.)

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ST. JEAN.

BUREAU DE POSTE.

On pense que cet édifice pourra être occupé vers la fin de l'année.

DOUANE.

Une nouvelle partie de cet édifice a été convertie en bureaux. (Annexe 17, p. 91.)

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

HALIFAX.

EDIFICE FÉDÉRAL.

On a fait des réparations considérables à cet édifice.

PICTOU.

DOUANE.

Cet édifice sera probablement couvert à l'automne. (Annexe 17, page 92.)

PROVINCE DE MANITOBA.

WINNIPEG.

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

L'on pense que ces édifices pourront être occupés à la fin de l'année.

PÉNITENCIER.

L'ouvrage a été poussé d'une manière satisfaisante. (Annexe 17, page 92.)

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

VICTORIA.

DOUANE, ET BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'ouvrage donné à l'entreprise est terminé.

PÉNITENCIER.

Le contrat a été signé et l'ouvrage est commencé. (Annexe 17, p. 93.)

TERRAINS ET BAUX.

Un état détaillé est donné dans l'annexe 19, page 101, de tous les pouvoirs d'eau ou autres propriétés publiques, sur les canaux, loués par le ministère des Travaux Publics durant l'année fiscale, ainsi que de toutes les propriétés achetées et vendues, avec les noms des parties intéressées, les prix payés, et les circonstances dans lesquelles chaque transaction a eu lieu ; il contient aussi une liste des propriétés qui sont déclarées n'être plus sous le contrôle du département.

ARBITRAGES.

Vingt-quatre réclamations contestées ont été renvoyées à l'arbitrage durant l'année; de ce nombre, trois ont été retirées, et six sont encore pendantes. Sur les quinze autres, la somme demandée était de \$100,178.51, et le montant adjugé a été de \$34,225.20. (Annexe 19, p. 111).

CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial peut être subdivisé comme suit :

		Milles.
PROVINCE DE QUÉBEC.		
De la Rivière du Loup à la rivière Ristigouche.....	175	175
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.		
De la rivière Ristigouche à Moncton.....	199	
De St. Jean à la Pointe-du-Chêne (Shédiac).....	108	
De Painsec à Amherst.....	41	348
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.		
D'Amherst à Truro.....	77	
De Truro à Halifax.....	61	
L'embranchement de Pictou de Truro à Pictou.....	52	
L'embranchement de la Jonction de Windsor (à 13 milles d'Halifax) à Windsor, qui forme le terminus est du chemin de fer de Windsor à Annapolis.....	32	222
Total.....		745

En octobre dernier, la ligne de la Rivière du Loup à Ste. Flavie, qui jusque-là avait été temporairement gérée par la Compagnie du Grand Tronc, fut prise et exploitée par le gouvernement, excepté pendant un court espace de temps, durant les grands froids de l'hiver dernier.

La partie ouverte au trafic est comme suit :

PROVINCE DE QUÉBEC.

De la Rivière-du-Loup à Ste. Flavie..... 83 milles.

NOUVEAU-BRUNSWICK ET NOUVELLE-ÉCOSSE.

De St. Jean à Shédiac..... 108 “

De Painsec à Truro..... 118 “

D'Halifax à Pictou..... 113 “

—
442 “

De plus, la ligne de la Jonction de Windsor à Windsor est entretenue par le gouvernement, mais affermée à la Compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis... 32 “

—
Total..... 454 “

La ligne est amplement pourvue de matériel roulant.

Le changement apporté dans la largeur de la voie, entre Halifax et St. Jean, a été exécuté le 8 mai dernier.

La largeur de la voie, sur la ligne de Windsor à Annapolis qui se relie à la ligne principale à Windsor, a aussi été changée en même temps.

Il a été pris des dispositions pour la pose des lisses, l'été prochain :

		Milles.
Entre Ste. Flavie et la rivière Ristigouche	92	

Entre Bathurst et Miramichi.....	43	135
----------------------------------	----	-----

Lorsque ces travaux seront terminés, des arrangements seront pris pour poser les lisses :—

Entre la rivière Ristigouche et Bathurst.....	75	
---	----	--

Entre Miramichi et Moncton.....	81	156
---------------------------------	----	-----

— Total.....		291
-----------------	--	-----

Ces 291 milles représentent la longueur totale des lisses à poser.

Il a été commandé un nouveau bateau-passeur pour Pictou. (Annexe 25, p. 192, 197.)

Dans le cours de l'année, il a été construit 15 nouvelles voies d'évitement dont la longueur totale est de 2.87 milles.

De nouvelles voies latérales pour le dépôt du charbon, d'une longueur totale de 0.79 milles ont été faites.

Les bâtiments suivants ont aussi été construits :—

3 gares à voyageurs.

1 gare à voyageur et à fret combinées.

2 gares à fret.

4 hangars à charbon.

1 boutique de peintres.

1 abri pour citerne.

3 boutiques de forgerons.

1 entrepôt de vérification (douane).

1 maison pour le messenger.

Des pesées ont été établies à la Pointe-du-Chêne.

Des signaux-sémaphore de jour et de nuit ont été posés et sont en usage aux principales stations.

Afin de se procurer un abondant approvisionnement d'eau à St. Jean, l'on est en voie de poser des tuyaux en fer entre cette station et le lac Lily. Les trois quarts de ces tuyaux sont déjà posés.

Il sera placé un engin et des tuyaux et bornes-fontaines aux ateliers de Moncton, comme précaution contre le feu, dans le cours de la prochaine saison.

Le nivellement du prolongement d'Halifax entre la station de Richmond et la rue North est en voie d'exécution ; le quai en eau profonde est terminé et utilisé.

Les travaux de prolongement à travers les chantiers de construction de la baie de Courtney, à St. Jean, sont terminés.

La plupart des locomotives ont été renouvelées, et les chars et wagons ont reçu de nouveaux chariots.

Il a été posé 38 milles de rails d'acier.

Posé 71,000 traverses.

Clôtures généralement réparées.

Le chemin est représenté comme étant en bon état. (Annexe 16, p. 83-85.)

Les recettes brutes de l'année, entre la Rivière-du-Loup et St. Flavie, province de Québec, 83 milles, ont été de \$18,319.68.

Les frais d'exploitation ont été de \$47,574.50.

Les recettes brutes, dans les provinces de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau Brunswick, pendant l'année, ont été de \$861,593.43, et les frais d'exploitation et de renouvellement, de \$850,775.27.

Les accidents durant l'année ont causé la mort de six personnes. Dans chaque cas, les officiers du chemin de fer ont été exonérés de blâme par le verdict du jury d'enquête. (Annexe 25, p. 93-192.)

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dans l'acte par lequel les provinces ont été unies fédéralement en une seule Confédération, il est pourvu (section 146) à l'admission de l'Île du Prince-Edouard à tels termes et conditions qui seraient exprimés dans des adresses, et que Sa Majesté la Reine jugerait à propos d'approuver.

Par un ordre en conseil daté de Windsor, le 26 juin 1873, Sa Majesté a jugé convenable d'approuver les termes et conditions énoncés dans les adresses des Chambres du Parlement du Canada et du Conseil Législatif et de la Chambre d'Assemblée de l'Île du Prince-Edouard (mai 1873,) et il y est déclaré par Sa Majesté que, "le 1^{er} et après le 1^{er} jour de juillet 1873, l'Île du Prince-Edouard sera admise dans l'Union et fera partie de la Puissance du Canada."

Par les résolutions qui ont servi de base à l'union, il était déclaré que, "les chemins de fer donnés à contrat et en voie de construction pour le compte du gouvernement de l'Île, deviendront les propriétés du Canada."

Pour mettre cette condition à exécution, il fut convenu que l'ouvrage serait exécuté par le Canada, et que ce qui serait ainsi payé serait porté au débit de l'Île, —la colonie, en entrant dans la Confédération, ayant droit d'encourir une dette égale à cinquante piastres par tête de sa population, telle qu'établie par le recensement de 1871, c'est-à-dire, de quatre millions sept cent un mille cinquante piastres (\$4,701,050).

Au mois de mai, rapport ayant été fait que le chemin de fer était complètement équipé et en état de fonctionner, et un certificat final ayant été donné par l'ingénieur qui avait été chargé d'en surveiller l'exécution, M. Swinyard fut chargé, en vertu d'instructions datées du 16 mai de faire l'examen du chemin de fer et un rapport sur sa condition. Accompagné de ses aides, M. Swinyard examina la ligne et fit rapport qu'elle était excessivement défectueuse sous plusieurs rapports, mais, sauf la réserve qu'il fit quant aux droits et intérêts du gouvernement fédéral, il prit possession du chemin de fer le 29 décembre, et annonça qu'il serait ouvert au trafic le lundi, 4 janvier 1875, si le temps le permettait.

Il faut ajouter qu'en conséquence des grands amoncellements de neige sur la voie, la ligne ne put être ouverte avant le mois d'avril, la voie étant complètement encombrée de neige jusqu'à une hauteur inaccoutumée, (Annexe 24, p. 190.)

Le rapport de M. Swinyard ne fut pas accepté par le gouvernement de l'Île comme définitif, sous prétexte que, avant la Confédération, le contrat avait été modifié, et que le gouvernement fédéral était lié par le contrat tel qu'il existait lorsque l'Île du Prince-Edouard était devenue partie de la Confédération. Il fut ultérieurement convenu de soumettre toute la question à M. F. Shanly, comme arbitre sur cette base :

Le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard n'a que 3 pieds 6 pouces de largeur entre les lisses, et il a été construit comme chemin économique. Les ordres en conseils qui prescrivent le tracé du chemin énoncent certains points d'intérêts généraux somme devant servir de guide à ce sujet, et ce tracé fut établi indépendamment de

toute question de rectitude de la route. Les dépenses furent limitées à une certaine somme par mille. Le minimum des courbes permises était de 600 pieds de rayon, et maximum des rampes par mille ne devait pas dépasser 60 pieds. Les rails sont de 40lbs par verge linéaire, et sont reliés par des éclisses.

Il faut donc juger de l'ouvrage d'après le contrat, et tout ce qui peut y manquer doit être examiné à la lumière de ses stipulations.

M. Shanly fit rapport que "le contrat avait été loyalement exécuté, et que l'on avait eu une aussi bonne valeur pour l'argent dépensé que l'on pouvait raisonnablement s'y attendre."

• Cependant, il calculait que la somme de \$1,550 devait être déduite du montant réclamé, comme étant la valeur de l'ouvrage qui restait à faire pour terminer l'entreprise.

Par un ordre en conseil en date du 13 octobre 1875, autorisation fut donnée de régler avec les entrepreneurs sur la base ci-dessus.

La longueur de la ligne est comme suit :

Ligne principale—Cascompec à Georgetown.....	146.2 milles
Prolongement Ouest—Tignish à Alberton.....	13.3 "
Prolongement Est—Mount Stewart à Souris.....	39.0 "
Longueur totale.....	198.5

L'alignement est comme suit :

Ligne droite, 132.51 milles, ou 66½ pour cent de la longueur totale.

Courbes, 65.99 milles, ou 33½ pour cent de la longueur totale.

Les courbes se répartissent comme suit :

Courbe d'un rayon de 955 pieds et plus.....	41.65 milles
" " 604 à 955 pieds.....	23.72 "
" " 400 à 573 "	00.62 "
Total.....	65.99

Les rampes sont comme suit :

De niveau.....	28 milles
Moins de 40 pieds au mille.....	56.51 "
De 40 à 50 pieds.....	14.30 "
De 50 à 60 pieds.....	33.64 "
De 60 à 66 pieds.....	62.88 "
Au dessus de 66 pieds.....	3.17 "
Total.....	198.50

Le chemin de fer a coûté, en tout, \$2,862,766, ou au taux de \$14,400 par mille, à part les expropriations, les dommages et les dépenses générales, que l'on croit ne pas devoir dépasser \$1,900 par mille,—ce qui porterait le coût total à \$16,300 par mille, la somme qui y avait été destinée dès l'abord.

Les trains parcourent maintenant le chemin régulièrement.

Il n'a été fait rapport d'aucun accident depuis son ouverture. (Annexe 24, p. 175-191.)

 COMMUNICATIONS AVEC LE NORD-OUEST.

La ligne de communication entre Fort-Garry et Prince-Arthur Landing est maintenant généralement reconnue comme la route d'été qui doit être prise pour se rendre dans la province du Manitoba. Quoiqu'elle n'ait été que très-peu améliorée, elle offre cependant de grands avantages pour le transport du fret ainsi que pour les émigrants se rendant à la Rivière-Rouge.

Avant que les cours d'eau navigables eussent été améliorés et rendus accessibles, on ne pouvait passer par le territoire britannique pour aller de ce territoire à la vallée de l'Assiniboine qu'au prix de dépenses qui rendaient cette route presque impossible, et tout le transport pour la Rivière-Rouge—du Sud jusqu'à Fort-Garry—se faisait nécessairement à travers l'Etat de Minnesota.

Il y a aux Etats-Unis deux routes ouvertes au choix du voyageur ; l'une, de Détroit à Duluth, passant par St. Paul, et entièrement par chemin de fer ; la seconde, par vapeur, partant de Détroit, remontant le lac Huron et pénétrant dans le canal Ste. Marie, suit le lac Supérieur sur la plus grande portion de son parcours jusqu'à Duluth, qui se trouve à l'extrémité ouest de ce lac.

Sur les deux lignes des Etats-Unis, les distances sont comme suit :

	Milles.
Par chemin de fer de Toronto à Détroit.....	225
“ Détroit à Chicago.....	284
“ Chicago à St. Paul.....	408
“ St. Paul à Duluth.....	150
“ Duluth à Morehead.....	252
Par chemin de fer.....	1,319
Par diligence, de Morehead à Fort-Garry.....	252
Total.....	1,569

La distance par eau est comme suit :

	Milles.
Par chemin de fer, de Toronto à Détroit.....	225
Par vapeur, de Détroit par les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Duluth.....	773
Par chemin de fer, de Duluth à Morehead.....	252
Par diligence, de Morehead à Fort-Garry.....	250
Total.....	1,500
Soit, par chemin de fer.....	477
“ vapeur.....	773
“ diligence.....	250
Total.....	1,500

La route canadienne comprend les sections suivantes :

Par chemin de fer de Toronto à Collingwood.....	94.00 milles.
Par vapeur, de Collingwood à Prince-Arthur Landing en passant par le lac Supérieur.....	532.00
De Prince-Arthur Landing au lac Shebandowan....	45.00
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest, eaux navigables et portages.....	312.05
Chemin de Fort-Garry, à partir de l'Angle Nord-Ouest jusqu'à Fort-Garry.....	95.00
	452.05

Total..... 1,078.05

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires sur la route canadienne, entre Prince-Arthur Landing, sur le lac Supérieur, et Fort Garry, sur la rivière Rouge; il indique aussi l'étendue des sections navigables, le nombre et la longueur des portages et la longueur des chemins aux extrémités de la ligne :—

Sections de la route.	Transport par terre.		Eaux navigables.
	Chemin.	Portage.	
	Milles.	Milles.	Milles.
De Prince Arthur Landing au lac Shebandowan.....	45		
Lac Shebandowan.....			18.00
Portage No. 1.—Conduisant au lac Kashabowie.....		0.75	
Lac Kashabowie.....			9.00
do 2.—Portage de la Hauteur des Terres conduisant au lac des Mille Lacs, cours d'eau se dirigeant au nord-ouest, au sud et à l'est.....		1.00	
Lac des Mille Lacs.....			18.50
do 3.—Portage du Baril.....		0.25	
Lac du Baril.....			8.00
do 4.—Portage Brulé.....		0.25	
Lac Windegostegan.....			12.00
do 5.—Portage des Français.....		1.75	
Lac Kaogassikok.....			15.00
do 6.—Portage des Pins.....		0.38	
Lac des Deux-Rivières.....			1.22
do 7.—Portage des Deux-Rivières.....		0.40	
Lac à l'Esturgeon.....			16.00
do 8.—Portage de la Maligne (A dos. On ne garde pas de chevaux à cet endroit.).....			
Rivière Maligne.....			10.00
do 9.—Portage de l'Île.....		0.06	
Lac Néquaquon.....			17.00
do 10.—Portage Néquaquon.....		3.25	
Lac Nameukan.....			15.00
do 11.—Portage de la Chute de la Chaudière.....		0.12	
Lac la Pluie.....			44.00
do 12.—Portage du Fort Francis.....		0.12	
Rivière la Pluie et lac des Bois.....			120.00
De l'Angle Nord-Ouest du lac des Bois à Fort-Garry.....	95		
	140	8.33	303.72

RÉCAPITULATION.		Milles.
Routes aux extrémités.....		140.00
Portages.....		8.33
Eaux navigables.....		303.72
Distance totale.....		452.05

En conséquence de la résignation de l'ingénieur chargé de la ligne, il fut nommé un surintendant, en mai dernier, pour surveiller l'exécution du contrat pour le transport des voyageurs et du fret.

Bien que les dispositions prises, soient trouvées insuffisantes à l'ouverture de la navigation, à cause de l'accroissement inattendu dans le nombre des voyageurs, il fut remédié à tout sujet de plainte à mesure que la saison avançait.

Le nombre total des voyageurs transportés a été de 1,590.

HAVRE DE LA BAIE DU TONNERRE.

Le quai a été construit.

Des préparatifs ont été faits pour la construction d'un quai sur la Kaministaquia au terminus du chemin de fer.

CHEMINS.

Les chemins endommagés par les grandes pluies ont été remis en ordre durant la saison.

MAISONS POUR LES IMMIGRANTS.

Une bonne et solide maison en charpente a été construite à la Hauteur-des-Terres, pour remplacer celle qui avait été détruite par le feu.

Une maison en planche a été construite à Fort-Francis, et l'on a établi de nouveaux abris à l'angle nord-ouest du lac des Bois. L'on recommande la construction d'autres maisons pour les immigrants.

DIGUE DU PORTAGE DE L'ILE.

Il a été construit une digue avec vanne. Il faudrait faire quelques autres travaux dans les endroits bas en amont de la digue.

Le but de ces digues est d'inonder les rapides de la rivière Maligne.

FORT FRANCIS.

Une ligne de caisson en charpente a été construite tout près des chutes, en sorte qu'un bateau à vapeur peut maintenant remonter et descendre les rapides à la décharge du lac la Pluie.

Bien que l'ouvrage ne soit pas encore tout-à-fait terminé tel qu'on se propose de le faire, il est suffisamment avancé pour atteindre le but désiré.

CHEMIN DU LAC DES BOIS.

Il a été signé un contrat pour la construction d'un ponton sur la savane de Caribou; l'ouvrage n'est pas encore terminé. (Annexe 26, p. 214, 216.)

ÉCLUSES DE FORT-FRANCIS.

L'opportunité de construire une écluse de 200 x 40 pieds à l'intérieur, pour relier les eaux du lac la Pluie avec celles de la rivière la Pluie, est sous considération. La différence moyenne de niveau est de 23 pieds.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Ce chemin est divisé en trois sections principales :

- 1o. D'Ottawa à la province de Manitoba ;
- 2o. De Manitoba aux versants est des Montagnes Rocheuses ;
- 3o. Des versants est des Montagnes Rocheuses au Pacifique.

I. SECTION EST OU RÉGION BOISÉE.

Le tracé de la ligne entre Fort-William et le lac Shebandowan, distance de 45 milles, ayant été terminé, elle a été donnée à l'entreprise et les contrats signés ; il en est de même pour la ligne de Selkirk, Rivière Rouge, au lac la Croix, 77 milles.

Durant la dernière saison, la région des lacs, entre le lac des Bois et le lac Supérieur, a été de nouveau explorée.

Des explorations ont aussi été faites entre le lac Népigon et la rivière du Pic, à l'est, et de là vers l'est jusqu'au terminus.

Une reconnaissance a été faite entre la rivière des Français et la vallée de l'Ouataouais à Renfrew.

L'embranchement de la baie Georgienne, qui s'étend depuis cette baie jusqu'au terminus oriental, distance de 85 milles, a été donnée à l'entreprise à condition du paiement d'une somme de \$10,000 par mille et d'une subvention annuelle de \$25,500 pendant 25 ans, ainsi qu'un octroi de 1,700,000 acres de terre.

Une subvention a de plus été accordée au chemin de fer du Canada Central pour la construction d'une ligne partant du voisinage du village de Douglas et aboutissant à un point que l'on regarde comme le terminus oriental de l'embranchement de la Baie Georgienne, 120 milles.

II.—RÉGION CENTRALE OU DES PRAIRIES.

Le point où les travaux de la rivière Rouge doit s'effectuer a été choisi.

La distance de la rivière Rouge par les détroits du lac Manitoba, la rivière à la Mousse et la rivière du Cygne, à Livingstone, près du Port Pelly, environ 260 milles, a été tracée. Une grande partie de cette distance traverse des forêts, sur un terrain favorable à la construction d'un chemin de fer.

Des explorations ont été faites des portages entre les lacs qui se trouvent au nord-ouest de la rivière Rouge, et des soumissions ont été demandées pour l'établissement de bateaux à vapeur sur ces nappes d'eau.

Embranchement de Pembina.

Le terrassement de cet embranchement a été donné à l'entreprise. La moitié de sa longueur a été localisée.

III.—RÉGION OUEST OU DES MONTAGNES.

Une exploration a été faite entre le lac la Hache par la rivière Bleue, et la Thompson nord, qui a établi que la hauteur du sommet à traverser rend cette route impraticable.

L'examen de la région entre le lac de l'Eau-Claire et la rivière Fraser a démontré que l'on pouvait éviter beaucoup d'ouvrage et que les rampes peuvent être favorablement améliorées.

Une route directe entre la Cache de la Tête-Jaune et Bute Inlet a été trouvée impraticable, le plateau intermédiaire s'élevant à 7,000 pieds au dessus de la mer.

Il a été établi que l'on peut obtenir une route entre la Cache de la Tête-Jaune, par la rivière Fraser et le Fort George, longueur d'environ 245 milles, avec des travaux comparativement faciles et de bonnes pentes.

Une bonne route peut être obtenue entre la Cache de la Tête-Jaune et l'entrée de la Passe d'Homathco, environ 400 milles. Cependant l'on rencontre des difficultés sérieuses pour descendre aux eaux de marée du Pacifique.

La Fraser supérieure, à partir de Yale, sur une distance ascendante de 15 milles, a été soigneusement examinée.

La distance de Yale à Burrard's Inlet a été explorée.

Un examen fait vers l'est à partir du Fort Hope a établi qu'il ne se trouve, dans cette direction, aucune passe plus basse que celle de Coquihalla.

Une grande partie de la terre ferme, au nord de la latitude de l'île de Vancouver, a été explorée.

Des études ont démontré que la route par la Passe de la Fumée ne peut être recommandée.

Des partis d'ingénieurs ont été organisés pour faire de futures explorations.

L'on croit que dans le cours de l'année prochaine il sera possible d'établir approximativement le tracé du chemin entre le lac Supérieur et le Pacifique.

Des rails d'acier, qui suffiront pour 550 milles de chemin, ont été achetés à des prix que l'on regarde comme excessivement bas. (Annexe 22, p. 161-164.)

TÉLÉGRAPHE.

Des contrats ont été passés pour la construction d'une ligne de télégraphe sur la route du chemin de fer, entre le lac Supérieur et la Colombie-Britannique.

Les conditions pourvoient à l'abattage des arbres, dans les forêts, sur une largeur de 132 pieds, et à la formation d'un sentier pour les animaux de charge. (Annexe 22, p. 163.)

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Les lignes télégraphiques suivantes sont en opération :

	Distance. milles.
De Victoria, île Vancouver, à Saanish, I. V.....	15
De Saanish, île Vancouver, à Swinomish, territoire de Washington, comprenant cinq câbles sous-marins.....	60

Ces câbles ont chacun $\frac{3}{8}$ de pouce de diamètre, avec sept fils conducteurs de cuivre, No. 19, enlacés ensemble et isolés par deux enveloppes de gutta-percha de $\frac{3}{8}$ de pouce de diamètre, avec armure de douze fils de fer galvanisé, No. 8. La longueur totale des câbles est de 16 $\frac{1}{2}$ milles. Leur pesanteur est d'environ 5,000 livres par mille.

De Swinomish à Matsqui, sur la rivière Fraser.....	68
“ Matsqui à New Westminster, rivière Fraser.....	36
“ Matsqui à Hope “	59
“ Hope à Yale “	14
“ Yale à Lytton “	57
“ Lytton à Quesnelle “	271
“ Quesnelle à Barkerville, Caribou.....	52

Il y a aussi un embranchement de dix milles, de New Westminster à Burrard's Inlet, construit par MM. Hoody et Cie.

L'excessive sévérité de l'hiver a causé de fréquentes interruptions dans les communications.

Le câble sous-marin s'est brisé entre Sydney et les îles Sallas, en juillet 1874.

Ce câble a $4\frac{1}{2}$ milles de longueur, mais on n'a pu en repêcher que $2\frac{1}{2}$ milles.

Une seconde rupture eut lieu entre les îles des canaux de Rosario et Cordova —en janvier 1874. Ce câble a $6\frac{1}{2}$ milles de longueur, et il a été posé $1\frac{1}{2}$ mille de câble neuf.

Conformément à la convention, avis a été donné que la subvention de \$4.000 payée à la Compagnie de télégraphe Western Union, pour l'entretien de la ligne entre Swinomish, territoire de Washington, et Portland, Orégon, cesserait le 30 juin 1875.

La dépense durant l'année a été de \$42,430.78, et le revenu de \$8,245.73. (Annexe 23, pages 172, 173.)

TRAVAUX PUBLICS.

HAVRE DE VICTORIA.

L'enlèvement de la Roche du Castor a été lentement poursuivi. (Annexe 23, p. 172.)

RIVIÈRE FRASER.

Un relèvement a été fait dans le but de constater le coût de l'enlèvement des obstructions entre la Grande Barre et la Crique à la Sonde. (Annexe 23, p. 173.)

Respectueusement soumis,

A. MACKENZIE,

Ministre des Travaux Publics.

Ministre des Travaux Publics,

Ottawa, 31 décembre 1875.

ANNEXES DU RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

TABLE DES ANNEXES.

Annexe No.	PAGE.
1.—Etat des dépenses durant l'année fiscale.....	.....
“ 2.—(A) navigation du St. Laurent, du détroit de Belle-Isle, jusqu'à Duluth ; (B) de Prince Arthur à Fort Garry. Table des distances .....	.....
“ 3.—Rapport par J. G. Sippell, ingénieur-contrôleur, sur les canaux de Lachine, Beauharnois, St. Ours, Chambly, Ste. Anne, Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Culbute	9
“ 4.—Rapport par D. A. McDonell, contrôleur, sur le canal Cornwall.....	44
“ 5.—Rapport par Duncan McDonell, contrôleur, sur les canaux de Williamsburgh...	45
“ 6.—Rapport par E. V. Bodwell, contrôleur, sur le canal Welland.....	46
“ 7.—Rapport par E. V. Bodwell, contrôleur, canal de la Baie Burlington	49
“ 8.—Rapport par F. A. Wise, ingénieur-contrôleur, sur le canal Rideau.....	50
“ 9.—Rapport par H. F. Perley, ingénieur-contrôleur, sur le canal St. Pierre.....	53
“ 10.—Rapport par Thomas D. Belcher, contrôleur, sur les travaux de la rivière Trent et du district de Newcastle.....	54
“ 11.—Rapport par Geo. B. Brophy, contrôleur, sur les travaux de la riv. des Outaouais	59
“ 12.—Rapport par H. R. Symmes, contrôleur, sur les trav. du district de St. Maurice..	61
“ 13.—Rapport par D. Boulanger, contrôleur, sur les travaux du district du Saguenay	63
“ 14.—Rapport par William Kingsford, ingénieur-contrôleur, sur les havres, etc., lacs de l'ouest.....	64
“ 15.—Rapport par H. F. Perley, ingénieur-contrôleur, sur les havres, etc., dans les Provinces Maritimes.....	77
“ 16.—Rapport par Collingwood Schreiber, ingénieur, sur le chemin de fer Intercolo- nial (nouveaux travaux, etc).....	83
“ 17.—Rapport par Thomas S. Scott, architecte en chef, sur les édifices publics	86
“ 18.—Rapport par William Kingsford, ingénieur-contrôleur, sur le havre de Toronto	94
“ 19.—Etats généraux, indiquant :	
1o. Les pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur les canaux, etc. ....	.....
2o. Propriétés achetées ou vendues par le département.....	.....
3o. Propriétés qui ont cessé d'être sous le contrôle du département.....	101
“ 20.—Etat des réclamations soumises aux arbitres officiels.	111
“ 21.—Rapport de John Page, ingénieur en chef, sur le fleuve St. Laurence, entre le lac Ontario et Montréal.....	112
“ 22.—Rapport de Sandford Fleming, ingénieur en chef, sur le chemin de fer du Pa- cifique.....	161
“ 23.—Rapport de B. W. Pearse, ingénieur-contrôleur, sur les travaux publics dans la Colombie-Britannique.....	166
“ 24.—Rapport de W. McKechnie, contrôleur, sur le chemin de fer de l'Île du Prince- Edouard.....	175
“ 25.—Rapport de C. J. Brydges, contrôleur-général sur le chemin de fer Intercolonial	192
“ 26.—Rapport de S. J. Dawson, ingénieur-contrôleur, sur la route du Nord-Ouest....	214
“ 27.—Rapport de C. J. Brydges, contrôleur-général, sur les progrès des travaux du chemin de fer Intercolonial.....	217
“ 28.—Tableaux indiquant la date de l'ouverture et la clôture des canaux et des havres	227

ANNEXE No. I.

ETAT indiquant les montants dépensés par le département des Travaux Publics du Canada, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canaux.</i>			
Lachine	197,420 52	30,057 34	28,592 01
Beauharnois	36 00	12,253 01	14,399 32
Cornwall	1,780 00	7,097 34	13,351 91
Williamsburg		4,110 29	6,730 96
St. Laurent	22,611 36		
Welland	1,046,714 91	87,079 49	54,131 50
Baie de Burlington		369 05	
Ecluse Ste. Anne	32,627 71	4,506 68	1,859 20
Carillon et Grenville	249,512 37	18,520 44	10,378 57
Canal et écluse de Carillon	90,352 39		
Rapides de la Culbute	63,659 29		
Rideau	9,310 85	20,279 81	26,553 37
Ecluse St. Ours		1,245 69	1,362 22
Chambly	2,415 00	16,306 91	12,201 99
St. Pierre	20 97	773 56	675 79
Baie Verte	443 00		
Remorquage, haut du St. Laurent			12,047 43
<i>Glissoires et estacades.</i>			
Saguenay		1,372 81	932 80
St. Maurice	17,497 18	9,036 51	17,851 96
Ottawa		60,310 93	21,826 70
Newcastle	572 35	2,716 26	2,270 52
<i>Havres, jetées, etc.</i>			
Havre de Liverpool, Nouvelle-Ecosse	17,897 80		
Anse McNair do	5,004 00		
Jetée de Maitland do		1,061 69	
Havre de Yarmouth, do	1,000 00		
Ingonish Sud, do	35,891 10		
Grand Etang, do	500 00		
Port George do		5,000 00	
Havre de Mabou, do	2,092 25		
Sisisbo, do	2,500 00		
Meteghan, do	5,000 00		
Plympton, do	1,200 00		
Grande Tracadie do	6,690 67		
Baie de Chedabouctou, do	119 09		
Pointe du Chêne do	5,042 70		
Baie aux Vaches, do	25,000 00		
Port Medway, do	4,513 50		
Baie Jordan, do	5,203 79		
Port Greville, do	4 50		
Anse aux Harengs, Nouveau-Brunswick	3 75		
Shippegan, do	16 50		
Rivière St. Jean, do	10,478 28		
Havre Dipper, do	11,960 72		
Rivière Petitcodiac, do	1,194 00		
Havre de Richibouctou, do	16,077 50		
Remorquage, do			2,500 00
Havre de Hillsboro do	1,500 00		
do Sackville do	900 00		
Explor. du hav. de St. Jean, do	1,500 00		
Bathurst, do	3,876 43		
Pointe du Chêne, do	7,354 87		

ANNEXE No. 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Havres, jetées, etc.—Suite.</i>						
Havre de St. Jean, Nouveau-Brunswick	10,533	70				
Tynemouth, do	2,500	00				
L'Islet, Québec			1,289	85		
Jetées du débarcadère do				50	00	
Baie St. Paul, do	7,085	13				
Jetée du Saguenay, do	2,065	35				
Débarcad. du Côteau. do	1,603	00				
Améliorations de la rivière Richelieu, Québec.....	21,119	96				
Fleuve St. Laurent.....	269,000	00				
do enlèvem. de chaînes et d'ancres	25,000	00				
Sault au Récollet.....	2,917	34				
New London, Ile du Prince-Edouard.....	3,810	60				
Tignish, do	2,010	60				
Baie de Colville, do		8	00			
Collingwood, Ontario.....	13,030	77				
Meaford, do	18,404	16				
Owen Sound, do	3,840	89				
Inverhuron, do	5,093	60				
Kincardine, do	3,674	61				
Port Albert, do	6,000	00				
Bayfield, do	1,917	98				
Goderich, do	49,510	97				
Ile Chantry do	61,261	64				
Rondeau, do	30,965	08				
Port Stanley, do		31	64			
Port Hope, do	6,945	93				
Cobourg, do	15,861	68				
Shannonville, do	2,992	94				
Presqu'île, do	10,365	29				
Kingston, do	4,407	66				
Pitton, do	6,000	00				
Exploration de Toronto.....	1,019	05				
Bateaux-dragueurs	73,801	47				
Dragage, provinces maritimes	33,010	26				
do Ontario et Québec.....	41,914	74				
Rivière Détroit.....		200	00			
Améliorations sur la rivière Rouge.....		200	00			
<i>Explorations.</i>						
Chemin de fer du Pacifique.....	474,529	89				
En général.....	35,579	24				
Arbitrages						5,620 17
<i>Chemins.</i>						
Témiscouata.....			3,600	00		
Métapédia.....			400	00		
Route de la Rivière-Rouge.....	28,242	93	21,757	07	126,581	44
<i>Édifices publics.</i>						
Ottawa, Parlement et Ministères.....	189,630	17	118,736	15		
do do chauffage.....					40,071	49
do do gaz					6,323	20
do Rideau Hall.....				45,027	73	
do bureau de poste.....	69,167	60				
Toronto, station des immigrants.....				475	74	
do bureau de poste.....	6,402	66				
do douane	65,357	64				

ANNEXE No. 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
<i>Edifices Publics.—Suite.</i>						
Toronto, Bur. du Rev. de l'Int. et Banque d'Epargnes			14,009	60		
do Entrepôt de vérification.....	40,579	42				
Kingston, Edifices militaires.....			29,514	10		
do Douane.....			136	13		
Hamilton, Bureau de Poste.....			6,757	49		
London, Douane.....			105	25		
do station des immigrants.....	1,989	34				
do Bureau de Poste.....			3,500	00		
Montréal, Douane.....			3,821	82		
do Bureau de Poste.....	129,490	57				
do Station des immigrants.....	7,543	30				
do Entrepôt de vérification.....	203	41				
do Bureau du Revenu de l'Intérieur.....			16	80		
Québec, Douane.....			3,221	69		
do Bureau de Poste.....	5,348	80				
do Observatoire.....	1,798	87				
do Hôpital de la Marine.....			7,004	86		
do Citadelle.....			621	04		
do Fortifications.....			16,406	72		
do Terrace Durham.....			201	20		
Grosse Ile, Station de Quarantaine.....	1,661	85				
St. Vincent de Paul, Penitencier.....			649	13		
Trois-Rivières, Douane.....	7,981	73				
Ile Ste. Hélène, Magasin militaire.....			97	50		
St. Jean, N.-B., Bureau de Poste.....	78,651	30				
do Douane.....			3,901	65		
do Station de Quarantaine.....	392	13				
do Casernes.....			396	78		
do Banque d'Epargnes.....			387	82		
Ile du Milieu, Station de Quarantaine.....	10	50				
St. Andrew, Hôpital de la Marine.....	1,022	86				
Westcook do do.....	216	93				
Chatham, Douane.....	1,393	07				
Halifax, Edifices fédéraux.....			2,944	51		
do Station de Quarantaine.....			528	20		
Sydney, Hôpital de la Marine.....	140	50				
Yarmouth, Station de Quarantaine.....	3,000	00				
do Hôpital de la Marine.....	3,213	90				
Pictou, Douane.....	3,330	33				
do Station de Quarantaine.....	250	00				
Manitoba, Edifices publics.....	27,503	59				
do Résidence du Lt.-Gouverneur.....					8,500	
do Penitencier.....	35,752	28				
do Bureau des Finances.....			228	08		
Souris, Hôpital de la Marine.....	3	00				
Charlottetown, Edifices fédéraux.....			282	49		
Edifices publics en général.....			13,083	07		
Casernes du Fort Pelly.....	29,320	91				
Colombie-Britannique, Douane.....	20,311	86				
do Bureau de poste.....	2,036	15				
do Hôpital de la Marine.....	2,978	86				
do Penitencier.....	1,571	98				
do Lignes télégraphiques.....	9,044	00				
do Rivière Fraser.....	5,739	08			37,774	21
do Dragage.....	16,858	17				
do Bateaux-dragueurs.....	7,697	96				

ANNEXE No. 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
<i>Chemins de fer.</i>	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Intercolonial	2,645,460 92		
do Nouv.-Ecosse et Nouv.-Brunswick.....	283,942 41	341,857 70	1,143,157 42
do Division Nord.....			47,574 50
Ile du Prince-Edouard.....	46,086 63		49,344 62
Pacifique.....	1,052,306 68		
Fort Garry et Pembina.....	19,405 10		
	8,008,707 91	923,107 98	1,692,613 30
Total, \$10,615,429 19.			

J. BAINE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
30 juin 1875.

ANNEXE No. 2.

NAVIGATION DU ST. LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ÎLE A DULUTH, A LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires.	
			Inter-médiaire	Total au détroit de Belle-Île.
Détroit de Belle-Île.....	Cape Whittle.....	Golfe St. Laurent.....	240	240
Cape Whittle.....	Phare ouest d'Anticosti.....	do do.....	201	441
Phare ouest d'Anticosti.....	Pointe-aux-Pères.....	Fleuve St. Laurent.....	202	643
Pointe-aux-Pères.....	Rimouski.....	do do.....	6	649
Rimouski.....	Bic.....	do do.....	12	661
Bic.....	Ile Verte.....	do do.....	39	700
Ile Verte (v-à-v Saguenay).....	Québec.....	do do.....	126	826
Québec.....	Trois-Rivières.....	do do à la l. d m.....	74	900
Trois-Rivières.....	Montréal.....	do do.....	86	986
Montréal.....	Lachine.....	Canal Lachine.....	82	994
Lachine.....	Beauharnois.....	Lac St. Louis.....	15	1,009
Beauharnois.....	Ste. Cécile.....	Canal Beauharnois.....	11	1,021
Ste. Cécile.....	Cornwall.....	Lac St. François.....	32	1,053
Cornwall.....	Débarcadère de Dickinson.....	Canal Cornwall.....	11	1,065
Débarcadère de Dickinson.....	Pointe Farran.....	Fleuve St. Laurent.....	5	1,070
Pointe Farran.....	Extrémité sup. de l'île Croyle.....	Canal de la Pte. Farran.....	3	1,071
Ext. sup. de l'île Croyle.....	Williamsburgh ou Morrisburgh.....	Fleuve St. Laurent.....	10	1,081
Williamsburgh.....	Rapide Plat.....	Canal du Rapide Plat.....	4	1,085
Rapide Plat.....	Pointe du Village Iroquois.....	Fleuve St. Laurent.....	4	1,090
Village de la Pte. Iroquois.....	Extrémité sup. de la Presqu'île.....	Canal de la Pte. Iroquois.....	3	1,093
Presqu'île.....	Pointe Cardinal, Edwards' b' gh.....	Canal de la Jonction.....	2	1,095
Pointe Cardinal.....	Tête du Rapide des Galops.....	Canal des Galops.....	2	1,097
Rapides des Galops.....	Prescott.....	Fleuve St. Laurent.....	7	1,105
Prescott.....	Kingston.....	do do.....	59	1,164
Kingston.....	Port Dalhousie.....	Lac Ontario.....	170	1,332
Port Dalhousie.....	Port Colborne.....	Canal Welland.....	28	1,364
Port Colborne.....	Amherstburgh.....	Lac Érié.....	232	1,592
Amherstburgh.....	Windsor.....	Rivière Détroit.....	18	1,617
Windsor.....	Pied de l'île Ste. Marie.....	Lac Ste. Claire.....	25	1,630
Pied de l'île Ste. Marie.....	Sarnia.....	Rivière Ste. Claire.....	33	1,670
Sarnia.....	Pied de l'île St. Joseph.....	Lac Huron.....	270	1,944
Pied de l'île St. Joseph.....	Pied du Sault Ste. Marie.....	Rivière Ste. Marie.....	47	1,987
Sault Ste. Marie.....	Tête du Sault Ste. Marie.....	Canal du Sault Ste. Marie.....	1	1,995
Tête du Sault Ste. Marie.....	Pointe aux Pins.....	Rivière Ste. Marie.....	7	1,988
Pointe aux Pins.....	Duluth.....	Lac Supérieur.....	390	2,385

Des 2,385 milles du Détroit de Belle-Île à la tête du lac Supérieur, il y a 70 milles de navigation artificielle, et 2,312 $\frac{1}{2}$ de navigation ouverte.

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

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 500 pieds.

ANNEXE No. 2.—*Suite.*

TABLEAU DES DISTANCES.—B.

DU DÉBARCADÈRE DE PRINCE ARTHUR (LAC SUPÉRIEUR), AU FORT GARRY (WINNIPEG), PAR LA ROUTE CANADIENNE.

	Milles statutaires.	
	Inter-médiaire	Total.
Du débarcadère de Prince Arthur au lac Shébandowan.....	45	45
Du lac Shébandowan à l'Angle Nord-Ouest.....	312	357
De l'Angle Nord-Ouest à Fort Garry (Winnipeg)	95	452

Le trajet du bateau à vapeur, de Collingwood au débarcadère de Prince Arthur, est de 532 milles.

ANNEXE No. 3.

CANAL DE LACHINE, BEAUHARNOIS, ST. OURS, CHAMBLY, STE. ANNE,
CARILLON, CHUTE-A-BLONDEAU ET GRENVILLE.BUREAU DU CANAL,
MONTREAL, juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant, sur les constructions dont j'ai le contrôle, pour l'année expirée le 30 juin dernier.

Ces constructions peuvent être classées comme suit :

- 1o. Les canaux de Lachine et Beauharnois, sur le fleuve St. Laurent.
- 2o. Les canaux de St. Ours et de Chambly sur la route de la rivière Richelieu et du lac Champlain.
- 3o. Les améliorations sur la rivière St. François.
- 4o. Les canaux de Ste. Anne, de Carillon, de la Chute-à-Blondeau et de Grenville, sur la route de l'Outaouais.
- 5o. Le canal de la Culbute actuellement en voie de construction sur le haut de l'Outaouais.

Ces constructions ont été maintenues en bon ordre toute l'année, mais la navigation a été plus ou moins entravée par les basses eaux du fleuve pendant tout l'automne.

Sur les routes du St. Laurent et de l'Outaouais, les nouvelles constructions ne sont pas assez avancées pour pouvoir dire qu'elles seront terminées au temps spécifié par les contrats.

Les rapports des ingénieurs locaux renferment les détails concernant ces constructions.

CANAL LACHINE.

Fermé par la glace le 4 décembre 1874 et ouvert le 1er mai 1875, soit une navigation de 218 jours sans interruption aucune.

Les écluses 2, 4 et 5 ont reçu de nouvelles portes et les anciennes ont été réparées. Les quais et les remises pour la farine ont été planchés et autrement réparés. Tous les ponts tournants et fixes reliant ces quais et ceux des déversoirs ont été réparés.

Trois cents poteaux d'amarrage ont été placés ; le mur en talus, le chemin de halage et les abords du chemin ont été réparés ; les drains ont été nettoyés et beaucoup de réparations ont été faites à la digue en aile à Lachine.

Pendant l'hiver on a préparé du bois pour des portes d'écluse et les travaux suivants ont été faits à des ponts : Au No. 3, à St. Gabriel, on a posé de nouvelles longrines, de nouvelles fausses-longrines (*toe piece*), de nouvelles roulettes et de nouveaux étais à la charpente. Des liens en fer battu ont été posés sur la première poutre pour en supporter les extrémités. Au pont Brewster (No. 4) on a posé de nouvelles longrines, de nouvelles fausses-longrines, de nouveaux étais, de nouveaux câbles de suspension et ceinturé la poutre du pivot par un bandage en fer.

Au pont No. 6 à Lachine, toute la charpente a été enlevée. Des bandages ont été posés à la poutre du pivot ainsi que de nouveaux câbles de suspension. Ces trois ponts ont été complètement peints. A l'exception du No. 5, à la côte St. Paul, dont la partie tournante a besoin d'être renouvelée, tous les ponts sont aujourd'hui en bon ordre.

L'eau ayant été extraordinairement basse cet hiver à Lachine, les moulins sur ce canal n'ont pu marcher continuellement. Pour faire des réparations, l'eau a été retirée

le 17 avril, mais on l'a fait rentrer le 28 du même mois. Pendant ce temps, tous les pertuis des déversoirs du bassin No. 2 ont été réparés et les ventelles des déversoirs des écluses 3 et 4 ajustées. On a rejointoyé les murs et réparé les ventelles des petits déversoirs en amont du pont du Grand Tronc et à la Côte St. Paul.

Parties du déversoir et des murs de chute des écluses Nos. 3 et 4 ont été refaites en maçonnerie de ciment.

De nouveaux liens ont été posés aux poteaux de défense de l'écluse No. 3 et les constructions ont aussi été réparées.

Le mur en talus a dû être reconstruit en grande partie, la glace et la gelée l'ayant beaucoup endommagé pendant l'hiver.

Les quais et docks au bassin Wood, au pont Brewster et à la côte St. Paul ont été replanchiés en partie et munis d'un nombre additionnel de poteaux d'amarrage.

De bonne heure en mai on a renouvelé la coulisse et la crapaudine du pivot du pont No. 3 ; on a aussi renouvelé son plancher et réparé son mécanisme complètement.

On a mis de nouvelles portes aux écluses Nos. 1 et 3, et les anciennes ont été réparées. En mai et juin on a fait charrier de la pierre pour réparer les murs en talus. On a remplacé les poteaux d'amarrage, nivelé et paré les levées, les chemins de halage, les rampes et les abords du quai au bassin No. 1, et tous sont actuellement en bon état.

Sur ce canal, toutes les portes d'écluse sont ou neuves ou réparées depuis peu et dans une excellente condition, sauf deux paires : les portes inférieures des écluses Nos. 1 et 5, mais il y en a une paire de rechange pour l'écluse No. 5, qui seront placées dans ce mois. Les vieilles seront ensuite réparées.

Il y a cinq paires de portes de rechange en bois solide et une ancienne paire de portes à claire-voie, et quatre d'entre elles ont besoin de beaucoup de réparations pour pouvoir les utiliser davantage. Elles sont destinées aux écluses suivantes : No. 5, à l'une ou à l'autre extrémité ; No. 3 ou 4, idem ; No. 2, portes de rechange ; No. 1, paire de rechange pour l'extrémité supérieure. Il n'y a pas de portes de rechange pour l'extrémité inférieure de l'écluse No. 1, et il faudra nécessairement en faire faire.

Toutes les portes d'écluse de ce canal sont aujourd'hui suspendues seulement par le haut. Par ce système, on se dispense des roulettes ; il est facile de mettre les portes en place, et une fois bien posées, elles ne se dérangent plus.

Aux portes supérieures des écluses Nos. 1, 3, 4 et 5 on a aussi adopté un nouveau système qui met fin aux puits de halage dans les murs. Il consiste en une pièce de bois de 28 pieds de long et de 6 pouces d'épaisseur sur 9 de large ; une de ses extrémités est liée à la porte à trois pieds du busc et l'autre repose et fonctionne sur des roulettes placées sur la levée. Deux chaînes de $\frac{3}{4}$ pouce sont attachées aux extrémités de ce balancier et à un treuil placé au-dessus. Ce simple treuil ouvre ou ferme les portes en les faisant mouvoir à droite ou à gauche. Cet appareil fonctionne de façon à ce que chaque porte, quand elle est fermée, reste en position jusqu'à ce que l'autre vienne s'y accoler. La construction en est très simple, et les portes fonctionnent avec plus de facilité et plus promptement qu'avec l'ancien système, car le temps d'un éclusage est réduit au moins d'un tiers et le trafic y trouve nécessairement un avantage.

Les murs des écluses 1, 2 et 5 sont en bonne condition, mais la partie supérieure de la muraille des sas et tous les murs en aile des écluses 3 et 4 font eau et sont en mauvais ordre depuis des années, et ils sont aujourd'hui tellement délabrés qu'il va falloir les reconstruire à partir d'environ deux pieds sous l'eau.

Si cette reconstruction est décidée, il faudra faire tailler de la pierre d'avance, la pierre de parement des murs actuels ne pouvant servir que pour le massif. Il faudra aussi faire de grandes réparations à la digue en aile à l'entrée de Lachine, les glaces et l'action de l'eau ayant démolé une partie considérable de son mur. Pour ces réparations, on tire actuellement de la pierre des levées en aval de l'écluse No. 5.

Dragueur.

A la fin de la précédente année fiscale, ce dragueur a été employé à l'approfondissement des abords du bassin St. Gabriel, et ce travail était terminé le 1er août 1874. De cette dernière date au 15 septembre, le dragueur fut employé dans le vieux canal en amont de l'écluse St. Gabriel. De là, et jusqu'au 1er novembre, il a été employé à draguer le bassin Cantin et ses abords, mais aux frais du propriétaire de ce bassin. Du 1er au 24 novembre il a été employé à approfondir le canal vis-à-vis l'île de la Compagnie de Transport de Montréal, et de là il a été conduit à ses quartiers d'hiver.

Deux nouveaux bacs ont été construits pendant l'hiver. En mars et avril la coque et la machine du dragueur ont été réparées complètement, et le 4 mai il commençait à creuser le canal entre les bassins St. Gabriel. Le 10 mai il travaillait à enlever une partie de la levée du côté sud-ouest en aval du pont Brewster, et il y travaille encore.

NOUVEAUX TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT.

La section No. 1 comprend la construction d'une nouvelle entrée dans le havre, de deux écluses et d'un bassin intermédiaire, avec déversoir régulateur et culées de pont. Les écluses auront une largeur de 270 pieds entre les poteaux tourillons, une largeur de 45 pieds au fond et une profondeur de 18 sur les buscs. Le bassin sera de 540 pieds de longueur sur 240 de largeur à l'extrémité nord, et de 280 à l'extrémité sud. Sa profondeur sera de 19 pieds, c'est-à-dire d'un pied de plus que les planchers inférieurs de l'écluse No. 2.

Section 2. Elle comprend l'élargissement et l'approfondissement du bassin actuel No. 2, et la construction du bassin Wellington, qui aura 1,250 pieds de longueur, une largeur de 225 et une profondeur de 19. Il sera fermé par un mur en gros moellons. Le bassin No. 2 doit être élargi à son extrémité supérieure tout en lui donnant une profondeur de 19 pieds.

En mars, les premiers contrats pour ces sections ont été annulés et les travaux adjugés aux mêmes prix aux MM. James Worthington et Cie.

Les excavations pour les écluses Nos. 1 et 2, et pour le bassin No. 1, que l'on avait suspendues à cause des hautes eaux, ont été reprises le 17 juillet et se sont continuées jusqu'au 12 décembre, époque où il a fallu cesser les travaux à cause de la montée ordinaire de l'eau en hiver. Le 16, tout l'espace des excavations était submergé, et l'on ne put travailler là de nouveau que le 9 juin 1875, c'est-à-dire quand le fleuve fut assez bas. A l'aide d'une pompe à vapeur, les entrepreneurs vidèrent les excavations en deux ou trois jours et ils purent ensuite continuer les travaux.

Pour le bassin No. 1 et l'écluse No. 2 une grande quantité de pierre de parement a été taillée durant l'hiver à la carrière de Terrebonne. Les murs du bassin No. 1 ont été commencés et les excavations pour l'écluse No. 2 sont presque prêtes à recevoir les pilotis. L'ancien pont à la tête de cette écluse a été démolé et remplacé par une solide construction temporaire.

Les excavations pour l'agrandissement du bassin No. 2 se sont continuées pendant l'hiver.

Les travaux du bassin Wellington avancent assez rapidement. Les excavations se font principalement par une machine à vapeur.

La maçonnerie des murs du bassin a été commencée le 16 juillet 1874, et de chaque côté, sur une grande longueur à l'extrémité ouest, elle a atteint la hauteur voulue. Ces travaux marchent assez rapidement.

La pierre de cette maçonnerie vient de Terrebonne, où les entrepreneurs emploient un grand nombre de carriers et de tailleurs de pierre. Ils ont aussi des bateaux à vapeur qu'ils emploient au transport de cette pierre.

Conformément aux instructions de l'ingénieur en chef, de nouveaux relevés, plans et évaluations pour l'agrandissement du canal sur tout son parcours, etc., ont été faits et soumis en janvier.

Ils ont été approuvés et l'on s'occupe actuellement des mesures à prendre pour donner les travaux à l'entreprise.

BASSINS ST. GABRIEL.

La confection de chemins entre ces bassins et sur le côté ouest du bassin No. 2, a été donnée à l'entreprise en juin 1874.

Les travaux du nivellement et de l'empierrement ont marché avec lenteur jusqu'à la fin de novembre, époque où ils furent abandonnés.

Sur le côté nord-ouest du bassin No. 2, l'abri des céréales a été détruit par le feu le 9 août. Parties du dock et du quai ont aussi souffert de cet incendie. La reconstruction de l'abri et les réparations à faire au quai ont été adjudgées le 14 septembre à M. James Howley, qui s'est mis immédiatement à l'œuvre et le tout était terminé en mai 1875.

RIVIÈRE ST. PIERRE.

Les travaux pour la formation d'un nouveau chenal pour cette rivière et pour la confection d'un chemin et de passerelles sur ce chenal, qui étaient presque terminés à la fin de la dernière année fiscale, n'ont été finis que le 17 novembre.

RUE ST. PATRICE.

Le nivellement et l'empierrement du prolongement de cette-rue, depuis le tuyau de l'aqueduc de Montréal jusqu'à l'écluse de la côte St. Paul, sont à peu près finis, car 1,800 pieds étaient terminés et livrés à la circulation en septembre.

CANAL BEAUHARNOIS.

Navigation fermée le 25 novembre 1874 et ouverte le 3 mai 1875, la saison de navigation ayant été de 207 jours. Le propulseur *Lake Ontario* a renversé les portes de l'écluse No. 6 en septembre dernier, et cela a été cause que la circulation a été interrompue pendant 42 heures.

Les jetées de l'entrée inférieure ont été réparées et 3 poteaux et 4 anneaux d'amarrage ont été renouvelés.

À l'entrée supérieure, 420 verges linéaires de mur en talus ont été reconstruites. La digue inférieure de la Grande Ile et celle de l'île du Chat ont été réparées. Plusieurs voies d'eau ont aussi été bouchées dans chacune de ces digues.

À la baie de la Famine, le fossé a été étayé avec de la pierre sur une longueur de 260 verges sur le côté nord et de 320 verges sur le côté sud. Les trois milles de ce fossé qui servent de chemin ont été empierrés et autrement améliorés.

On a également pris soin des principales levées, et la levée nord, près des écluses Nos. 8, 9, 11 et 12 a été exhaussée. Les chemins publics qui longent la propriété du canal ont été réparés, et ceux conduisant aux ateliers, au magasin et à l'habitation du contrôleur nivelés et empierrés.

Un grand nombre de poteaux d'amarrage ont été enlevés et remplacés.

On a enlevé une quantité de pierre et de débris apportés dans l'écluse No. 7 lorsque les portes de l'écluse No. 6 ont été brisées. À l'écluse No. 14 on a dégagé les nouvelles portes du déversoir d'alimentation d'un amas de souches, racines, etc., qui gênait le passage de l'eau.

À l'écluse No. 14 on a arrêté une voie d'eau sous le plancher supérieur de l'écluse au moyen de sacs de sable recouverts de gravier.

Les canaux couverts sont en bon ordre. Un pont et un chemin ont été construits à la décharge du canal couvert sur le côté sud du canal, près de l'écluse No. 8.

Les fossés et drains de surface ont, comme à l'ordinaire, été nettoyés en mars et avril et les passerelles de ces fossés mises en bon ordre.

Les portes de l'écluse No. 6 que l'on avait réparées et remplacées en août furent emportées en septembre et remplacées par celles de rechange.

Sur le côté sud de l'écluse No. 8, les portes supérieures ont été munies d'un nouveau balancier; les poteaux tourillons des portes inférieures de l'écluse No. 10 ont été réparés, ainsi que toutes les portes des écluses 13 et 14.

Un pivot neuf a été placé sous l'une des portes de l'écluse No. 6, ainsi que des roulettes neuves sous les portes inférieures des écluses 9 et 12. A cette dernière, on a aussi posé des tiges de ventelles, etc.

On a remplacé trois ventelles dans les portes de l'écluse No. 7, et une dans la porte inférieure de l'écluse No. 9. A l'écluse No. 11 on a placé deux châssis en fonte et réparé une ventelle et une tige de ventelle. On a renouvelé les garde-fous des portes inférieures de l'écluse No. 10 et exhaussé le passage des piétons sur les portes des écluses Nos. 10 et 12.

A chacune des écluses Nos. 7, 8, 9 et 11 on a placé un nouveau poteau de défense.

Les murs en aile des écluses Nos. 6 et 10 ont été réparés. Le couronnement, sur une longueur de 60 pieds à l'extrémité nord de l'écluse No. 13, a été enlevé et réparé. Le mur de chute sur le côté nord du coursier, depuis le déversoir de l'écluse No. 7, a été reconstruit sur une longueur de 120 pieds.

Il y a trois paires de portes de rechange dans le bassin. On a du bois préparé pour deux nouvelles portes et pour en réparer deux de celles endommagées à l'écluse No. 6. Onze poteaux de défense ont été faits dans le cours de l'hiver.

A chaque déversoir, celui de l'écluse 14 excepté, le petit pilier sur le mur de chute a été solidifié par un bandage de fer boulonné dans la maçonnerie du mur. Les passerelles et plateformes des déversoirs ont aussi été renouvelés.

Le pont tournant de St. Thimothée est en voie d'être reconstruit, et ceux des écluses 8, 11, 12 et 14 ont subi beaucoup de réparations. A Valleyfield on a construit trois grands ponts sur le coursier et reconstruit ceux du coursier et du déversoir à l'extrémité est de la digue. On a renouvelé le tablier des ponts sur le coursier et le déversoir à l'ouest de la digue.

Les bacs ont été calfatés et réparés en avril.

La maison servant d'habitation et de bureau au percepteur a été complètement réparée et une nouvelle écurie et autres dépendances ont été construites. La clôture a été réparée et en partie renouvelée.

Une remise pour l'huile, les outils, etc., a été construite auprès de la maison du contrôleur.

La maison de l'éclusier a été réparée et une nouvelle maison pour le gardien a été bâtie à l'écluse No. 12.

Quelques portes d'écluse fonctionnent difficilement, et on se propose de les suspendre comme celles du canal Lachine. L'appareil nécessaire a été fait pour les portes inférieures de l'écluse No. 6, et il sera mis en place pendant les basses eaux.

JETÉE DE CÔTEAU LANDING.

Les travaux de cette jetée ont été repris en septembre, et tout ce qui restait à faire à la date de mon dernier rapport annuel était terminé le 31 octobre.

CANAL CHAMBLY.

La navigation de canal a été de 209 jours et n'a subi aucune interruption. Fermé le 25 novembre 1874 et ouvert le 1er mai 1875.

Les levées et les chemins de halage ont été réparés. Les murs en talus ont été refaits à plusieurs places et les fossés nettoyés. On a enlevé la partie éboulée près de l'écluse No. 6 et environ 300 pieds du chemin de halage sur l'île Ste. Thérèse ont été abaissés.

Les murs de toutes les écluses ont été rejointoyés. Une partie de l'enclave de l'écluse No. 9 et du mur en aile inférieur de l'écluse No. 1 a été démolie et reconstruite. On a aussi réparé la maçonnerie du pont No. 1, et de nouveaux poteaux de défense ont été placés dans les écluses Nos. 3 et 4.

Une paire de portes a été faite et posée à l'écluse No. 1. Toutes les autres portes ont été démontées, y comprises 10 à pertuis, que l'on a remplacées par des neuves.

Quatre ponts du chemin de halage sur l'île Ste. Thérèse et les ponts tournants 7 et 8 ont été réparés.

Un grand chalan pour les réparations générales, deux petits chalans et un bac pour l'île Ste. Thérèse ont été construits.

La maison du gardien du pont No. 8 a été réparée et sept acres de clôture ont été faits entre la propriété du canal et celle de M. Maurice.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

A Ste. Thérèse, sur la levée ouest du canal le chemin macadamisé était fini en juillet 1874.

Le garde-corps s'étendant de Ste. Thérèse à St. Jean sur la levée ouest du canal était terminé le 30 mai dernier.

Les habitations pour l'éclusier de Chambly et le gardien du pont aux moulins Hatt étaient terminées le 30 septembre.

CONSTRUCTIONS SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Ces constructions se composent du prolongement du pilier d'amarrage à l'entrée inférieure du Canal Chambly et de jetées et estacades au pont de Belœil.

A la date du dernier rapport annuel la quantité de bois nécessaire à ces travaux était rendue sur les lieux. Commencée le 3 septembre, la construction des caissons était terminée le 20 décembre.

A Belœil, les charpentiers commencèrent l'ouvrage dans la dernière semaine d'août, et à la clôture de la navigation les estacades étaient terminées et placées en lieu sûr en aval du pont. Sept des piliers d'attache étaient faits et le reste des travaux fut achevé pendant l'hiver.

Les estacades furent mises en place le 7 mai et l'on mit ainsi la dernière main à ces travaux.

Le commerce de transport par cette route est beaucoup facilité par ces améliorations.

ECLUSE ET DIGUE DE ST. OURS.

En août dernier, les ventelles de la porte inférieure, sur le côté ouest, ont été renouvelées. On a mis un nouveau balancier à la porte de l'est et l'on a renouvelé est plates-formes des deux portes. Pendant l'hiver on a aussi réparé les portes supérieures.

Les piliers d'amarrage en amont et en aval de l'écluse ont été réparés ainsi que le débarcadère à l'extrémité du pilier supérieur.

Les piliers d'ancrage en amont de la digue ont été réparés et la digue a été solidifiée et protégée par 60 toises de pierre placées à sa base et autour des culées. Les chalans employés à ce service ont été mis à terre et calfatés.

On a aussi réparé la maison du contrôleur et ses dépendances.

La navigation a été fermée du 25 nov. 1874 au 16 avril 1875, et elle avait été ouverte pendant 225 jours, n'ayant subi qu'une interruption de neuf heures, temps que l'on a mis à renouveler les ventelles des portes inférieures.

RIVIÈRE ST. FRANÇOIS.

L'amélioration du chenal de cette rivière ayant été décidée depuis son embouchure sur le lac St. Pierre jusqu'aux moulins de Pierreville, distance d'environ 3½ milles, il a été pris des arrangements avec la Compagnie des Moulins de Pierreville pour qu'elle se chargeât de l'entreprise du dragage voulu pour obtenir un chenal de 50 pieds de large et une profondeur de six pieds dans les basses eaux.

Le dragage fut commencé le 25 août 1874 et à la fin de la saison il y avait un chenal de la largeur et profondeur ci-dessus reliant les eaux profondes du lac St. Pierre au chenal d'eau profonde en amont de la batture située à l'embouchure de la rivière.

Cette partie du chenal amélioré a pu être utilisée en novembre.

Le dragueur a repris son travail le 16 juin et à la fin du mois les travaux étaient assez avancés pour qu'il y eût certitude qu'ils seraient terminés cette saison.

ÉCLUSE ET DIGUE DE STE. ANNE.

Navigation fermée le 26 novembre 1874 et ouverte le 3 mai 1875, ce qui donne 206 jours de navigation.

Après la clôture, les portes supérieures ont été démontées et refaites et munies du nouvel appareil de suspension.

La longue jetée en aval de l'écluse a subi de grandes réparations et un trottoir en madriers a été établi tout le long pour que les bateliers puissent marcher d'un poteau à l'autre et y amarrer leurs embarcations.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Pour éviter le chenal tortueux actuel on est en voie d'ouvrir un canal à travers la batture en aval de l'écluse qui conduira au profond chenal sur le côté de l'île Perrot. Sa longueur sera d'environ 1,200 pieds, sa largeur de 120 et sa profondeur de 10.05 dans les basses eaux.

Les bords du nouveau chenal sont un caisson continu sur lequel on a fait une levée au moyen du déblai provenant des excavations faites dans l'argile et dans le roc solide.

Au commencement de l'année fiscale, on avait descendu 12 caissons de chaque côté du chenal. Dès que l'eau fut assez basse on s'est remis à travailler aux caissons et à la superstructure. Le 13 novembre 300 pieds de chenal étaient mis à sec à l'aide d'une pompe à vapeur, et l'on put alors commencer les excavations, qui se sont continuées avec succès jusqu'au 16 janvier, date où un accident survenu à la pompe contraignit de suspendre les travaux que l'on n'avait pas encore repris à la fin de l'année.

La construction et la descente des caissons cessèrent le 18 novembre, mais les travaux de superstructure furent recommencés le 19 janvier et continués jusqu'au 22 mars, période où le mauvais état de la glace dut les faire cesser.

Ces travaux furent repris en juin et l'on se prépara en même temps à pouvoir vider l'eau du chenal dès que le fleuve aurait suffisamment baissé.

M. Becker, l'entrepreneur, a très-bien dirigé cette entreprise qui, selon que les choses s'annoncent, sera poussée vigoureusement pendant l'été et l'automne.

CANAL DE CARILLON.

Après la clôture de la navigation, les murs du sas de l'écluse No. 2, qui tombaient en ruine, ont été démolis et pendant l'hiver on a préparé la pierre nécessaire à leur reconstruction, qui a pu être commencée le 27 mars et terminée le 1er mai.

Les murs des trois écluses de ce canal sont en assez bon ordre, sauf le mur en aile sur le côté nord de l'écluse No. 3.

La porte du côté nord de l'écluse No. 1 a été renouvelée ainsi que celle sur le côté sud de l'écluse No. 3, et toutes les autres ont dû être réparées. L'hiver prochain il faudra réparer aussi les portes inférieures des écluses 2 et 3.

Le prisme de ce canal a été nettoyé, et les levées, chemin de halage et clôtures tenus en bon ordre. Environ 500 pieds de caisson du bassin en amont de l'écluse No. 2 ont été reconstruits avant l'ouverture de la navigation. Le pilier d'amarrage en amont de l'entrée de l'écluse No. 3 a aussi été réparé et exhaussé.

La somme ordinaire de travail a été donnée aux digues sur la rivière du Nord et au canal d'alimentation.

CANAL DE LA CHUTE-À-BLONDEAU.

Les eaux de l'Outaouais étaient si basses l'automne dernier qu'il a fallu, autant que cela se pouvait, faire disparaître les obstructions de la tranchée dans le roc en amont de cette écluse. Ces travaux ont dû se faire par des plongeurs, que les navires qui passaient ont souvent dérangés dans leurs opérations difficiles.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

MM. R. P. Cooke et Cie., sont les entrepreneurs de ces constructions, lesquelles se composent d'une digue d'environ 1,800 pieds sur la rivière des Outaouais, Rapides de Carillon, à trois quarts de mille du village de ce nom ; d'une glissoire de 600 pieds de long sur 120 de large, pour le flottage des bois, etc., et d'un canal de trois quarts de mille, avec deux écluses sur le côté nord.

Une fois terminées, toute la chute des rapides Carillon et de la Chute-à-Blondeau sera concentrée dans ces constructions, lesquelles remplaceront ainsi les petits canaux actuellement en usage.

En juillet et au commencement d'août l'eau était très haute et les entrepreneurs n'ont pu faire travailler qu'au transport des matériaux, de l'outillage, etc.

Les batardeaux ont été réparés vers le milieu d'août et ils ont marché ensuite assez rapidement jusqu'à la fin de novembre, les froids ayant alors contraint de les suspendre.

Pendant ce temps, les excavations pour l'écluse No. 2 ont pu être presque terminées et les planchers et buses posés.

Les caissons de soutènement et terrassements qui forment la levée du côté du fleuve ont été commencées en aval de la deuxième écluse et on a creusé quelque peu dans le prisme du canal. Dans l'eau peu profonde on a aussi beaucoup avancé la construction de la digue et du barrage incliné, et une partie des caissons devant appuyer le barrage a été descendue dans les chenaux d'eau profonde.

Les travaux de la glissoire ont été commencés en septembre, ainsi que ceux de la digue, et les caissons latéraux qui forment l'entrée supérieure ont pu être montés au-dessus de la ligne des hautes eaux.

Pendant l'hiver une grande quantité de glace s'est attachée à la charpente de la digue et du barrage et barrait toute la rivière sur une hauteur de 4 ou 5 pieds, ce qui empêcha de procéder davantage à ces constructions jusqu'en mars, date où l'on put descendre trois caissons, exhausser et revêtir les brise-glace des piliers de la glissoire.

Après que les eaux eurent assez baissé pour permettre un examen des constructions, on constata que la glace et la crue n'avaient causé d'autres dommages que le déplacement de trois petits caissons de barrage et trois ou quatre pièces de bois.

L'extraction et le taillage de la pierre à la carrière cessèrent le 23 septembre. Ces travaux ne furent repris qu'à la fin de l'année, alors que l'on avait à peu près assez de pierre pour construire la moitié de l'écluse No. 2, mais très peu de pierre de taille. On ne compte guère pouvoir travailler à la maçonnerie des écluses cette saison.

Du commencement d'avril à la fin de l'année fiscale, les hautes eaux ont empêché les travaux de marcher rapidement, mais du bois nécessaire une grande quantité a été apportée sur les lieux en juin.

CANAL GRENVILLE.

Bien que beaucoup délabrées, les anciennes écluses Nos. 5, 6, 7 et 8 ont été maintenues en état de pouvoir fonctionner. Une partie des murs d'enclave, piliers, etc., des écluses accolées Nos. 5 et 6 a été démolie et reconstruite en mars et avril.

Il sera également nécessaire de réparer et renouveler les piliers et poteaux tourillons des écluses 7 et 8 avant la prochaine saison de navigation.

L'ancienne écluse No. 9 a été utilisée dans la première partie de l'année. Les nouvelles écluses 9 et 10 étaient terminées et utilisées à l'ouverture de la navigation le 1er mai. On s'est servi des anciennes comme déversoirs d'alimentation.

À l'écluse No. 11, ni au pont, aucune réparation d'importance n'a été nécessaire.

Le prisme des écluses 5 et 9 a été nettoyé, et les écluses, pertuis, levées, chemin de halage et clôtures ont été réparés.

La circulation n'a pas été interrompue sur ces canaux, excepté par le déchargement partiel de navires pendant la saison des basses eaux.

Fermés le 25 novembre 1874, le canal de Carillon était ouvert le 1er mai 1875 et celui de Grenville le 7 mai.

DRAGUEUR.

Le dragueur a été employé à l'entrée supérieure du canal de Grenville du 1er au 10 juillet. À cette dernière date il a été conduit à Hawkesbury pour ouvrir un chenal dans le banc de sable formé en face de cette ville. Il a travaillé là jusqu'au 24 octobre et il a été mené ensuite prendre ses quartiers d'hiver à Grenville. Pendant l'hiver, il a été réparé, ainsi que les chalans à bascule, et au printemps on les a remis à MM. Ross, Ritchie et Cie., de Trois-Rivières, qui les ont fait conduire à l'embouchure du St. Maurice, où ils furent employés à la fin de l'année.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Ces travaux devaient, dans le principe, consister dans l'élargissement et l'approfondissement de la plus grande partie de ce canal et dans la reconstruction des écluses 9, 10 et 11. À la partie en amont de l'écluse de garde on devait donner une largeur de 50 pieds au fond, et à la partie en aval de 40 pieds. Depuis l'entrée de l'écluse No. 10, la profondeur devait être de 6 pieds ou de deux pieds au-dessous du niveau du plancher de l'écluse de garde actuelle.

Pendant les travaux, quelques modifications furent apportées à ce plan, dont la principale était à l'effet de porter la longueur des écluses à 200 pieds entre les poteaux tourillons, la largeur à 45 pieds au fond, et à 9 pieds la profondeur sur les buses, y compris l'approfondissement du canal de 6 à 9 pieds ou à un pied au-dessous du plancher des écluses agrandies,—la largeur du fond restant la même,—avec bassins formés à certaines places où les navires pourraient se rencontrer.

La section No. 1, laquelle comprend l'écluse de prise d'eau à Grenville et un déversoir de décharge près de l'écluse No. 10 a une longueur de $1\frac{40}{100}$ mille. Une grande quantité d'excavation dans le roc a été faite sur cette section, qui a aujourd'hui une profondeur générale de 6 pieds, et de 10 pieds sur de petites étendues à l'extrémité inférieure et en amont de l'écluse de garde.

La section No. 2 s'étend de la station No. 200, en amont de l'écluse No. 10, à la station No. 48, en amont de l'écluse No. 9, et sa longueur est de $2\frac{80}{100}$ milles.

La nouvelle écluse No. 10 était terminée en 1874 et elle a été utilisée à l'ouverture de la navigation en mai dernier. Deux ponts ont été construits pour relier l'écluse au chemin de halage. Pendant l'hiver, environ un demi-mille a été élargi et

creusé à une profondeur de 10 pieds, le reste ayant 6' pieds de profondeur. Des murs de chute ont été construits à l'entrée supérieure de l'écluse.

La section No. 3 s'étend de la station No. 48, en amont de l'écluse No. 9, à l'extrémité de l'écluse No. 8, et sa longueur est d'un 0.83 de mille.

La maçonnerie de l'écluse No. 9, dont il n'y avait que trois rangs de faits à la date du dernier rapport, a été terminée dans le cours de l'automne. Les excavations des abords sont terminées, les murs de chute construits et les portes suspendues. L'écluse était prête à l'ouverture de la navigation en mai.

Sur le côté nord du canal on a aussi construit deux ponts pour relier cette écluse au chemin de halage.

Le pont tournant de cette écluse, dont M. Thomas Redmond, de Montréal, était l'entrepreneur, a été construit et livré l'année dernière. On en monte actuellement les pièces et il sera bientôt ouvert à la circulation.

Depuis l'ouverture de la navigation, l'entrepreneur emploie un grand nombre de travailleurs à l'élargissement de la section No. 1 au-dessus de la surface de l'eau, et il fait ses préparatifs pour pouvoir travailler à l'élargissement et à l'approfondissement du fond dès que l'eau sera retirée l'automne prochain.

CANAL DE LA CULBUTE, SUR LE HAUT DE L'OUTAOUAIS.

Ces constructions sont situées dans le chenal de la Culbute ou chenal nord de l'Outaouais, près de l'Île aux Allumettes, et elles se composent d'une digue de 520 pieds, de deux écluses accolées de 200 pieds de long sur 45 de large et 6 de profondeur sur les buses, et de piliers d'amarrage aux entrées supérieure et inférieure des écluses. Toutes ces constructions sont en bois et remplies de pierre.

MM. Wm. Davis et fils, d'Ottawa, en sont les entrepreneurs.

À la fin de la dernière année fiscale les travaux préliminaires avaient bien marché, les batardeaux nécessaires ayant été élevés dans l'automne de 1873, l'eau fut retirée de l'emplacement des écluses, et l'on travailla aux excavations et à la pose de pilotis pendant l'hiver de 1873-74. À l'extrémité inférieure de l'écluse No. 1 le pilier d'amarrage fut en grande partie construit, les cadres du plancher d'écluse posés, d'autres matériaux furent préparés, et des bois, du fer, etc., furent apportés sur les lieux.

Interrompus par les crues du printemps, les travaux furent repris le 8 juillet, et à la fin de ce mois les fondations des digues de l'Îlet, du chenal du milieu et de l'écluse No. 2 étaient terminées. Les excavations de l'écluse No. 1 furent continuées le 3 août.

Le 28 juillet les entrepreneurs commencèrent la construction des coffrages devant servir de fondations à cette partie de la digue qui traverse le chenal du milieu. Ce coffrage ayant atteint la hauteur voulue le 9 septembre, cette partie de la digue fut commencée et achevée dans la saison.

La digue de l'Îlet fut commencée dans le même temps et elle est presque terminée aujourd'hui. Elle s'élève à 10'05 pieds au-dessus de la digue inclinée et au même niveau que les murs de l'écluse No. 2, et se relie au mur en aile inférieure de cette écluse, avec lequel elle forme une construction continue. À l'autre extrémité sa partie inférieure se relie également à la digue inclinée.

Vu la mauvaise qualité du fond de l'écluse, la pose des pilotis, faite le 5 septembre, a exigé de grandes précautions. Le plancher supérieur a été posé le 20 octobre et l'on a ensuite commencé les murs.

À l'écluse No. 1 la pose des cadres du plancher a été commencée le 14 novembre et continuée jusqu'au 1er décembre, date où le froid et la neige ont fait cesser les travaux, que l'on n'a pu reprendre que le 14 juin 1875, après que l'on eût pompé l'eau.

Dans la dernière partie de l'année on a beaucoup travaillé aux murs de l'écluse No. 2, à l'extrémité supérieure de laquelle les murs des enclaves ont été montés à 20 pieds et ceux du sas à 18, sur un espace de 30 pieds en aval des enclaves. Les murs en aile sont presque finis. Une longueur de 80 pieds a son chaperon et a reçu un double revêtement en bois, et les murs des piliers sont bien avancés. Le mur de chute

inférieur est aussi terminé et les coulisses en fonte des portes supérieures ont été posées.

Les coffrages ont été remplis de pierre à mesure qu'ils étaient faits et les déblais ont été jetés en arrière pour servir de levée.

Les plans et devis des portes ont été dressés et soumis à qui de droit. Tout fait maintenant espérer que ce canal sera terminé sous peu si les travaux ne sont pas retardés davantage.

On trouvera de plus amples détails de ces nouvelles constructions dans le rapport des officiers locaux.

Des états des amendes et dommages perçus et indiquant la hauteur d'eau dans chacun des canaux sont annexés au présent.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

JOHN G. SIPPELL,

Ingénieur contrôleur.

F. Braun, Ecr., Secrétaire,

Ministère des Travaux publics,

Ottawa.

CANAL LACHINE.

ETAT du montant des amendes et dommages perçus durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Date.	Nom du navire.	Patron ou propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Totaux.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1874.					
9 juil.	Barge Leeds	McLennan	10 00		
21	Radeau de billots de sciage		4 00		
23	Barge U. Hain	Sauvageau	10 00		
27	do Fuller	Taylor	4 00		
27	do Flood	Riely	4 00		
27	do Wooden	Taylor	4 00		
28	do "B"	Bougie	4 00		
4 août	Vapeur Lucorn	Paquette	4 00		
8	Barge Toledo	C. T. M.	10 00		
14	Propulseur Dominion	Norris et Cie.	20 00		
5 sept.	Barge Rock City	Delisle	4 00		
9	Goëlette M. McRae		5 00	8 00	
19	Vapeur Paul	Robillard		10 00	
22	Barge Ora	Smith, Geo.	5 00		
1er oct	do St. Maurice	McDougall	10 00		
6	do Orme	Smith, John	4 00		
14	do Clyde	Jas. Wood	2 00		
14	do Ernest	do	2 00		
14	do Iona	do	2 00		
28	do J. Oliver	Butt	5 00	20 00	
11 nov.	do F. G. Préfontaine	Préfontaine	20 00		
18	do M. Délina	Arcand	4 00	4 00	
19	do Adélaïde	Thibaudeau	4 00		
1875.					
5 mai	do Hansa	Acker	4 00		
29	Vapeur Manitoba	Cie. de Navig. du L. St. F.	5 00	10 00	
2 juin	Barge Burden	Flemming	10 00		
19	4 pièces de bois de service	Collins, Cie. de la Baie	16 00		
30	Barge Hon. J. Young	Cie. de transport O. et R.	4 00		
		Totaux	180 00	52 00	232 00

Bureau du Canal Lachine,
Montréal, juillet 1875.

M. CONWAY,
Contrôleur.

CANAL LACHINE.

ETAT des montants perçus pour le bois, le loyer et l'hivernage des navires, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

	Nombre des navires.	No. de cordes	Taux.	Montants.
			\$ cts.	\$ cts.
	456	27,751	4	1,110 04
	Hivernage des navires			997 50
	Total			2,107 54

JOHN O'NEIL,
Percepteur des péages sur le Canal.

Bureau du percepteur,
Montréal, juillet 1875.

CANAL LACHINE.

ETAT du montant des amendes, péages pour bassin, et loyers d'emplacements pour bois de corde, sur les bords du canal, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Date.	Nom du navire.	Patron ou propriétaire.	Montant.	Observations.
1874			\$ cts.	
30 sept.	Radeau de bois de service...	Murphy.....	2 00	
do	do	do	2 00	
Octobre	Barge No. 5.....	Capitaine.....	5 00	
1875				
7 juin..	Barge No. 2.....	McKenzie.....	10 00	
15 do	Vapeur Carillon.....	Capitaine.....	5 00	
			24 00	
	Péages de bassin.....		658 41	
	Péages de levées.....		84 00	
	Droits sur bois de chauffage.....		45 79	
		Total.....	812 20	

JOHN DYDE,
Percepteur.

BUREAU DU PERCEPTEUR,
LACHINE, juillet 1875.

CANAL BEAUHARNOIS.

ETAT du montant des amendes et dommages perçus durant l'année expirée le 30 juin 1875.

Date.	Nom du navire.	Patron ou propriétaire.	Montant.	Observations.
1874			\$ cts.	
2 juillet	Propulseur Africa.....	T. Patterson.....	4 00	Dompage.
7 do	Vapeur Manitoba.....	Gillespie et Ross.....	20 00	Amende.
14 do	Vapeur Bohemian.....	Cie. de Nav. Richel. et Ont.	11 30	Dompage.
23 do	Barge Lorne.....	Cie. de transport Montréal.	4 00	do
10 août..	Train de bois.....	E. W. Corrigan.....	5 00	Amende.
29 do	Barge Prince Albert.....	J. Bte. Elie.....	9 30	Dompage.
29 sept..	Vapeur Canadian.....	Cie. de nav. Richel. et Ont.	8 00	do
7 oct.....	Vapeur Lake Ontario.....	Cie. de nav. des Lacs et R..	1,250 00	do aux portes.
26 do	Barge America.....	D. Torrance et Cie.....	3 00	do
31 do	Barge Nebraska.....	McFee.....	7 00	do
1875				
18 juin..	Propulseur Dominion.....	S. Neelon.....	20 00	do
25 do	Remorqueur Joe Mac.....	Symour et Gardener.....	10 00	Amende.
28 do	Barge G. T. Clark.....	L. Ball.....	8 00	Dompage.
		Total.....	1,359 60	

BUREAU DU CANAL,
Melocheville, juillet 1875.

J. F. BÉRIQUE,
Contrôleur.

CANAL CHAMBLY.

ETAT du montant des amendes, dommages, péages, etc., perçus durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Date.	Nom du navire.	Patron ou propriétaire.	Montant.	Observations.
1875.	B. Stephen.....	Capt. G. Gauthier.....	\$ cts. 10 00	
			10 00	
	Quaiage		6 75	
	Péages perçus à St. Jean.....		13,904 38	
	do Chambly.....		7,627 97	
		Total	21,549 10	

C. PRÉFONTAINE,
Contrôleur.

Bureau du Canal Chambly,
Chambly, juillet 1875.

ECLUSE ST. OURS.

ETAT du montant des amendes et dommages perçus durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Date.	Nom du navire.	Patron ou propriétaire.	Montant.	Observations.
1874.			\$ cts.	
14 juillet	Barge W. M. Warner.....	Capt. S. Smith.....	4 00	
15 do	Barge Canada	M. B. Cooper.....	4 00	
24 sept.	Barge M. W. Wilson	D. Desjardins	1 00	
		Total.....	9 00	

LÉVI LARUE,
Contrôleur.

Bureau de l'Ecluse St. Ours,
St. Ours, juillet 1875.

CANAUX CARILLON ET GRENVILLE.

ETAT du montant des amendes perçus pour loyer d'emplacements pour bois, durant l'année fiscale expirée le 30 juin, 1875.

Où déposé.	Propriétaire.	Cordes.	Taux.	Montant.
			cts.	\$ cts.
Ecluse No. 2	John Lennon	250	2	5 00
do 5 et 6	T. et W. Owens.....	470	2	9 40
do 7 et 8	Jos. Derrick	400	2	8 00
do 9	A. Cameron	270	2	5 40
do 9	T. W. Owens.....	175	2	3 50
		Total.....		\$31 30

WM. B. FORBES,
Contrôleur.

BUREAU DES CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE,
Carillon, juillet 1875. *

CANAL GRENVILLE.

ETAT du montant des amendes et dommages perçus durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Date.	Nom du navire.	Patron ou propriétaire.	Montant.	Remarques.
1874.			\$ cts.	
8 oct ...	W. Cardinal.....	J. Ross	4 00	
		Total.....	\$4 00	

G. SCHNIEDER,
Percepteur des péages.

BUREAU DU PERCEPTEUR,
Grenville, juillet 1875.

CANAL LACHINE.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur les buses de l'écluse No. 1, à l'entrée inférieure, et de l'écluse No. 5, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30 juin, 1875. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 6, busc inférieur.				Ecluse No. 5, busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1874.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet	22	2	19	4	13	7	11	7
Août.....	19	7	17	5	11	11	10	6
Septembre.....	17	6	17	0	10	7	9	11
Octobre	17	1	16	5	10	3	9	8
Novembre.....	16	8	16	2	10	0	9	2
Décembre.....	29	7	16	2	10	9	8	11
1875.								
Janvier.....	30	0	25	9	10	5	8	0
Février.....	27	11	23	0	9	1	6	3
Mars.....	26	9	23	10	9	10	7	8
Avril	30	9	23	5	11	1	8	8
Mai.....	24	10	20	4	14	7	10	11
Juin.....	22	11	18	9	13	5	11	2

CANAL BEAUBARNOIS.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur les buses de l'écluse No. 6, à l'entrée inférieure, et de l'écluse No. 14, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 6, busc inférieur.				Ecluse No. 14, busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1874.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet	13	2	11	5	12	10	12	1
Août.....	11	5	10	6	12	10	12	1
Septembre.....	10	6	10	0	12	2	11	9
Octobre	10	0	9	7	12	0	11	6
Novembre	9	7	9	5	11	10	10	10
Décembre	13	0	9	6	11	10	11	3
1875.								
Janvier.....	17	6	13	0	12	4	11	4
Février.....	24	0	17	6	11	2	9	6
Mars.....	23	0	16	6	11	10	10	8
Avril	16	6	11	4	12	0	10	11
Mai.....	14	8	11	0	12	6	11	8
Juin.....	13	6	11	1	11	11	11	8

CANAL CHAMBLY.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur le busc de l'écluse No. 9, à l'entrée inférieure, et sur l'écluse No. 1, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875. (D'après les rapports des éclusiers).

Mois.	Ecluse No. 9, busc inférieur.		Ecluse No. 1, busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1874.	Pd. Pc.	Pd. Pc.	Pd. Pc.	Pd. Pc.
Juillet.....	13 8	11 9	10 3	9 2
Août.....	13 2	10 11	10 11	9 0
Septembre.....	10 8	9 4	9 4	8 1
Octobre.....	9 5	8 8	8 9	7 9
Novembre.....	8 10	7 5	8 10	7 2
Décembre.....	9 9	7 4	7 9	7 5
1875.				
Janvier.....	12 4	9 0	7 8	7 5
Février.....	11 0	8 10	7 9	7 5
Mars.....	11 1	10 8	7 11	7 5
Avril.....	18 3	11 9	10 11	8 3
Mai.....	16 4	14 0	11 6	10 6
Juin.....	14 2	11 5	11 0	9 5

ECLUSE ET BARRAGE DE ST. OURS.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur le busc de l'écluse de St. Ours, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875. (D'après les rapports du contrôleur).

Mois.	Busc inférieur.		Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1874.	Pd. Pc.	Pd. Pc.	Pd. Pc.	Pd. Pc.
Juillet.....	14 7	10 7	11 3	9 8
Août.....	11 10	9 3	10 7	9 3
Septembre.....	9 5	8 0	9 1	8 5
Octobre.....	8 5	7 3	8 9	8 2
Novembre.....	8 0	6 8	8 6	7 7
Décembre.....	10 4	7 2	7 9	7 2
1875.				
Janvier.....	9 7	8 4	7 9	7 2
Février.....	9 3	7 8	7 5	7 2
Mars.....	10 10	9 0	8 9	7 6
Avril.....	18 9	10 10	14 7	8 10
Mai.....	17 8	13 9	13 8	11 6
Juin.....	15 5	10 2	11 9	9 8

ECLUSE STE. ANNE.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur les buses inférieur et supérieur de l'écluse Ste. Anne, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Buse inférieur.		Buse supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1874.	Pd. Pc.	Pd. Pc.	Pd. Pc.	Pd. Pc.
Juillet.....	11 2	9 1	12 0	8 2
Août.....	9 0	7 10	8 1	6 5
Septembre.....	7 9	7 5	6 5	5 9
Octobre.....	7 6	7 1	5 11	5 8
Novembre.....	7 1	6 11	6 0	5 10
Décembre.....	9 0	7 0	6 5	6 0
1875.				
Janvier.....	8 9	7 6	6 9	6 1
Février.....	7 11	5 11	8 7	6 0
Mars.....	8 4	6 11	8 7	7 0
Avril.....	9 2	7 0	10 8	7 3
Mai.....	13 0	8 5	16 2	10 1
Juin.....	11 5	8 6	14 4	10 4

CANAL CARILLON.

ETAT indiquant la hauteur d'eau sur le busc de l'écluse No. 1, à l'entrée inférieure, et sur l'écluse No. 3, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 1, busc inférieur.		Ecluse No. 3, busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1874.	Pd. Pc.	Pd. Pc.	Pd. Pc.	Pd. Pc.
Juillet.....	12 9	8 1	13 9	8 6
Août.....	10 9	7 0	8 0	5 9
Septembre.....	6 8	5 10	5 9	4 10
Octobre.....	6 2	5 11	5 2	4 10
Novembre.....	6 5	5 10	5 4	4 6
Décembre.....	7 0	6 3	6 8	4 9
1875.				
Janvier.....	7 3	6 9	7 6	6 3
Février.....	9 2	6 7	8 4	7 0
Mars.....	9 2	7 6	8 0	5 10
Avril.....	11 1	7 6	10 0	6 0
Mai.....	16 4	9 5	18 3	10 0
Juin.....	14 5	9 6	15 9	9 9

CANAL DE LA CHUTE-À-BLONDEAU.

ÉTAT indiquant la hauteur d'eau sur les buses inférieur et supérieur de l'écluse No. 4 à la Chûte-à-Blondeau, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Buse inférieur.				Buse supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
1874.								
Juillet.....	15	0	9	8	14	11	9	7
Août.....	9	10	6	3	9	7	6	0
Septembre.....	6	2	5	7	6	0	5	6
Octobre.....	6	2	5	7	6	0	5	5
Novembre.....	7	0	5	8	6	11	5	6
Décembre.....	8	5	6	6	8	10	6	5
1875.								
Janvier.....	12	5	7	6	15	6	8	2
Février.....	11	10	9	2	19	9	12	10
Mars.....	12	0	9	6	20	0	14	6
Avril.....	10	2	9	0	14	6	11	5
Mai.....	9	7	11	6	19	4	12	0
Juin.....	17	2	11	0	17	0	10	9

CANAL DE GRENVILLE.

ÉTAT indiquant la hauteur d'eau sur le busc de l'écluse No. 5, à l'entrée inférieure, et sur l'écluse No. 11, à l'entrée supérieure, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875. (D'après les rapports des éclusiers.)

Mois.	Ecluse No. 5, busc inférieur.				Ecluse No. 11, busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
1874.								
Juillet.....	15	0	9	6	19	8	14	6
Août.....	9	4	7	3	14	6	11	4
Septembre.....	7	3	5	0	11	3	10	0
Octobre.....	6	3	5	10	10	4	10	0
Novembre.....	6	5	5	11	10	9	10	2
Décembre.....	7	8	6	5	10	8	10	5
1875.								
Janvier.....	10	9	9	0	10	5	9	10
Février.....	19	0	9	6	10	0	9	9
Mars.....	20	6	9	0	9	10	9	9
Avril.....	12	0	9	0	15	2	9	9
Mai.....	19	0	9	6	23	8	15	0
Juin.....	16	9	10	8	21	5	15	3

AGRANDISSEMENT DU CANAL LACHINE.

MONTRÉAL, juillet 1875.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur les travaux d'agrandissement du canal Lachine, pour l'année expirée au 30 juin 1875.

SECTION NO. 1.

Au commencement de l'année, l'emplacement des écluses et les bassins étaient submergés par les eaux hautes du fleuve St. Laurent, ce qui a ralenti les travaux jusqu'au 17 juillet. Les travaux furent ensuite repris et continués jusqu'au 12 décembre; mais les eaux du fleuve s'élevèrent alors si rapidement que les entrepreneurs furent obligés de suspendre leurs opérations.

Le 1er juin 1875, les eaux du fleuve ayant baissé, les entrepreneurs mirent en opération leur outillage et le 9 on commença à pomper l'eau des excavations.

Le 14 juin, les travaux furent repris dans le bassin No. 1, et le 22 dans les écluses 1 et 2.

Dans la saison 1874, toute la section depuis la tête de l'écluse No. 2, jusqu'au pied de l'écluse No. 1 a été asséchée au moyen d'une pompe placée au pied de l'écluse, et la grande quantité d'eau qui se ramassait là nuisait beaucoup aux travaux d'excavation.

On a employé deux machines d'une force de quinze chevaux chacune pour mettre en opération une pompe centrifuge de quinze pouces, afin de mettre à sec la partie du canal où se sont faits les travaux durant la saison de 1874.

On se sert maintenant d'une petite machine et d'une pompe pour mettre à sec le bassin No. 1, mais l'eau de l'écluse No. 2 continue à s'écouler dans le bassin No. 1 jusqu'à la pompe située à l'extrémité inférieure de la première écluse.

La pompe de quinze pouces, ci-dessus mentionnée, a été remplacée au mois de décembre par une autre de dix pouces de diamètre, laquelle a été placée à un niveau inférieur et fonctionne avec une plus grande vitesse:

..... II. est plus facile maintenant de remettre le canal à sec que l'an dernier, de sorte que les travaux se poursuivent énergiquement.

ECLUSE NO. 1.

L'excavation pour l'écluse No. 1 a été faite jusqu'à environ 11 pieds du niveau de fondation, mais il faudra descendre davantage la pompe pour arriver à la profondeur voulue. Si l'emplacement de cette écluse était mis à sec, on pourrait bientôt mettre le pilotis; mais le bois n'est pas encore sur les lieux et il importe de se le procurer afin que ce travail puisse se faire dès que l'on aura atteint la profondeur exigée.

BASSIN NO. 1.

Les entrepreneurs ont commencé le 24 juin 1875 à poser les pilotis qui doivent servir de fondation aux murs; et la première pierre a été posée le 30 de ce mois.

On ne peut déposer les déblais provenant du bassin ailleurs que sur les levées en arrière des murs à mesure qu'il s'élèvent; mais les excavations pour les pilotis se poursuivent de façon à ne pas entraver aucunement les travaux de fondation et la maçonnerie. Il y a lieu de croire que les travaux seront très-avancés à la fin de la saison.

ECLUSE NO. 2.

Cette écluse et son entrée supérieure occupent les emplacements des trois écluses accolées construites en 1822, et se prolongent à environ soixante pieds en aval de l'écluse inférieure, les fondations ayant à peu près le même niveau.

On démolit le mur sud et une partie des fondations des anciennes écluses, mais on conserve le mur nord.

A l'extrémité inférieure de la nouvelle écluse, sur un parcours d'environ cinquante pieds, les fondations seront de huit pieds plus basses que celles de l'ancienne écluse centrale. Il reste à faire les excavations le long de l'ancien mur, et environ un pied de profondeur sur une partie considérable du fond de l'écluse.

On a enlevé presque toute l'ancienne maçonnerie durant la dernière saison.

Les travaux furent ensuite interrompus et repris en même temps qu'à l'écluse No. 1. La tranchée d'écluse sera prête bientôt pour la pose des pilotis.

Le pont temporaire qui se trouve près de la tête de l'écluse a été achevé au mois de juillet 1874 et a servi depuis.

On a posé un tuyau de fonte de dix-huit pouces de diamètre pour le passage de l'eau de la turbine dont on se sert pour mouvoir le pont tournant à la tête de l'écluse actuelle No. 2. Ce tuyau se trouve du côté sud de l'écluse actuelle et se décharge au pied du bassin.

SECTION NO. 2.

Bassin Wellington.

Les excavations à l'extrémité ouest du bassin étant faites à la profondeur voulue et les fondations faites en partie, la première pierre a été posée le 16 juillet 1874, à l'angle nord-ouest du bassin.

Le construction des murs a bien marché durant le reste de la saison qui s'est terminée le 21 octobre 1874.

L'excavation, au commencement des travaux, s'est faite par des hommes et des chevaux. La plus grande partie des déblais a été employée à former la levée à l'entour du bassin. Environ 1,200 verges cubes, cependant, ont été charriées sur des propriétés privées dans le voisinage.

Le 15 août 1874, les entrepreneurs se sont procuré un grand excavateur à vapeur qu'ils ont fait fonctionner depuis et fait desservir par des wagons et locomotives sur une voie de chemin de fer. Cette voie se relie avec le Grand Tronc à la station de la pointe St. Charles.

Deux trains à ballast sont employés au transport des déblais, que l'on dépose sur les terrains de la station, dans le voisinage du pont Victoria, pour exhausser la voie.

L'excavateur n'a pu fonctionner après le 16 décembre à la suite de grandes tempêtes de neige, mais hommes et chevaux ont continué les travaux jusqu'au 26 du même mois.

Les travaux d'excavation ont été repris le 26 avril 1875, et la maçonnerie, le 1er mai.

Les travaux en général se poursuivent maintenant avec vigueur.

On s'est servi, depuis le commencement des travaux jusqu'au 17 août 1874, d'une petite machine portative pour mettre à sec le bassin; comme elle ne pouvait suffire à enlever l'eau durant les grandes pluies, on l'a remplacée par une machine d'une force de 20 chevaux.

Le bassin a pu depuis être mis à sec d'une manière satisfaisante.

BASSIN NO. 2.

L'agrandissement de ce bassin a été commencé le 28 novembre 1874 par des excavations dans la pointe de terre qui se trouve au sud du canal actuel. Les opérations ont été continuées durant l'hiver et se sont terminées le 13 mars. Elles n'ont pas été reprises depuis.

Les déblais ont été vendus à des particuliers et déposés sur le côté sud de la rue Mill.

MATÉRIAUX.

On a préparé, à la carrière de Terrebonne, située à $1\frac{1}{2}$ mille environ au sud du village, une grande quantité de pierre pour les écluses et bassins.

Un chemin à rails plats et des petits wagons plateforme servent au transport de la pierre jusqu'au quai, distance d'environ $1\frac{1}{2}$ mille, d'où elle est transportée à Montréal dans des barges remorquées.

BASSINS ST. GABRIEL.

Les chemins en arrière du quai ouest entre les abris à farine ont été terrassés, et un tiers environ du macadam a été posé, avant le 26 novembre, en conformité d'un contrat avec MM. Campbell et Reiniger. Rien n'a été fait depuis.

ABRIS A FARINE.

Un incendie éclata, le matin du 9 août 1874 dans la scierie à vapeur de MM Henderson et Cie., qui se trouve vis-à-vis l'extrémité nord-ouest du bassin No. 2. Le feu se communiqua rapidement à l'abri à farine qui a été construit récemment. Ce bâtiment fut complètement détruit, ainsi que la partie supérieure du quai sur ce côté et à l'extrémité du bassin, en outre d'une partie du quai sur l'autre côté.

Le 14 septembre, un contrat fut signé avec M. James P. Howley pour reconstruire l'abri à farine et réparer les quais.

Cette reconstruction fut immédiatement commencée et elle était terminée en mai 1875.

Un relevé a été fait durant les mois d'octobre, novembre et décembre afin de faire creuser une tranchée indépendante, divergeant de la ligne tracée en 1873 à environ $1\frac{1}{2}$ mille en aval du village de Lachine et longeant le canal actuel jusqu'à l'écluse de prise d'eau, se prolongeant de là à travers le bassin à bois à Lachine et aboutissant à l'eau profonde.

• Un autre relevé a été fait sur une ligne divergeant de celle ci-dessus mentionnée à environ $\frac{1}{2}$ mille en aval de l'écluse de garde et traversant le canal actuel, avec une entrée dans le fleuve St. Laurent sur le côté sud de l'entrée actuelle.

Des plans et évaluations de ces lignes, ainsi que des évaluations pour un agrandissement plus considérable du canal actuel et pour une tranchée indépendante plus grande sur la ligne déjà tracée, ont été soumis.

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

H. R. JOSLIN,
Sous-ingénieur local.

JOHN G. SIPPPELL, Ecr.,
Ingénieur-contrôleur.

CANAL LACHINE, CANAL CHAMBLY, RIVIÈRE RICHELIEU.

BUREAU DU CANAL,
MONTRÉAL, 1er juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les travaux suivants, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

CANAL LACHINE.

Rivière St. Pierre.

Ces opérations ont compris le creusement d'un chenal en droite ligne sur une distance de 6,500 pieds à l'ouest de l'aqueduc en siphon sous le canal Lachine; l'abaissement de deux pieds des murs de chute du canal souterrain; l'élargissement et l'approfondissement de l'ancien canal sur un parcours de 500 pieds à l'est du canal souterrain; le déblai de bancs de terre durcie et de cailloux, à six différents endroits, jusqu'au coursier de décharge de l'aqueduc, et la construction d'un pont de chemin à barrières et de quatre autres petits ponts.

Il ne restait que peu de chose à faire à la date de mon dernier rapport, c'est-à-dire le nivellement des pentes et levées formées par les déblais, l'ouverture de fossés, etc. Ces travaux ont été terminés le 17 novembre.

RUE ST. PATRICE.

Ces travaux consistaient dans le terrassement et le macadamisage du prolongement de la rue St. Patrice depuis l'avenue Atwater ou depuis la conduite de l'aqueduc jusqu'à l'écluse de la Côte St. Paul, y compris la construction de 2 ponts et d'un certain nombre de canaux couverts. Le prolongement de cette rue couvre une étendue d'environ 6,000 pieds. Il est maintenant terminé; il ne reste plus qu'à couvrir le macadam de sable et qu'à pratiquer quelques fossés de chaque côté de la rue. On a pu se servir depuis le mois de septembre dernier d'une partie de la rue située à l'extrémité ouest, et qui a une étendue d'environ 1,800 pieds.

CANAL CHAMBLY.

Chemin macadamisé.

Cette route qui se prolonge jusqu'à environ un mille au sud du pont Fryer sur la levée ouest du canal, était sur le point d'être terminée à la fin de la dernière année fiscale. Les travaux ont été achevés d'une manière satisfaisante le 21 juillet.

Garde-corps.

Ce garde-corps, long d'environ 6 milles, est construit sur la levée ouest du canal entre Ste. Thérèse et St. Jean, à l'endroit où le chemin côtoie le canal.

La construction de ce garde-corps a été terminée à la fin de la saison de 1874, à l'exception d'un certain nombre de trous pour recevoir les poteaux et qui ont été en partie comblés avant la gelée. Le tout a été terminé le 31 mai dernier.

Habitations.

Deux cottages en brique ont été construits pour les gardiens de l'écluse No. 8 et du pont à Hatt's Mills. Les fondations étaient terminées à la date de mon dernier rapport. Ces maisons ont été achevées le 30 septembre et ont été occupées depuis.

TRAVAUX SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Pilier d'amarrage à Chambly.

D'après le contrat conclu avec MM. Bonneville et O'Brien, le pilier d'amarrage à l'entrée inférieure du canal Chambly, devait être prolongé d'environ 200 pieds dans le bassin.

Les entrepreneurs commencèrent à faire transporter les matériaux sur les lieux à la fin de l'année fiscale. Les ouvriers commencèrent la charpente du quai le 3 septembre ; tous les caissons étaient descendus le 30 octobre, et le tout était terminé le 20 décembre.

Piliers et estacades à Belœil.

MM. Bonneville et O'Brien ont entrepris la construction de jetées conductrices et de soutènement, et estacades disposées sur deux lignes de façon à former une entrée pour le chenal sur le côté supérieur du pont du chemin de fer. Ils avaient livré une certaine quantité de bois et fait d'autres préparatifs à la fin du mois de juin de l'année dernière. Les estacades ont été achevées à la fin de la navigation et ancrées dans la baie en aval du pont. Les quatre piliers formant la ligne riveraine et les trois autres sur la ligne extérieure ont été aussi terminés. Un quatrième pilier a été construit durant l'hiver sur la ligne extérieure à l'extrémité du quai du Grand Tronc. Ce pilier avait été détruit par la glace. Un brise-glace construit vis-à-vis le pilier supérieur de la rangée extérieure a été terminée le 24 mars. Il protégeait suffisamment les piliers extérieurs au temps de la débâcle.

Les estacades furent transportées du lieu où on les avait placées durant l'hiver puis ancrées dans la position voulue le 7 mai, l'eau ayant baissé suffisamment pour cette fin.

Ces travaux ont été terminés le 8 mai. Ils répondent fort bien au but de leur destination et sont d'un grand avantage pour cette route.

L'estacade inférieure de la ligne extérieure a été brisée le 24 mai, à la suite d'une collision avec les deux dernières barges d'une tonée de dix barges chargées. Elle a été remplacée par l'une des estacades de la ligne riveraine, une partie de l'estacade brisée étant suffisamment longue pour en tenir lieu.

Cinquante cordes de pierre de remblai, livrées au printemps de l'année 1874, ont été placées, après quoi ces constructions ont reçu un revêtement en bois, lequel était terminé le 31 octobre.

Je demeure, Monsieur, avec respect,
Votre obéissant serviteur,

T. W. HARRINGTON.

Sous-ingénieur.

JOHN G. SIPPELL, EGR.,
Ingénieur-contrôleur, Montréal.

RIVIÈRE ST. FRANÇOIS.

MOULINS DE PIERREVILLE,

13 juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les travaux d'amélioration de la rivière St. François exécutés durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

D'autres relevés ont été faits en outre du relevé du mois d'août 1873. Le draguage commença le 25 août 1874, à l'embouchure de la rivière, et continua durant le reste de la saison. Cette partie des travaux qui a pour but de relier le lac St. Pierre à l'eau profonde avec la rivière St. François est terminée.

Le draguage a été repris le 16 juin 1875 à cette pointe de la rivière connue sous le nom de "La Coupe" et située près de l'embouchure. On pense que tous les travaux seront achevés durant la présente saison.

J'ai examiné le 22 juin le chenal creusé l'automne dernier et j'ai constaté qu'il s'était rempli sur une distance d'environ cent pieds à l'extrémité du lac.

Ce dépôt semble avoir été fait par le courant en sens transversal, qui recouvre le nouveau chenal aux eaux hautes.

Environ quinze mille verges cubes ont été draguées depuis le commencement des travaux jusqu'à la fin de l'année fiscale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. ROSAMOND,

Sous-ingénieur local.

J. G. SIPPÉL, écr.,

Ingénieur-contrôleur, Montréal.

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

STE. ANNE, 2 juillet 1875.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les travaux suivants à Ste. Anne, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

A la fin de la dernière année fiscale, 24 caissons avaient été descendus, dont 12 de chaque côté du chenal.

Les travaux ont été repris au commencement de la saison.

Une première excavation que l'on fit au mois d'août, démontra qu'il y avait un roc solide à 18 pouces au-dessous de la surface, et d'autres forages indiquèrent que si la moitié supérieure du chenal était un roc solide, l'autre avait un dépôt variant de 2 à 6 pieds au-dessus du roc, recouvert d'un grand nombre de cailloux de toute grosseur.

Une grande locomotive a été mise en position à la fin de septembre, et les digues transversales ont été terminées au commencement de novembre. La machine, munie d'une pompe de 15 pouces, fonctionna bien d'abord, mais le tassement graduel du caisson fut ensuite un obstacle pour l'appareil. L'assèchement fut fait le 13 novembre et l'excavation commença; le 20 la neige tomba, et le 30, on put traverser le fleuve en toute sûreté. Les travaux se continuèrent cependant quoiqu'ils fussent beaucoup interrompus par le mauvais temps. Le 16 janvier 1875, après un froid de 19 degrés au-dessous de zéro, une pierre s'introduisit dans la pompe et la brisa. Cet accident interrompit les travaux d'excavation pour la saison. 1,700 verges cubes avaient été enlevées à cette date.

Le 22 décembre, on remarqua que les digues transversales inférieures et supérieures, faisaient eau, et que ces pertes ne semblaient pas provenir du fond, mais du milieu des levées. Le fleuve était alors recouvert d'une épaisse couche de glace, qui adhérait fortement à la partie supérieure de la levée, laquelle était glacée jusqu'aux palplanches.

Comme il y avait eu une crue d'eau la nuit précédente, je supposai que la partie congelée de la levée avait été soulevée et que l'eau avait trouvé une issue. Il n'y avait cependant aucun indice de ce fait, et les palplanches n'avaient pas été dérangées. Il y avait heureusement un petit dépôt d'argile dans la tranchée et en la creusant et la broyant, on put arrêter les pertes d'eau. On remarqua jusqu'au 11 janvier un certain nombre de pertes d'eau qu'on ne put arrêter qu'avec beaucoup de difficulté, mais en creusant ce jour-là pour boucher l'une plus fortes voies d'eau, on traversa un cylindre de glace, qui parut avoir été transformé en un trou de rats-musqués, et on trouva plus loin un trou non congelé rempli de paille et d'écaillés de moule, qui leur servait probablement de retraite temporaire. Une fois la cause connue, il devint facile de remédier à la difficulté. Il paraît que les rats-musqués ont pour habitude de faire leur terrier dans une levée sous l'eau, puis de pénétrer jusqu'à un endroit où ils puissent pratiquer un trou au-dessus de l'eau. Je suppose donc qu'en faisant leur terrier, ils s'aperçurent que la partie supérieure de la levée était congelée, et qu'ils continuèrent leur travail à travers la levée jusqu'à la planche de remplissage, de sorte qu'à la crue des eaux, ces trous étaient convertis en siphons ou congelés. La tempé-

rature durant le reste de l'hiver fut exceptionnellement rigoureuse et neigeuse, et il n'y eut guère de dégels avant le mois de mars.

La construction des caissons et leur descente ont pu se faire jusqu'au 16 novembre. Les ouvriers continuèrent les travaux de la charpente le 19 janvier, lesquels étaient tellement avancés le 5 mars, qu'il ne restait plus que deux des assises supérieures des caissons à placer. Le 12 mars, on commença la construction d'un caisson sur la glace, et, le 22, on le descendit dans l'aile supérieure de la jetée est; les travaux pour la saison se terminèrent à ce point, car il n'eut pas été prudent de transporter du bois ou de la pierre sur la glace. 54 caissons avaient été descendus à cette date, et il n'en restait plus, pour achever les travaux, que dix à placer, dont 6 dans le chenal, et 4 dans les ailes.

Le 8 avril, la glace commença à se briser, et, le 11, elle permit de continuer les travaux. Le 1er mai, la glace du lac descendit et, le 3, le bateau à vapeur "Prince of Wales" vint le premier passer par l'écluse. Les eaux grossirent graduellement jusqu'au 20 mai, où elles atteignirent leur plus haut niveau à 13 pieds sur le busc inférieur de l'écluse.

Le 14 juin, on commença à construire les assises supérieures de la digue sur la partie du chenal (Section No. 1), et elles furent achevées à la date voulue. L'entrepreneur s'était occupé depuis quelques jours avant cette date de réparer les dommages causés aux digues en argile; il met en position en ce moment une pompe de 6 pouces, qui fonctionnera dans quelques jours.

L'entrepreneur a mis tout son outillage en bon état au printemps en y faisant des additions considérables, et il y a tout lieu de croire que les travaux seront terminés à la date mentionnée dans le contrat.

On doit se rappeler cependant qu'il faudra draguer un peu l'entrée du chenal, surtout à l'extrémité inférieure, afin de pouvoir s'en servir aux eaux basses, car il y a des bas-fonds et quantité de roches. Vu le peu de profondeur d'eau, le draguage sera facile.

L'ancienne écluse semble faire plus d'eau que jamais; l'issue inférieure actuelle a offert de grands obstacles durant le printemps, car plusieurs barges chargées sont allées se briser sur la grande jetée où ont été chassées sur les battures en aval, en voulant trop s'éloigner du roc dangereux qui se trouve à l'extrémité inférieure.

Bien respectueusement,

Votre obéissant serviteur,

GEO. H. HENSHAW,

Sous-ingénieur local.

John G. Sippell, écr.,
Ingénieur-contrôleur.

BARRAGE ET GLISSOIRE DU CANAL CARILLON.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
CARILLON, juillet 1875.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport pour l'année expirée le 30 juin 1875 sur les susdites constructions, dont MM. R. P. Cooke et Cie., sont les entrepreneurs.

Ces constructions comprennent un barrage plat à travers la rivière Ottawa dans les rapides de Carillon, à trois quarts de mille en amont du village de Carillon; une grande glissoire pour la descente du bois sur le côté sud, et un canal, d'une longueur de trois quarts de mille, avec deux écluses, sur la rive nord.

Les travaux réels de construction n'ont pas été jusqu'à présent bien avancés, mais des quantités considérables de matériaux ont été apportés sur les lieux.

Les eaux étaient trop hautes au mois de juillet et au commencement d'août pour pouvoir travailler dans le lit de la rivière, mais les entrepreneurs ont apporté sur les lieux une quantité considérable de bois, outillage, etc.

CANAL ET ÉCLUSES.

On a commencé, le 17 juillet, la réparation du batardeau autour de l'emplacement de la seconde écluse. Ce ne fut cependant qu'au milieu d'août que l'emplacement fut mis à sec et que les excavations commencèrent. Les excavations étaient terminées, les pilotis des murs d'enclave presque tous achevés, et les planchers posés bien que non boulonnés, lorsque les travaux, qui étaient jusqu'alors dans une condition satisfaisante, furent interrompus par le mauvais temps à la fin de novembre. Le béton était placé dans le bief inférieur, mais la maçonnerie n'était pas commencée.

Au commencement d'août, les travaux sur la levée formant le côté sud du canal et le coffrage le long du côté extérieur furent repris et continués, sur une distance de 900 pieds. Cette levée doit être revêtue sur le côté qui donne sur le canal de maçonnerie de moëllons faite au ciment hydraulique. Ce mur fut commencé en aval de l'écluse supérieure, le 24 septembre, et continué jusqu'à ce que les travaux fussent interrompus par le froid, alors qu'on en avait fait 650 verges cubes. On fit aussi quelques excavations dans le lit du canal.

L'extraction de la pierre pour les écluses dans la carrière de Ross s'est continuée jusqu'au 29 août; les hommes employés à la carrière vinrent ensuite creuser la tranchée de l'écluse. Il n'y a pas eu d'autre extraction de pierre depuis, mais on a employé un nombre considérable de tailleurs de pierre jusqu'au 23 septembre. Quelques-uns furent ensuite employés durant une partie de l'hiver. Presque toute la pierre, taillée ou brute, fut transportée sur les lieux, où celle qui était brute a été depuis taillée. On y a aussi transporté durant l'hiver une quantité considérable de sable et une grande partie du bois, qui se trouvait dans une baie à trois milles en amont de Carillon.

DIGUE.

Le contrat exige, pour que le barrage soit placé à l'endroit voulu et d'une manière permanente, que l'on construise une espèce de barrage temporaire à claire-voie à travers la rivière, en amont de l'emplacement du barrage permanent; une partie de ce barrage temporaire a été construite durant la saison précédente, et les travaux ont été repris au mois d'avril sur les deux côtés de la rivière. Les seuils transversaux et longitudinaux ont été posés sur le roc à travers la rivière là où l'eau était profonde. Les caissons de fondation du barrage à claire-voie ont été placés dans le chenal nord et à travers le chenal du milieu, sauf une distance d'environ 180 pieds; un caisson a été placé au milieu de la partie libre. Un caisson a aussi été descendu dans le chenal sud ou "Cauve." Ces travaux ont été poursuivis avec vigueur jusqu'à ce qu'ils aient été forcément interrompus par le froid au mois de décembre. On a enlevé à l'automne une aussi grande partie que possible du pont temporaire que l'on avait placé sur les seuils du barrage à claire-voie.

Les entrepreneurs avaient l'intention d'achever les fondations du barrage à claire-voie durant l'hiver, mais ils n'ont pu poursuivre les travaux par suite de la rigueur de la température.

À la fin de mars, le temps étant plus chaud et l'état de la rivière plus favorable, ils réussirent à descendre trois autres caissons dans le chenal "Cauve," ce qui leur permit de pousser les travaux à travers la rivière, à l'exception de la partie libre ci-dessus mentionnée dans le chenal "Cauve." Ces travaux ne se firent pas sans beaucoup de difficultés et dangers, l'on perdit deux caissons en les descendant, mais il n'y eut pas d'autre accident.

LA DIGUE PERMANENTE.

Les premiers seuils ont été posés le 27 août, et on continua ensuite de les placer jusqu'à ce que les travaux fussent interrompus par l'hiver. Les seuils transversaux et longitudinaux ont été posés sur le roc dans toutes les parties de l'emplacement du

barrage, où l'eau n'était pas trop profonde, excepté là où il y avait des anciennes constructions, sur une étendue totale de 800 pieds. Cet ouvrage a été fait d'une manière solide.

Aucun caisson n'a été descendu à l'endroit du barrage, à l'eau profonde, et rien de plus n'a été fait depuis sur cette partie des travaux.

GLISSOIRE.

Cette glissoire, d'une longueur de 120 pieds, a été localisée le 19 septembre. Les entrepreneurs commencèrent peu de temps après à préparer l'emplacement pour la fondation des jetées, et ils rencontrèrent beaucoup de difficultés dans ce travail. Aucune pièce de bois n'a pu être posée avant le milieu du mois d'octobre, et il devint évident alors qu'il serait nécessaire de faire de grands efforts pour élever même les extrémités supérieures des piliers latéraux au-dessus du niveau des eaux hautes avant le commencement de l'hiver. De fait, cela n'avait pas été exécuté au commencement de décembre, alors qu'il devint nécessaire d'interrompre les opérations par suite des gelées et de la glace qui avait grossi les eaux. Les entrepreneurs prirent les mesures de précaution nécessaires pour mettre leurs constructions à l'abri durant l'hiver. L'état de choses étant plus favorable au mois de mars, les entrepreneurs réussirent à élever les extrémités supérieures de ces piliers au-dessus du niveau des eaux hautes. Ils construisirent aussi durant l'automne de 1874 une partie de la charpente du barrage entre les piliers de la glissoire.

Comme nous l'avons déjà dit, l'hiver dernier a été d'une rigueur peu ordinaire. Le froid, joint à la baisse de l'eau, a été cause que de grandes quantités de glace se sont formées sur les différentes constructions. Ces masses de glace disparurent sous l'action de l'eau, ce qui eut pour effet d'endommager les constructions. On constata au printemps que trois au moins des caissons de fondation du barrage à claire-voie, y compris le caisson isolé ci-dessus mentionné, ainsi que quelques-uns des seuils du barrage à claire-voie, qui avaient été boulonnés dans le roc à l'eau basse, et de plus cette partie du pilier latéral nord qui se trouve en aval du barrage, avaient été emportés. Tous les ouvrages ont dû ressentir l'action de cette température rigoureuse, mais les eaux hautes nous ont empêché jusqu'à présent de constater d'autres dommages. Il n'est pas probable cependant qu'aucune des constructions permanentes, à part cette partie du pilier nord en question, n'ait été endommagée.

Les eaux hautes ont été cause que depuis le mois d'avril jusqu'à cette date, il n'a pas été fait de travaux d'une nature permanente.

Environ 150,000 pieds de bois, destiné aux constructions, ont été livrés au mois de juin.

Voici un état approximatif de la quantité totale des travaux faits et des matériaux en mains à la fin de l'année.

Travaux faits :

Excavations dans la terre.....	5,600	verges cubes.
“ dans le roc.....	6,100	“
Maçonnerie de moëllons.....	650	“
Ballastage des caissons, pierre.....	5,250	“
Béton.....	55	“
Bois.....	108,000	pieds cubes.
Boulons en fer.....	67,000	lbs.
Forage pour les boulons.....	3,400	pieds linéaires.

Matériaux en mains :

Bois.....	420,000	pieds cubes.
Fer et chevilles en fer.....	200,000	lbs.
Pierre de taille pour les écluses.....	940	verges cubes.
Pierre brute.....	880	“
Sable.....	1,310	“
Ballastage des caissons, pierre.....	2,200	“
Chaux hydraulique.....	300	barils.

En outre d'un outillage considérable, etc. :

Comme la baisse des eaux s'était fait sentir tard l'automne dernier et a été très-favorable pour les travaux, il est à regretter que les entrepreneurs n'aient pu en tirer davantage parti. Il a été sans doute difficile de se procurer des hommes capables de faire ce genre d'ouvrage, et qui consentissent à travailler dans l'eau, surtout lorsqu'on ne pouvait pas leur assurer de l'emploi permanent.

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

ANDREW BELL,
Sous-ingénieur local.

J. G. SIPPPELL, Ecr.,
Ingénieur-contrôleur.

AGRANDISSEMENT DU CANAL DE GRENVILLE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
30 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les travaux exécutés et les matériaux livrés par M. James Goodwin, entrepreneur, durant l'année expirée au 30 juin 1875.

Quelques changements ont eu lieu dans le mode d'agrandissement de ce canal, en vertu d'un contrat, en date du 26 février 1875. On a décidé au lieu de limiter pour le présent, l'excavation du fond à une profondeur navigable de six pieds, comme on en avait l'intention en premier lieu, d'approfondir tout le canal de manière à lui donner une profondeur de dix pieds ou d'un pied au-dessous des buses des nouvelles écluses, soit la pleine profondeur voulue.

La largeur du canal n'est pas changée par cet arrangement, elle continue d'être de quarante pieds au fond en aval de l'écluse de garde et de cinquante pieds en amont.

Les bassins devront être construits à des endroits convenables, là où des bateaux d'une largeur de quarante pieds et d'une longueur de deux cents pieds pourront se rencontrer et passer.

Quatre de ces bassins sont localisés dans la section No. 1. Le premier se trouve au pied de l'écluse de garde ; le second au premier où à un demi-mille en aval de la rivière ; la troisième au second coude ou un mille en aval de l'écluse de prise d'eau, et le quatrième à la tête de l'écluse No. 10.

On n'a pas jugé nécessaire pour le présent de construire un bassin en amont de l'écluse de prise d'eau, quoique ce bief ait une longueur d'environ treize cents pieds.

La localisation des bassins dans les sections 2 et 3 n'a pas encore été arrêtée.

SECTION NO. 1.

Une quantité considérable d'excavations dans le roc a été enlevée, depuis l'entrée du canal à Grenville jusqu'à l'écluse No. 10, étendue de section : 1.60 mille, de sorte qu'il y a sur ce parcours une profondeur d'eau pour les navires de six pieds. Le fond a été approfondi depuis l'écluse No. 10, jusqu'à un quart de mille en amont, d'un pied en aval du nouveau busc d'écluse ; le reste de la section a été plus ou moins creusé, ce qui donne de neuf à six pieds à l'eau basse.

On avait presque terminé il y a quinze mois l'élargissement à 40 pieds du fond, avec une inclinaison d'une demie à un dans le roc et de deux à un dans la terre pour une profondeur de 2 pieds en aval du busc de l'ancienne écluse de prise d'eau. Les levées de cette section étant hautes, il faudra enlever une quantité considérable de terre sur les côtés pour obtenir l'inclinaison voulue avec l'augmentation de profondeur. L'entrepreneur n'a pas procédé à l'élargissement l'hiver dernier parce que l'approfondissement occupait toutes les mains dont il pouvait disposer.

SECTION NO. 2.

Depuis l'écluse No. 10 jusqu'à l'écluse No. 9. Longueur du bief : 2.88 miles.

La nouvelle écluse No. 10 et ses abords, quoique navigables au printemps de 1874, n'ont été complètement achevés qu'au printemps dernier, alors qu'ils ont été ouverts à la navigation.

Les pièces de recouvrement ont été posées, et on a terminé le comblement en arrière des murs des écluses et du nouveau déversoir de décharge, ainsi que le bousillage de la levée dans les abords. Des pièces de bois de pin reliées par des chaînes ont été placées le long des grands murs faits de moëllons dans les abords et sur le parement du nouveau déversoir de décharge, afin de les protéger contre l'action des bateaux qui avaient endommagé auparavant la maçonnerie.

Deux ponts ont été construits sur l'ancien canal en amont et en aval de la nouvelle écluse No. 10 pour relier cette écluse avec le chemin de halage.

Cette section doit être approfondie de quatre pieds en vertu du contrat en date du 26 février dernier. Une petite partie seulement des excavations a été exécutée à l'extrémité inférieure de la section et près de Demer's Mills, en tout, pas beaucoup plus d'un mille de long. Le fond de ce bief qu'il faudra creuser consiste en argile et en roc recouvert d'argile à une profondeur de un à deux pieds.

On a élargi à quarante pieds une étendue d'environ 1,000 pieds d'une partie étroite du canal, un quart de mille en aval de l'écluse No. 10, en faisant disparaître une pointe formée de roc et d'argile. Cette partie n'a pas été approfondie au-dessous de l'ancien fond du canal, savoir, six pieds au-dessous de la surface de l'eau.

On a construit quelques verges d'un mur en talus fait de moëllons en différents endroits au moyen de la pierre provenant des déblais.

SECTION NO. 3.

Les travaux sur cette section comprennent l'achèvement de la nouvelle écluse No. 9 et de ses abords.

La maçonnerie de l'écluse a été toute exécutée cette année, à l'exception des trois premières assises, et un mur de chute a été construit l'an dernier.

Les abords sont protégés sur leurs côtés au moyen d'un mur solide et à pierre sèche d'environ quatre pieds sur sa base, construit au moyen de grosses roches, avec une inclinaison d'une demie sur un. Il y a en arrière de ces murs un talus en argile pilonnée de huit pieds d'épaisseur reposant sur une levée large et solide formée au moyen des déblais.

Deux ponts pour le chemin de halage ont été aussi construits à cette écluse afin de la relier au côté nord de l'ancien canal.

PONT TOURNANT SUR L'ÉCLUSE NO. 9.

La charpente de ce pont est terminée et il sera probablement ouvert à la circulation à la fin du mois de juin prochain. M. J. Redmond, de Montréal, en est l'entrepreneur. Il sera semblable à celui que l'on a bâti sur l'écluse de prise d'eau à Grenville.

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

E. H. PARENT,
Sous-ingénieur local.

J. G. SIPPPELL, ingénieur-contrôleur,
Bureau du canal, Montréal.

TRAVAUX AU RAPIDE DE L'ISLET.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

CHICHESTER, 30 juin 1875.

MONSIEUR.—Le rapport suivant contient les détails des travaux exécutés au rapide de l'Islet, canal de la Culbute, durant l'année dernière.

Les travaux ont été repris à l'extrémité sud de la digue de l'Islet, le 8 juillet 1874. Le 3 août, l'écluse No. 1 était suffisamment nettoyée pour nous permettre de commencer l'excavation.

Dans l'intervalle, les emplacements pour les fondations de la digue de l'Islet, de la digue plate, à travers le chenal intermédiaire et de l'écluse No. 2 avaient été suffisamment creusés, et les déblais avait été placés de manière à couvrir l'arrière des murs de l'écluse et de la digue de l'Islet.

Il avait été décidé de descendre un caisson large de 43 pieds et haut de 6 pieds dans le chenal intermédiaire, pour servir de fondation à la digue plate, et, le 25 juillet, les premières pièces de bois qui devaient entrer dans cette charpente furent posées; ce caisson fut terminé et rempli de pierre durant l'année.

Un barrage plat haut de 5 pieds, large de 6 à la partie supérieure et de 21 à la base fut construit sur le caisson—le niveau de sa crête est de 26.50 au-dessus du point de repère, qui est le plus bas niveau des eaux dans l'été du lac Pembroke supérieur.

Ce barrage plat a une longueur de 125 pieds et a été achevé durant l'année.

Le caisson est recouvert, sur les deux faces, de madriers de 4 pouces, remblayé sur toute sa face supérieure et protégé de plus par une levée formée d'argile et de gravier, large de trente pieds du côté de la rivière en montant. Le barrage et le tablier sont recouverts de parements de dix pouces.

La digue de l'Islet est reliée avec le coffrage sous le barrage plat, et avec le pilier sud de l'écluse No. 2, dont elle forme partie. Son niveau est de 10 pieds 6 pouces au-dessus de la crête du barrage plat, c'est-à-dire le même que celui des murs de l'écluse dans laquelle il est construit. Elle a une largeur de 18 pieds, une longueur de 223, et elle se compose d'un coffrage continue semblable à celui des murs de l'écluse. Elle a été remplie de pierres sur une étendue de 180 pieds, et elle a été remblayée sur le devant et l'arrière.

Cette digue a été recouverte en palplanche sur l'avant, l'arrière et à l'extrémité sud, jusqu'à une profondeur de 2 pieds au-dessous de ses fondations. Recouverte sur l'avant (du côté de la rivière en montant) de deux rangs de madriers de 2 et 3 pouces, elle doit être revêtue jusqu'à 16 pouces de sa partie culminante de remblais, en avant et en arrière.

Voici quelles sont les fondations de l'écluse No. 2 : 6 seuils longitudinaux principaux ont été posés dans des tranchées remblayées préparées avec soin—leur faces supérieures étant de niveau avec l'emplacement des fondations—un seuil a été mal placé à l'arrière et un autre sous la face de chaque mur d'écluse—2 étant placés dans le sas qui la divise en compartiments larges de 14 pieds.

Les pièces de fondation ont été posées sur ces seuils à un pied de distance, puis ont été clouées. L'espace intermédiaire, qui est de 75 pieds, a été comblé au moyen de béton sur toute la largeur du sas et des murs. Il fallait deux pièces de bois additionnelles dans les biefs, l'extrême largeur étant de 92 pieds.

Avant de descendre le béton, on a posé une fondation de la manière suivante à travers le sas de l'écluse No. 12, à 109 pieds en arrière du seuil principal supérieur. On creusa une tranchée d'une profondeur de cinq pieds et de la même largeur d'un bout à l'autre des murs de l'écluse. Deux pièces de bois, distantes de 6 pouces, furent placées au fond; 2 rangs de madriers de 3 pouces furent cloués à l'une d'elles et l'autre fut boulonnée à travers les 6 pouces de madrier. On fit de même pour les pilotis au-dessus, de sorte qu'un rang de palplanche de 6 pouces d'épaisseur fut placé à travers l'écluse, ce qui aura pour résultat de la rendre étanche et d'arrêter les sources intérieures.

La tranchée fut soigneusement remplie de béton de chaque côté, jusqu'à la partie supérieure du radier.

On a rendu solide par le même moyen l'avant et l'arrière de la plate-forme du busc, le mur de chute et la tête de l'écluse No. 2.

Les pilotis extérieurs de la plate-forme du busc, auxquelles adhèrent les ancrages en palplanche, sont posés et boulonnés aux seuils correspondant aux étais du busc—les pilotis intérieurs étant arrêtés au moyen de clefs par ceux qui sont posés en dernier lieu. Ils ont été tellement bien serrés qu'on put difficilement calfeutrer les joints de la plate-forme—l'action des boulons à vis n'était guère perceptible sur la charpente.

Des chevilles d'assemblage furent chassées dans les pilotis des tranchées, et deux boulons à écrou, long chacun de 9 pouces, traversant les mêmes pilotis, maintiennent le busc au centre du seuil principal jusqu'à la plate-forme et aux fondations; ils furent aussi affermis au moyen de boulons barbelés, traversant la charpente, etc., jusqu'aux seuils au-dessous de la plate-forme.

L'espace que l'on a recouvert a 229 pieds de longueur, une largeur de 75 pieds dans les enclaves et de 92 pieds dans le bief; les murs de l'écluse sont construits sur cette première assise.

On a obvié à la baisse extraordinaire de l'eau dans la rivière Ottawa, qui avait 1 pied 6 pouces à l'entrée inférieure et 3 pieds à l'entrée du chenal de la Culbute, de moins qu'à la période correspondante pour 1872-73, en plaçant le busc de manière à lui donner une profondeur de 6 pieds au plus bas niveau de l'eau, conformément au devis.

Les opérations furent interrompues le 1er décembre par le froid.

Le 21 juin 1875, on mit à sec les endroits où se poursuivaient les travaux, et quelques parties des levées ayant croulé, les hommes s'occupèrent à nettoyer la tranchée de l'écluse No. 1.

Les murs de l'écluse No. 2 ont été élevés durant le dernier semestre de l'année, à la tête du sas, jusqu'à une hauteur de 18 pieds à la partie supérieure.

Les murs d'enclave ont été construits jusqu'à une hauteur de 20 pieds, les piliers et les murs en aile ont été élevés à la hauteur voulue et revêtus de deux rangs de madriers de 2 et 3 pouces d'épaisseur. Les piliers sont en partie revêtus, mais ne sont pas encore achevés.

Le mur de chute supérieur a été aussi élevé à sa pleine hauteur, couvert en palplanche, et on l'a revêtu à la partie supérieure et sur ses faces supérieure et inférieure; on a posé des segments en fonte pour les portes supérieures vis-à-vis le busc, et toutes les constructions ont été en partie remplies de pierre.

On a déposé une grande quantité d'argile en arrière du mur nord et du mur en aile afin de boucher toute voie d'eau, combler l'ancien chenal de la rivière, et empêcher l'accumulation de l'eau provenant du ravin.

On a mis une quantité de pierre de remplissage dans le pilier d'amarrage à l'entrée inférieure.

On comptait que l'on rencontrerait le roc à peu de profondeur au-dessous de la surface du chenal. On n'a trouvé à une profondeur de 22 pieds que de l'argile et du gravier, à l'exception d'environ $\frac{1}{3}$ de la tranchée d'écluse No. 1, où on rencontre du gneiss impur de toutes formes et de toute couleur, et si friable qu'un boulon pouvait y tenir difficilement.

Le fond du chenal principal ou du chenal sud consiste en un roc plat et apparemment solide.

On a employé dans la construction des travaux, tels que décrits l'an dernier, la quantité suivante de matériaux :

Excavations (argile).....	13,433	verges cubes
" (roc).....	5,272	" "
Argile pilonnée.....	1,217	" "
Béton.....	815	" "
Pin équarri et méplat.....	70,766	pieds cubes
Madriers, pin et épinette.....	133,244	pieds M. de P.
Digue inclinée et caisson de 10''.....	5,777	pieds en sup.
Fer forgé de toute espèce.....	60,708	lbs

Fonte	6,544	lbs
Ballastage des caissons, pierre.....	6,518	"
Gravier sur le devant de la digue.....	840	"
Chêne, etc.....	446	pieds cubes

Non dépensés et maintenant en mains.

Pin carré et méplat.....	97,186	"
Chêne, etc.....	2,417	"
Fer forgé de toute espèce.....	58,893	lbs
Fonte.....	13,016	"
Madriers de toutes espèces.....	129,696	pieds M. de P.
Ciment	403	barils
Poteaux d'amarrage en chêne.....	45	
Argile pilonnée	583	verges cubos
Ballastage des caissons, pierre.....	4,531	"

Des plans détaillés des travaux exécutés jusqu'ici ont été préparés.

La quantité d'ouvrage fait, réduite en journées de travail, serait comme suit :

Menusiers.....	3,095	jours de travail.
Forgerons.....	600	" "
Journaliers, etc.	7,320	" "
Chevaux	3,294	" "

Les entrepreneurs ont déployé une très-louable énergie en activant les différentes opérations nécessitées par l'exécution de ces travaux.

ÉTAT DE LA RIVIÈRE.

L'état de la rivière des Outaouais, dont l'eau a été excessivement basse durant l'été et l'automne de 1874, mérite une attention toute particulière.

Ayant fait, sous la direction de M. Walter Shanly, les relèvements de la rivière entre le pied du Lac des Chats et la Matawa, durant les années 1856-59, et ayant depuis tenu un registre de la hausse et de la baisse de la rivière, je puis dire quel a été le point le plus bas qu'elle a atteint dans le cours des quarante-six dernières années.

Au mois d'août 1856, feu M. Joseph Rowan, de Pembroke, me montra une roche plate au nord-est du pont de Pembroke, qui traverse la rivière des Sauvages (*Indian River*), et qui était alors à fleur d'eau. Il me dit en même temps que l'eau avait été d'un pied plus bas en 1828, et que depuis elle n'avait jamais été aussi basse, à sa connaissance. Cela me fut confirmé par feu M. Alex. Moffat.

Je conservai cet important point de repère et fis une entaille particulière sur le côté de la pierre, et au 1er octobre 1874 je vis que l'eau était à un pied plus bas que cette marque.

Au mois d'octobre 1856, l'eau atteignait 1 pied 2 pouces au-dessus. Cette marque fut ensuite prise comme point de repère pour les relèvements qui se poursuivaient alors.

Au mois de mai 1857, l'eau se trouvait à 9 pieds 6 pouces au-dessus de la marque de l'eau basse de 1828, et en juin 1874, elle se trouvait à moins d'un pouce de cette marque. Ainsi, cette année présenta le phénomène de l'extrême eau haute et de l'extrême eau basse.

La hauteur ordinaire des grandes eaux dans les lacs et la rivière en amont de la Culbute jusqu'aux Joachims, varie de 7 pds. 6 pcs. à 9 pds. 6 pcs. au-dessus de la marque de l'eau basse.

Les époques des grandes eaux varient aussi. En 1857, la plus grande hauteur de l'eau eut lieu le 28 mai; en 1874, elle atteignit son maximum le 18 juin, et cette année (1875), le 17 mai.

Le 13 juillet 1874, les entrepreneurs des travaux de L'Islet commencèrent à pomper lorsque l'eau était à 14.37 au-dessus du point de repère; cette année, elle était à 13.90 le 14 juin. En général, elle paraît baisser plus rapidement lors des grandes crues que dans les saisons ordinaires.

En 1857, l'époque où l'eau a été le plus bas s'est trouvée en mars, une crue d'environ 4 pieds ayant eu lieu dans l'automne de 1856; cependant l'époque ordinaire est en septembre.

La différence entre la hausse et la baisse en amont et en aval des rapides est très considérable. Dans les nappes ou bassins inférieurs, vu le peu de largeur du chenal, la hausse est plus remarquable et la baisse est plus prompte en conséquence de la plus grande inclinaison du lit de la rivière.

L'eau basse à l'embouchure du chenal de la Culbute, en octobre 1874, était de 3 pieds 4 pouces de moins qu'en novembre 1873, et de 15 pieds 2 pouces de moins que l'eau haute, le 18 juin 1875.

A L'Islet, cette eau haute se trouverait avoir environ 12 pieds de plus que l'eau basse au pied des écluses.

De pareilles variations de niveau modifient sensiblement le caractère du chenal navigable, surtout aux débarcadères intermédiaires et sur les battures.

Entre la jonction du chenal de la Culbute avec le lit principal au pied de l'île des Allumettes, et les travaux de L'Islet, se trouvent les endroits suivants où la navigation a été modifiée par l'extrême eau basse, dans les conditions particulières du chenal l'année dernière.

Une barre de sable qui traverse l'embouchure de la Culbute n'avait qu'à peine 3 pieds d'eau en octobre dernier.

A quatre milles plus haut, à la Pointe des Sauvages, une batture de gravier n'avait que 4 pds. 6 pcs. d'eau sur une longueur de 150 pieds.

Le chenal en cet endroit est fort étroit et tortueux à l'extrême eau basse, et les navires qui fréquentent la rivière ne peuvent facilement le traverser en conséquence de leur tirant d'eau et de leur longueur.

Cette batture, vu les matières qui la composent, pourrait être facilement creusée d'environ deux pieds sur une longueur de 600 pieds, et l'on pourrait par là obtenir un chenal parfaitement droit, de 6 pieds de profondeur, même dans les eaux les plus basses.

Au rapide du Chapeau, qui se trouve à $3\frac{1}{2}$ milles plus haut, la rivière est traversée par un pont qui n'a que 14 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse.

Immédiatement au-dessus du pont, le chenal est rétréci par un récif à une largeur de 50 pieds environ; cependant, il s'y trouve 6 pieds d'eau à l'eau basse.

Ce récif pourrait être enlevé sans difficulté; mais il faudrait que le pont eût une arche navigable et un pont-tournant. Ces deux améliorations pourraient être obtenues à peu de frais.

A Chichester, à mi-chemin entre le Chapeau et les écluses, il y a un bon chenal, mais quelques cailloux le rendent tortueux.

A moins d'un mille et demi de L'Islet, il y a une barre de sable qui n'a que 5 pieds d'eau sur une longueur de 150 pieds, à l'eau basse. A 1,000 pieds en aval des écluses, il y a une batture de gravier qui n'a que 3 pieds 6 pouces d'eau à l'eau basse; elle est longue d'environ 50 pieds.

Cette batture pourrait être facilement enlevée pendant l'exécution des travaux, et, avec le Chapeau, elle constitue le seul obstacle qui exige une attention immédiate.

Entre le pied de l'île des Allumettes et les écluses de l'Islet, distance de $13\frac{1}{2}$ milles, il y a une pente de 3 pieds dans le chenal, et comme le barrage temporaire construit à la tête du rapide du Chapeau retient 4 pds. 6 pcs. d'eau à l'eau basse, l'on comprendra facilement que durant l'été de 1874, l'eau a dû être très basse dans le chenal de la Culbute.

L'effet produit par les mesures qu'il a fallu prendre pour l'exécution des travaux a été de réduire le niveau de l'eau de 2 pds. 6 pcs. au moins dans ce chenal, relativement à son état normal et à ce qu'il sera lorsque les travaux seront terminés.

En septembre, le vapour *Sir John Young* éprouva de la difficulté à passer la Pointe des Sauvages, et il dû suspendre ses voyages pour la saison,—ce qui fut aussi hâté par la plus grande difficulté éprouvée à passer les barres de sable qui se trouvent en face de la terre de Campbell, à 4 milles en amont de chez Bryson, à la crique de Bernard, et au Grand Marais, dans le chenal du Calumet, qui n'étaient pas affectés par les barrages de L'Islet.

Un examen soigneux de tous les obstacles révélés par l'état inaccoutumé de la rivière, a été fait.

J'ai examiné avec mon aide, M. H. B. Thomson, le chenal entre la tête de la Culbute et le Fort William.

Un relèvement détaillé, dont les plans sont terminés, a été fait des battures de la Pointe des Sauvages, du pont du Chapeau, de Chichester, et du bas des écluses.

Il faudra indiquer de la même manière le chenal entre la tête de la Culbute et le Fort William.

Le phénomène de l'année dernière a permis de voir tous les obstacles possibles qui se trouvent dans le chenal de la Culbute, et les relevés montrent qu'il n'y aurait aucune difficulté à les enlever, et que cela peut se faire à peu de frais.

Les plus sérieux sont ceux que l'on rencontre dans le chenal du Calumet, dont j'ai déjà parlé, et une comparaison avec les relevés de 1856-59 sembleraient porter à croire que le calcaire métamorphique s'use graduellement, à la barrière de la chute du Grand Calumet.

Le remède serait de placer des billots d'arrêt entre les piliers, sur le récif qui se trouve en haut de la chute, de manière à conserver 6 pieds d'eau sur ces battures, à l'eau basse.

Quant aux obstructions qui peuvent exister à l'embouchure de la Coulouge et à la tête du lac Coulouge, on peut les surmonter en construisant une digue d'une hauteur convenable aux rapides de l'Île des Chênes, dans le chenal du Rocher-Fendu.

Afin d'obtenir tous les renseignements possibles sur la hausse et la baisse relatives et sur les autres phénomènes offerts par la rivière des Outaouais,—j'adressai des circulaires à plusieurs personnes intéressées dans la navigation et le commerce de bois.

La seule réponse que j'aie reçue est celle de C. Rankin, écr., I. C., au service de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Témiscamingue, et elle est d'une telle importance que je vous en transmets copie avec ce rapport.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

J. G. Sippell, écr.,
Ingénieur en Chef.

G. H. PERRY, I. C.,
Ingénieur local adjoint.

TÉMISCAMINGUE, 8 janvier 1875.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 21 octobre, au sujet de l'état inaccoutumé de l'eau dans la rivière des Outaouais durant l'été dernier, et je répons à vos questions avec plaisir.

1ère.—"Quelle est la hauteur relative de l'eau à votre poste, comparativement aux saisons précédentes, et surtout à l'été dernier?"—R. Elle est plus basse qu'elle ne l'a été depuis plusieurs années, et d'au moins deux pieds plus basse que l'été dernier.

2e.—"Les phénomènes résultant de la hausse et de la baisse de l'eau, durant les 18 dernières années, ont-ils été modifiés par les opérations des fabricants de bois ou d'autres causes connues, comme les améliorations tendant à retenir ou augmenter la décharge des lacs?"—R. Pas le moins du monde.

3e.—"L'époque de l'eau haute généralement, lorsqu'elle est remarquée d'abord au printemps, celle de l'eau basse en été, et l'époque de la hausse en automne?"—R. Du 1er au 15 juin, mais si le printemps est hâtif, du 20 avril au 1er mai. Fin d'août ou commencement de septembre. Fin de septembre ou commencement d'octobre.

4e.—"Cette année a-t-elle été exceptionnelle ou autrement?"—Oui, pour la sécheresse.

Le peu de neige qui a tombé l'hiver dernier et la sécheresse intense et prolongée de l'été sont regardés, par les hommes les plus autorisés de cet endroit, comme étant la cause ou les causes de cette fluctuation inaccoutumée. Je puis mentionner que tous les petits tributaires de ce lac ont été excessivement bas l'été dernier. Les Sauvages se plaignaient du peu d'eau qu'il y avait dans les petites rivières, et disaient qu'ils n'avaient jamais eu autant de difficulté à y passer. J'ai un peu tardé à répondre à votre lettre, mais notre service postal n'est pas aussi parfait qu'il pourrait l'être, et c'est ce qui a causé mon retard.

Je demeure, etc.,

G. H. Perry, écr., I. C., etc., etc.

C. RANKIN.

ANNEXE No. 4.

CANAL CORNWALL.

CORNWALL, 1^{er} juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le canal Cornwall, pour l'année fiscale terminée au 30 juin 1875.

Le canal a été tenu en bon ordre entre le 1^{er} juillet 1874 et le 4 décembre suivant, date à laquelle il fut fermé pour l'hiver. Il fut ouvert de nouveau à la navigation le 4 mai 1875, et il a continué d'être en bon état jusqu'à la fin de l'année.

Les réparations se sont principalement bornées aux portes d'écluse, aux coursiers d'alimentation, et à la reconstruction des portes supérieures de l'écluse de prise d'eau; on a fait six nouvelles passerelles attachées aux portes d'écluse; six nouveaux genoux; posé de nouveaux segments dans l'enclave inférieure de l'écluse No. 20; élevé les murs en talus; ouvert des fossés; macadamisé le chemin qui traverse le souterrain de Milleroche, et fait des portes neuves pour l'écluse No. 17.

Le chiffre total des bordereaux de salaires s'élève à \$6,589.34.

Le canal s'est fermé le 4 décembre 1874 et s'est ouvert le 4 mai 1875.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

D. A. McDONELL,
Surintendant.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 5.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

MORRISBURGH, 20 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les canaux de Williamsburgh, pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1875.

Canal de la Pointe à Farran.

Les portes d'écluse ayant été mises en ordre dans le cours de l'été, sont maintenant toutes en bon état. La berge du canal aurait besoin d'être empierrée par endroits. Quelques-unes des poutres de la jetée qui se trouve à la tête du canal ayant été brûlées durant la saison de 1873-74, ont besoin d'être remplacées. Il faudrait aussi faire quelques réparations au quai et au pilier du pied du canal.

Canal du Rapide Plat.

Les écluses et les portes sont en bon ordre. Le quai du pied du canal a été complètement réparé. On est maintenant occupé à empierrer les berges, là où les pierres ont été enlevées. La jetée de la tête du canal a besoin de réparations.

Canal de la Jonction des Iroquois et des Galops.

Les portes à l'écluse des Iroquois ont besoin de quelques réparations. Celles des écluses Nos. 26 et 27 (Galops) ont grandement besoin d'être réparées. Les berges et estacades sont en assez bon ordre et ne réclament que de légères réparations. La jetée à la tête du canal des Galops est en assez mauvais état. L'on est maintenant occupé à faire les réparations nécessaires aux portes et aux berges ; mais il faudrait prendre des mesures pour faire réparer les jetées dans le cours de l'hiver prochain.

Il faudrait avoir des portes de rechange pour le cas où il surviendrait quelque avarie aux portes des écluses.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

A. G. MACDONELL,
Surintendant.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 6.

CANAL WELLAND,

BUREAU DU CANAL WELLAND,
STE. CATHERINE, 27 juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Le canal a été fermé le 10 décembre 1874, à midi, et ouvert à la navigation le 3 mai 1875.

Il n'y a eu dans le cours de l'année qu'un seul accident grave. Le 6 juillet 1874, la goëlette *Louisa*, de Ste. Catherine, emporta toutes les portes de l'écluse No. 21, ce qui a interrompu la navigation pendant 48 heures.

La saison de 1874 a été excessivement sèche, et en conséquence l'eau a été, après le milieu de juillet, très basse dans le canal, et a continué de l'être tout l'hiver. Le canal a été alimenté, une grande partie de l'hiver, par l'eau du lac Erié.

L'eau reçue de la Grande Rivière, par le canal d'alimentation, devient moins abondante d'année en année, probablement à cause des grands défrichements qui se font dans les forêts qui en avoisinent les sources, ainsi qu'à cause du drainage pratiqué par les agriculteurs des mêmes localités, par lequel une partie de l'eau qui s'écoulait autrefois dans la Grande Rivière est détournée ailleurs. Quelques-unes des digues construites en amont de Dunnville, dans le voisinage d'Indiana, ont aussi été emportées par les eaux et n'ont pas été reconstruites; en conséquence, il ne s'y trouve plus de réserve d'eau devant descendre durant l'été.

L'eau s'est assez bien maintenue cette année, et la satisfaction paraît être générale, non-seulement parmi les navigateurs, mais aussi parmi les manufacturiers établis sur le canal.

Il y a eu une grande diminution dans le trafic du canal depuis mon dernier rapport, et l'on peut sans aucun doute l'attribuer à la stagnation générale des affaires dans toutes les parties du pays.

Les prix du fret ont été très bas, et les navires ont généralement perdu de l'argent sur les affaires de 1874, et beaucoup d'entre eux ne se sont pas encore appareillé pour cette saison; cependant, je suis heureux de pouvoir signaler une amélioration depuis quelques jours, et je pense qu'elle se maintiendra pour le reste de la saison.

J'éprouve aussi beaucoup de plaisir à faire rapport que les employés du canal, à très peu d'exceptions près, ont fait preuve d'une grande ponctualité et fidélité dans l'accomplissement de leurs devoirs.

Quelques ouvrages nouveaux ont été exécutés, et il a été fait de grandes réparations durant l'année, sur lesquelles je désire attirer votre attention, ainsi que sur les constructions qu'il faut entretenir.

La division No. 1, qui s'étend depuis Port Dalhousie jusqu'au pied de l'écluse No. 20, distance de 814 milles, renferme le havre et les jetées de Port Dalhousie, 35 ponts fixes, 8 ponts-tournants, 11,398 pieds de chemin de halage flottant et de cales flottantes, 3 "chutes" ou plans inclinés, un coursier hydraulique et ravin de 600 pieds, 448 pieds d'aqueduc en bois, 18 déversoirs et 19 écluses.

Il y a sur cette division 17 maisons pour les employés, outre les cabanes servant à abriter les opérateurs des ponts et des écluses.

Il y a aussi été construit dans le cours de l'année, un nouveau pont-tournant sur le canal, à Port Dalhousie.

On a érigé des clôtures autour des lots sur lesquels les maisons appartenant au gouvernement sont construites, aux écluses 2, 3, 5, 10, 11, 16, 17 et 18.

Le mur qui se trouve en bas de l'écluse No. 5 a été solidement reconstruit. Des réparations importantes ont été faites au printemps de 1875 aux déversoirs des écluses 6 et 17.

Toutes les écluses de cette division, sauf celle No. 1, ont été parfaitement nettoyées et les portes en ont été réparées.

Les pièces de bois qui se trouvaient dans le lit du canal ont été soigneusement enlevées ; les roches et les amas de vase ont aussi été enlevés, les cabanes des écluses et des ponts ont été réparées, et le tout a été mis en bon ordre.

La division No. 2, qui s'étend depuis le pied de l'écluse No. 20 jusqu'à la Jonction, distance de $11\frac{3}{4}$ milles, contient 16 ponts fixes, 10 ponts-tournants, 1 pont flottant qui traverse le ruisseau de Chippawa en bas de l'écluse à Welland, 585 pieds de chemin de halage flottant, un aqueduc à travers le ruisseau de Chippawa, 8 déversoirs, 9 écluses, 6 grands souterrains et un souterrain sous le canal, 7 maisons d'habitation, outre les cabanes des ponts et des écluses.

Il a été construit deux nouveaux ponts-tournants sur cette division : un chez Hurst, au haut de Thorold, et un à Welland, ainsi que trois petits ponts fixes. On a aussi construit un petit hangar à l'écluse 22 ; 13 cabanes d'écluses ont été reconstruites, une à chacune des écluses Nos. 19, 20, 21, 22, 23, 24 et 25, deux à l'écluse de prise d'eau de Thorold, deux à Port Robinson, une à Allanburg, et une au pont de Marlatt. En outre, on a érigé une maison d'éclusier à l'écluse No. 22.

On a entouré de clôtures les lots sur lesquels sont situées les maisons du gouvernement aux écluses 19, 20 et 21.

Les écluses de cette division ont toutes été nettoyées au printemps de 1875, excepté à Port Robinson et à Welland ; les portes d'écluse ont été réparées, et la cuvette du canal a été nettoyée depuis le pied de l'écluse No. 20 jusqu'à l'étang de Marlatt, et l'écluse de prise d'eau à Allanburgh a aussi été complètement réparée.

La division No. 3, qui s'étend depuis la Jonction jusqu'à Port Colborne, distance de $7\frac{1}{4}$ milles, renferme le havre et les jetées de Port-Colborne, 5 petits ponts fixes, 2 ponts-tournants, 5,675 pieds de flottes doubles, 1,675 pieds de flottes simples, 17 souterrains et 5 maisons, outre les cabanes des ponts et des écluses.

Sur cette division, dans le cours de l'année, il a été construit un mille et demi de flottes neuves, et les anciennes ont été réparées.

Le chalan élévateur (Patk. McCoy) a été reconstruit, celui qui sert au transport du gravier a été réparé, et le bateau passeur a été peinturé et radoubé.

Une cabane d'éclusiers à l'écluse de Port-Colborne a été reconstruite, et des réparations ont été faites aux autres cabanes.

La jetée et le brise-lame ont été réparés, et le souterrain du côté est de l'écluse de Port Colborne a été reconstruit.

Il a été construit deux cuisines pour les maisons des éclusiers, et des réparations ont été faites à la maison d'habitation de l'un d'entre eux.

Deux ponts ont été replanchiés.

La station de Dunville, ou de l'Alimentateur, qui s'étend depuis la Jonction jusqu'à Dunville et de là jusqu'à Port-Maitland, distance de $22\frac{3}{4}$ milles, renferme le havre et les jetées de Port-Maitland, 12 ponts fixes, 5 ponts tournants, 8 souterrains sous le canal, 3 déversoirs en pierre, 26 vannes pour laisser passer l'eau sur la digue, 2 puits à travers la berge de l'alimentateur, 4 portes d'arrêt et 3 écluses.

Sur cette division, il a été construit un pont tournant à Stromness, avec nouvelles avenues ; et des réparations ont été faites à deux autres ponts, à Marshville et à Stromness.

Quatre ponts fixes ont été construits, 5 autres ont été réparés, et le pont de péage, long de 600 pieds, a été planchéié.

On a construit une nouvelle porte d'écluse, et la faite de l'écluse de prise d'eau de Dunville a été couronné ; elle a aussi été planchéiée et munie d'un nouveau heurtoir.

Quatre portes d'arrêt à l'entrée du coursier du moulin ont été construites. On a fait deux nouvelles allonges aux maisons des éclusiers à Port-Maitland, et des réparations à la cabane des éclusiers à Dunville.

Le talus a été empierré sur une longueur de 100 pieds et protégé avec des madriers, à part les réparations ordinaires.

La jetée ouest, à Port-Maitland, dont la reconstruction à partir du niveau de l'eau a été entreprise par Stephen Haney, est presque terminée.

Il a été construit un nouveau chalan pour le service de cette division.

Il a fallu faire plus d'ouvrage que d'habitude sur le canal, cette année, pour enlever les amas de sédiments qui s'y étaient formés et en réparer les berges, en conséquence des grands froids de l'hiver dernier et des dommages causés aux berges par la grande quantité de glace et d'eau qui est descendue de la Grande Rivière au printemps.

Tout les nouveaux ouvrages ont été soigneusement et solidement faits, et ils ont été peints partout où cela était nécessaire.

Huit nouvelles portes ont été faites et déposées dans des endroits convenables où on pourra les utiliser en cas d'accidents. On travaille à en construire quatre autres, qui seront bientôt terminées.

Plusieurs personnes se sont établies sur les propriétés du département des Travaux Publics se rattachant au canal. Beaucoup de maisons sont louées par les individus qui ne les occupent pas, et bien que, conformément aux instructions que j'ai reçues du département, je les aie tous notifiés d'avoir à vider les lieux, bien peu d'entre eux se sont occupés de cette notification. Je suis d'avis que l'on devrait faire payer une redevance à ceux qui ne partiront pas.

J'annexe à ce rapport une liste des navires auxquels j'ai fait payer des amendes et indemnités durant l'année, lesquelles s'élèvent à \$2,860.13, que j'ai remis au percepteur de ce port, James Clark, écr.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics.

E. V. BODWELL,
Surintendant.

AMENDES ET INDEMNITÉS perçues des propriétaires de navires pour infractions des règlements sur le canal Welland, durant l'année finissant au 30 juin 1875.

DATE.	NOM DES NAVIRES.	MONTANT.	OBSERVATIONS.
		\$ cts.	
4 juillet.....	Remorqueur "Gordon".....	20 00	
4 ".....	do "Favorite".....	20 00	
10 ".....	Propulseur "Granite State".....	2,500 00	
16 ".....	Remorqueur "Gordon".....	20 00	
16 ".....	Propulseur "Bristol".....	20 00	
22 ".....	Goëlette "T. Y. Avery".....	4 00	
31 ".....	Propulseur "Cleveland".....	20 00	
31 ".....	do "Maine".....	20 00	
3 août.....	do "Africa".....	20 00	
7 ".....	do "Prussia".....	20 00	
15 ".....	do "Bella Cross".....	20 00	
1er septembre.....	do "City of Montreal".....	20 00	
2 ".....	Goëlette "Arabia".....	40 00	
1875.			
20 mai.....	Remorqueur "Lizzie".....	20 00	
22 ".....	Remorqueur "Metamora".....	20 00	
27 ".....	Remorqueur "Nasmith".....	30 00	
19 juin.....	Peterson et Cie.....	6 13	
22 ".....	Propulseur "Georgian".....	20 00	
22 ".....	Remorqueur "K. Haight".....	20 00	
		\$2,860 13	
	Goëlette "Louisa".....	\$1,100 00	Domages à l'écluse 21.— Obligation prise et remise au département des Travaux Publics.

E. V. BODWELL, Surintendant, C. W.

ANNEXE No. 7.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

STE. CATHERINE, 7 août 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état et le fonctionnement du canal de la Baie de Burlington durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Le canal a été fermé le 10 décembre 1874 et ouvert le 28 avril 1875.

Le bac servant de passeur, lorsque j'entrai en fonctions sur ce canal, était en très mauvais ordre, et il se brisa et sombra dans le cours de la saison. Je le fis relever et complètement réparer, et je pense qu'il pourra servir encore pendant deux ou trois ans. Ceci, et l'achat de quelques cordages, forme tout le budget des dépenses de l'année.

Les jetées sont en mauvais état et il faudra en renouveler la charpente, au-dessus du niveau de l'eau, avant longtemps.

Les jetées ont pris en feu en plusieurs endroits, mais elles n'ont pas éprouvé beaucoup de dommages. J'ai l'intention d'en renouveler le clayonnage et les planchers là où c'est nécessaire, mais je ne me propose pas de faire de réparations considérables cette année.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. V. BODWELL,
Surintendant.

F. BRAUN, Ecr. Secrétaire
Département des Travaux Publics.

ANNEXE No. 8.

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE RIDEAU.

OTTAWA, 15 juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année fiscale éeoulée.

Les principales réparations ont été faites aux endroits suivants :

Moulins de Kingston.

Clôture renouvelée autour du terrain ; le pont tournant a été peinturé à neuf, et le grand talus a été empierré pour le protéger contre l'action de l'eau.

Moulin de Brewer d'En-Bas.

Clôture renouvelée autour du terrain ; réparations au pont tournant.

Brewer d'En-Haut.

Réparations à la maison de l'éclusier ; pont tournant peinturé à neuf, et nouveau jeu de poutres d'arrêt.

Chutes à Jones.

Nouvelles portes encadrées et posées ; réparations à la maison de l'éclusier.

Moulins de Davis.

Portes supérieures de l'écluse renouvelées ; réparations à la maison de l'éclusier, et nouveau hangar construit.

Chaffey.

Portes supérieures de l'écluse renouvelées ; réparations à la maison de l'éclusier.

Newboro'.

Reconstruction du pont élevé qui traverse le canal.

Narrows.

Cloison renouvelée ; pont tournant peinturé et piliers de protection construits à la tête de l'écluse pour garantir le mur en aile.

Smith's Falls (isolée).

Réparations à la maison de l'éclusier.

Smith's Falls.

Réparations au barrage, et doublé l'intérieur du bassin pour empêcher l'eau de filtrer à travers les murs.

Old Slays.

Réparations à la maison de l'éclusier.

Merrickville

Réparations au blockhaus.

Nicholson's.

Mur en pierre sèche dans la tranchée démolie et reconstruit

Burritt's Rapids.

Barrage élevé et réparé. Pont tournant élevé et réparé

Beckett's.

Outillage livré pour réparer le pont.

Ile Longue.

Pont replanché et réparations faites à la cloison de coltis.

Black Rapids.

Une paire de portes d'écluse, et clôture du terrain renouvelée.

Hogsback.

Faite de la cloison de coltis renouvelée; maison de l'éclusier réparée; digue plate prolongée, et nouvelle cloison avec ouvertures posées.

Hartwell's.

Pont sur le déversoir renouvelé. Maison de l'éclusier réparée. Clôture neuve et nouveau hangar construit. Pierres posées dans les berges pour protéger les tubes.

Ottawa.

Réparations diverses aux pertuis, etc.

Il a été livré des poutres de chêne pour la confection de quatre paires de portes. Ces portes seront préparées durant la saison pour remplacer celles qui ne sont pas sûres.

La quantité de matières solides jetées dans le bassin du canal, du côté ouest, par l'égoût de la rue Slater, s'est tellement accumulée que les barges chargées ne pouvaient arriver aux quais, et il a fallu le nettoyer au printemps.

Ceci devrait être complètement arrêté aussitôt possible, car outre que ces dépôts nuisent à la navigation, ils sont très nuisibles au point de vue sanitaire. Mais tant que l'égoût collecteur ne sera pas terminé, je ne vois aucun moyen d'y remédier autrement qu'en nettoyant le bassin tous les ans. Dans le cours de l'hiver dernier, M. A. B. Perry, A.P., a fait un relevé des terrains submergés par les eaux du lac du Diable qui passe par-dessus la digue de Chaffey. Les renseignements ainsi obtenus permettront, je l'espère, d'en arriver à un règlement satisfaisant des réclamations d'indemnité pour les dommages causés par ces eaux.

Un relèvement semblable au lac à l'Aigle est aussi devenu nécessaire pour arriver à une appréciation exacte des différentes demandes d'indemnité pour les mêmes causes.

Nonobstant le peu de pluie qui est tombé dans le cours de l'année dernière, l'eau s'est maintenue à un niveau satisfaisant dans toutes les parties du canal.

J'ai l'honneur d'être, etc,

FRED. A. WISE,
Ingénieur-surintendant.

F. Braun, etc., secrétaire,
Dépt. des Travaux Publics.

ANNEXE No. 9.

CANAL ST. PIERRE.

ST. JEAN, N. B., 16 août 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le canal St. Pierre pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Le canal a été fermé le 15 décembre 1874, et ouvert le 10 mai 1875; il a été ouvert au trafic 219 jours, ou 5 jours de moins que l'année précédente.

La cuvette du canal est passablement encombrée de terre dégradée des berges, et les navires fortement chargés éprouvent de la difficulté à y passer. L'entrée du canal sur la baie de St. Pierre s'est tellement encombrée de sédiments que beaucoup de navires ne peuvent la franchir qu'à marée haute. La maçonnerie de l'écluse et du mur en aile, dont j'ai parlé l'an dernier comme étant en mauvais état, est devenu bien plus délabrée dans le cours de l'année écoulée. Le pont tournant est en assez bon état.

Ci-suit un relevé du nombre et du tonnage des navires qui sont passés dans le canal durant l'année, avec le montant des péages perçus :

Mois.	No. de navires allant au nord.	Tonnage.	Péages perçus.	No. de navires allant au sud.	Tonnage.	Péages perçus.
			\$ cts.			
1874.						\$cts.
Juillet.....	63	2,341	63 10	59	2,250	50 80
Août.....	50	1,412	52 20	38	1,621	29 35
Septembre.....	48	1,537	43 48	40	1,416	34 21
Octobre.....	62	2,119	50 14	43	1,632	40 30
Novembre.....	45	1,952	47 97	42	1,810	45 15
Décembre.....	14	507	11 15	10	345	10 14
1875.						
Mai.....	27	923	23 65	20	827	23 13
Juin.....	64	2,412	73 08	48	2,156	50 84
	373	13,202	364 77	300	12,057	283 92

RÉCAPITULATION.

Nombre total de navires.....	673
Tonnage total.....	25,259
Nombre de bateaux ouverts.....	210
Péages perçus.....	\$648.49

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur-en-charge.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire
Département des Travaux Publics.

ANNEXE No. 10.

DISTRICT DE LA RIVIÈRE TRENT ET DE NEWCASTLE, GLASSOIRES, ESTACADES
ET NAVIGATION.

PETERBORO, 25 août 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur le^s ouvrages qui me sont confiés, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Ces ouvrages forment deux divisions, savoir, ceux qui ont été faits pour l'amélioration de la "Navigation intérieure du district de Newcastle," et ceux qui ont pour but de faciliter la descente du bois.

L'eau s'est maintenue partout à un niveau plus élevé qu'elle ne l'avait été depuis plusieurs années, bien que les districts voisins souffrissent du manque d'eau, qui paraît avoir été général dans tout le Canada. Le trafic a été plus considérable que d'ordinaire et a éprouvé moins d'interruptions qu'en aucune autre année.

Lindsay.

L'écluse de cette station coule beaucoup ; et il s'en échappe une grande quantité d'eau qui devrait être retenue dans la rivière Scugog, d'autant plus que le nombre des éclusages a été plus grand, durant la dernière saison, que durant les années précédentes.

Le barrage aurait besoin de nouveaux poteaux et liens, et il serait bon d'enlever les pièces de bois et les débris qui encombrant le lit de la rivière.

Rivière Fénélon.

Les piliers et estacades récemment construits par le département ont été d'une grande utilité pour la navigation, et ont fait cesser le mécontentement qui existait avant leur construction. Les circonstances particulières qui accompagnent la navigation de cette rivière font qu'il est devenu nécessaire d'employer un surveillant, durant la saison de navigation, pour régulariser la descente des bois de construction.

Les piliers et estacades sont en bon ordre, et il a été placé de nouveaux poteaux d'amarrage sur la berge ouest.

Bobcaygeon.

Les murs d'écluse, qui laissaient filtrer l'eau, ont été réparés, complètement calfatés et jointoyés en ciment de Portland. Une fuite, qui existait évidemment depuis longtemps, a été découverte dans l'un des murs en aile inférieurs, et bouchée avec du béton hydraulique. Les portes ont été réparées depuis la marque de l'eau basse jusqu'au faite, et il a été posé un engrenage mécanique pour les ouvrir et les fermer,

en sorte que le travail peut maintenant être fait par un seul homme. Le pont tournant proprement dit, qui traverse le canal, a reçu quelques réparations, mais il fonctionne encore mal en conséquence de ce que la maçonnerie du pilier, sur lequel tourne la superstructure, a été ouverte par l'action de la gelée. J'espère pouvoir y apporter remède l'automne prochain. La digue supérieure a été réparée. Le nombre des éclusages à cette station, dans le cours de l'année dernière, qui s'est élevé à 1,331, montre que le commerce de ce district augmente.

Buckhorn.

Les cloisons de la glissoire ont été revêtues verticalement de madriers de chêne de 3 pouces. Les piliers s'en vont en ruine. Il serait à propos de les renouveler, car la sûreté de la digue en dépend en grande mesure. La digue sera planchée et empierrée à l'eau basse, car c'est elle qui entretient la navigation entre cette station et Bobcaygeon et Bridgenorth.

Petit Lac

Les piliers ont été endommagés par la débâcle des glaces, mais les dommages n'ont pas été considérables. Les estacades ont aussi été brisées, mais elles ont été réparées.

Whitlaw's Rapids.

Les portes supérieures de l'écluse coulaient beaucoup au printemps et ont causé une interruption de la navigation. En les examinant, je vis que cette fuite était causée par une drosse qui s'était introduite sous la porte et l'empêchait de se fermer sur le busc. Cette obstruction a été enlevée et la navigation repris son cours. L'on éprouve toujours beaucoup de difficulté, ici, à faire fonctionner les portes à différentes époques de la saison, à cause du bran de scie, des drosses et autres débris qui viennent des moulins et qui entrent dans l'éclusé et se logent près des portes et dans les enclaves des tourillons. Un déversoir construit dans le barrage en aile aiderait à faire disparaître cette difficulté. L'entreprise du renouvellement du barrage en aile a été terminée d'une manière satisfaisante le 28 octobre dernier.

Le pilier et l'estacade conductrice érigés au-dessus de l'écluse ont été d'une grande utilité pour les navires et les barges qui passent par cette écluse, parce qu'ils empêchent les billots de sciage d'entrer dans le canal et de l'encombrer. Le pilier a été endommagé le printemps dernier et aurait besoin d'être réparé depuis le niveau de l'eau jusqu'au faite. Un hangar a aussi été construit pour y déposer les outils et machines.

Hastings.

Le pont tournant qui traverse le canal a été renouvelé, et l'on a construit un mécanisme pour ouvrir et fermer les portes de l'écluse, comme à Bobcaygeon. Ceci a été d'un grand avantage, parce que l'ancienne méthode d'appliquer une force à l'extrémité du balancier endommageait les portes.

Les murs de l'écluse ont été rejointoyés en ciment de Portland, et quelques pierres détachées ont été enlevées du lit du canal. Ses portes ont subi quelques légères réparations.

Heeley's Falls.

La digue laisse ici filtrer l'eau et sera réparée cet automne. La glissoire, qui a été construite seulement pour la descente du bois, a besoin de réparations, mais elles devraient être faites par le "Comité des fabricants de bois."

Middle Falls.

Les ouvrages de cette station, qui se composent d'une digue, de glissoires et d'estacades, sont entretenus par le "Comité des fabricants de bois," qui est autorisé à prélever des péages sur les différentes espèces de bois qui y passent, et à en employer les revenus à l'entretien des travaux. Quelques légères réparations ont été exécutées dans le cours de l'année.

Chisholm's Rapids.

Les ouvrages se composent d'un canal de 3,000 pieds de longueur, d'une écluse en maçonnerie brute de 133x33 pieds, avec 4.25 pieds d'eau sur le seuil inférieur à l'eau basse, d'un barrage de 715 pieds de longueur et de 6 pieds de hauteur, avec glissoire, déversoirs et estacades flottantes. La glissoire et les estacades sont entretenues par le "Comité des fabricants de bois."

L'écluse ne fonctionne pas en ce moment. Plusieurs personnes ont demandé la permission de construire des moulins sur le canal et d'en employer l'eau pour des fins manufacturières. Ces demandes ne sont pas déraisonnables, mais je ne pense pas qu'il serait prudent d'affirmer les pouvoirs d'eau pour plusieurs années.

Je puis dire en terminant que les améliorations autorisées par le département ont donné la plus grande satisfaction ; et d'après ce que je puis voir, je pense que les gens n'auraient aucune objection à ce que des péages fussent prélevés sur ces ouvrages.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

THOMAS D. BELCHER,
Surintendant.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics.

NAVIGATION INTÉRIEURE.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

RELEVÉ du trafic passé par les écluses durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

I.—ECLUSE LINDSAY.

Date.	Vapeurs.	Barges.	Eclusages.	Charge- ments.	Observations.		
1874.							
Juillet.....	83	67	197	Billots de sciage, bois de const., bois équarr., poteaux de télégraphe, traverses de chemins de fer, estacades, barts, bardeaux, bois de charp., gravier, pierres et briques.	Navigation fermée le 5 novembre 1874 et ouverte le 16 avril 1875. L'écluse coulait beaucoup; a été réparée par le gouvernement local, mais elle n'est pas encore étanche. Le mouvement du trafic a été plus considérable qu'en aucune année antérieure.		
Août.....	107	130	287				
Septembre.....	95	124	217				
Octobre.....	59	86	156				
Novembre.....	27	44	67				
1875.							
Mai.....	34	40	89				
Juin.....	85	142	320				
Total.....	490	633	1333				

ROBERT DOUGLAS,
Eclusier.

II.—ECLUSE DE BOBCAYGEON.

Chargements.	Quantités et descriptions.		Observations.
Bois ouvré.....	Pds. carrés, pin.....	17,730,000	La navigation s'est fermée le 21 novembre et s'est ouverte le 23 avril.
Billots de sciage.....	“ “	8,000	
Bardeaux.....	Pin et cèdre.....	585,000	Le nombre des éclusages a été plus considérable qu'en aucune autre année.
Bois de construction...	Pièces de pin.....	1,200	
Billes à bardeaux.....	Cordes, pin et cèdre....	938	La navigation n'a pas été interrompue de la saison, et l'eau s'est maintenue plus haute que jamais. Des chalans portant jusqu'à 100,000 pieds de bois ont pu traverser l'écluse.
Bois de chauffage.....	“ hêtre et érable..	5,045	
Traverses de ch. de fer.	Epinette rouge et cèdre	7,295	
Poteaux de télégraphe.	Cèdre	3,900	
Pierre.....	Cordes, pierre à chaux.	455	
Total, éclusages.....		1,331	

EDWARD KELLY,
Eclusier.

III.—ECLUSE DE PETERBORO.

Date.	Vapeurs.	Barges.	Eclusages.	Chargements.	Observations.
1874.					
Juillet	42	10	42	Voyageurs et fret.	Eau haute.
Août.....	51	21	51		Eau assez haute, mais baisse rapidement.
Septembre.....	48	13	48		do do do
Octobre	39	17	39		Assez d'eau pour cette saison de l'année; 5 pds. sur le seuil inférieur.
Novembre	12	5	12		Navigation fermée le 15 novembre 1874.
1875.					
Mai	10	4	10		Navigation ouverte le 26 avril 1875. Interrompue du 16 au 19 juin.
Juin	36	13	36		
Total	238	83	238		

JOHN HAGGART,
Eclusier intérimaire.

IV.—ECLUSE DE HASTINGS.

Date.	Vapeurs.	Barges.	Eclusages.	Chargements.	Observations.
1874.					
Juillet.....	61	138	130	6,535 ton'x. min. de fer 7,080 do	Navigation fermée le 15 nov., mais le minéral de fer a cessé de passer par l'écluse le 5 oct., et en conséquence de la dépression commerciale, son expédition n'a pas été reprise depuis.
Août.....	67	136	135			6
Septembre.....	46	94	93	Bil. de sciage 4,090 ton'x. min. de fer	
Octobre	2	5	5	225 do	
Total.....	176	373	369	17,930	

TIMOTHY COUGHLAN,
Eclusier.

CHENAL FÉNÉLON.

Billots de sciage.....	352,500
Traverses de chemins de fer.....	26,000
Bois équarri	2,000
Flottes.....	3,453

GEORGE MARTIN,
Surveillant.

ANNEXE No. II.

GLISSOIRES ET ESTACADES.—DISTRICT D'OTTAWA.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

BUREAU DU SURINTENDANT,

OTTAWA, 9 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les travaux publics qui me sont confiés, pour l'année terminée au 30 juin dernier.

Vers la fin de la saison 1874, il n'a été éprouvé aucune difficulté dans la descente du bois aux différentes stations. Il avait été pris de telles précautions pour répondre aux désirs des fabricants de bois, que les bois de service expédiés tard dans la saison ont pu passer sans trop de difficulté; mais dans le but de satisfaire aux besoins futurs, il a été jugé utile d'améliorer et prolonger quelques glissoires pendant l'hiver. Ce travail a été heureusement accompli, et j'en parlerai plus bas.

Le tableau suivant donne la quantité de bois carré, aplani et de construction, ainsi que des billots de sciage, qui a passé par les ouvrages ci-dessous mentionnés en 1874.

Glissoire de la Chaudière Sud.

	<i>Radeaux.</i>	<i>Pièces.</i>
Bois équarri.....	10,816	261,020
do méplat.....	115	2,667
Billots de sciage.....	19	608
Bois de dimension.....	12	557
do do	détaché	550
Traverses	335	....
Planches	333	....
Madriers	46	....
Total	11,676	265,502

Glissoire de la Chaudière Nord ou de Hull.

	<i>Pièces.</i>
Billots de sciage.....	295,214
Bois méplat.....	13,371
Total	308,585

Estacade de la Gatineau.

	<i>Pièces.</i>
Billots de sciage.....	536,007
Bois équarri.....	4,066
Bois méplat.....	6,116
Cèdres ronds.....	6,855
Traverses de chemin de fer.....	3,800
Poteaux de clôture.....	2,960
Total	559,804

Des réparations et améliorations ont été faites aux différentes stations sur l'Outaouais et ses tributaires, là où elles étaient devenues nécessaires. Celles qui méritent d'être particulièrement mentionnées sont l'examen et la presque complète reconstruction des glissoires des Joachims et du Portage-du-Fort, sur l'Outaouais; la reconstruction d'un barrage très-important au rapide Plat, sur la Madawaska, qui avait été incendié; l'enlèvement d'un récif avancé qui nuisait à la navigation du rapide des Chenaux par les bateaux à vapeur; la réparation de la courbe de la glissoire et des barrages des Chats; le prolongement des estacades flottantes de la Gatineau; le prolongement et placement d'un fond en poutres au pied de la glissoire de la Chaudière; certains travaux importants pour faciliter le passage des billots de sciage à la sortie de la glissoire de Hull, et la réparation des piliers d'estacade endommagés par la débâcle des glaces, au Sault-au-Récollet, sur la rivière des Prairies.

Le printemps dernier, la hauteur de l'eau sur plusieurs des rivières comprises dans ma division était favorable à la descente de tout ce qui pouvait flotter; sans doute quelques lots de bois de service et de billots de sciage ont été retenus dans les petites rivières et ruisseaux éloignés, mais c'est ce à quoi on devait s'attendre, car autrefois les produits des forêts dans ces districts ne parvenaient aux marchés que la troisième année après qu'ils avaient été abattus.

L'entreprise particulière a fait beaucoup pour créer un meilleur état de choses là où ne se sont pas étendus les travaux du gouvernement; et comme la Compagnie d'Amélioration du Haut de l'Outaouais (qui s'occupe principalement du passage des billots) a fait ratifier sa charte primitive et augmenter ses pouvoirs par un acte spécial du parlement, l'on espère que lorsque les règlements nécessaires auront été passés, ses travaux actuels et ceux qu'elle projette de faire seront d'une grande utilité à toutes les branches du commerce. A ce sujet, il ne faut pas oublier qu'une autre organisation, la Compagnie d'Estacades du Bas de l'Outaouais, a obtenu une charte du parlement, en vertu de laquelle elle a construit des estacades qui promettent, lorsque ses autres ouvrages seront exécutés, de rendre d'aussi grands services aux personnes qui s'en serviront, que les ouvrages bien connus du haut de la rivière en ont rendus aux fabricants de bois de cette région, d'autant plus que l'on croit qu'elle respectera les droits de ceux qui peuvent avoir l'occasion de naviguer sur la partie de la rivière où sont situés ses travaux.

Tout en regrettant la dépression continue qui affecte le principal article de commerce de la vallée de l'Outaouais, il semblerait qu'il possède encore beaucoup de vitalité, car le revenu provenant des péages durant l'année expirée au 30 juin dernier (sur les ouvrages du gouvernement seulement), a été de \$104,255.66.

N'ayant eu le contrôle entier de ces ouvrages qu'après l'expiration de la dernière année fiscale, ce rapport est nécessairement court, mais j'espère que lorsque j'aurai à en faire un autre, je serai en position d'exposer plus complètement l'état des travaux et leurs besoins.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

GEO. B. BROPHY,

Surintendant,

Travaux de l'Outaouais.

F. Braun, Ecr., Secrétaire,
Départ. des Travaux Publics.

[Copie.]

ANNEXE No. 12.

GLISSOIRES ET ESTACADES.—DISTRICT DE ST. MAURICE.

BUREAU DU SURINTENDANT,
TRAVAUX DU ST. MAURICE.
TROIS-RIVIÈRES, 4 novembre 1875.

MONSIEUR,—Me conformant à votre lettre du 25 octobre, je vous transmets, pour l'information de l'honorable ministre des Travaux Publics, un rapport aussi exact qu'il m'a été possible de le faire sur les opérations de ce bureau durant la dernière année fiscale.

Vous comprendrez aisément que vu mon entrée récente dans le bureau, et la mort du regretté M. Symmes, je ne puis vous faire ce rapport que d'après les renseignements puisés dans les archives du bureau.

Malgré la dépression du commerce de bois il a descendu encore environ 422,000 billots.

L'année n'a été signalée par aucun accident d'importance.

DÉPENSES DU BUREAU.

Les dépenses courantes du bureau et des employés ont été de \$16,945, c'est-à-dire \$2,000 de moins que l'année précédente.

Réparations.

Le montant autorisé pour les réparations :

31 juillet 1874.....	\$8,000 00
La dépense totale est de.....	7,736 62

Station No. 1.—Entrée de la Rivière.

31 poteaux en orme.

1,634 pieds de bois posés sur les piliers.

283 verges de pierre.

800 livres de fer.

Couper des chaînes, enlever une batture et placer les estacades sur cette batture.

Réparer 4 pièces d'estacade.

Station No. 3.—Shawinigan.

Réparer quatre quais.

Relever 4 quais.

Réparer 30 pieds de digue.

Réparer toutes les estacades doubles dans la baie de Shawinigan.

Réparer les estacades simples.

Renforcer 2,000 pieds d'estacades doubles.

Poser les têtes des estacades.

Poser 4 toises de pierre au pied de chaque pilier.

CONSTRUCTION.

Le montant autorisé pour la construction est :	
18 août 1874.....	\$ 2,860 88
12 mai 1875.....	11,079 00
	<hr/>
	\$13,939 88

Station No. 1.—Entrée de la Rivière.

Deux piliers de 35 pieds sur 40 de fondation.
1580 verges de pierre.

Station No. 6.—Les Piles.

Construction d'une digue.

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

JOHN BOURGEOIS.
Commis.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 13.

GLISSOIRE DE LA PETITE DÉCHARGE.

SAGUENAY, 30 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport pour l'année fiscale finissant le 30 juin 1875.

Toutes les constructions qui sont sous ma garde sont en bon ordre pour la saison, mais il faudra des réparations assez considérables à la glissoire le printemps prochain ; c'est un ouvrage fait depuis 18 ans et il y en a une grande partie qui est pourrie et usée. J'aurai l'honneur de vous donner dans un autre rapport une évaluation approximative du coût de ces réparations.

Il a été dépensé pour les réparations dans le courant de l'année la somme de \$1,300.86, qui a été payée par votre département.

Tous les barrages et autres ouvrages l'embouchure des chenaux du lac St. Jean sont en bon ordre

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. BOULANGER,
Surintendant.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 14.

HAVRES, LACS DE L'OUEST.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 22 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les travaux de havres et les relèvements faits durant la dernière année fiscale.

LAC ONTARIO.

Kingston.

Il a été fait un peu d'ouvrage à Kingston durant la dernière saison, pour enlever les obstructions sur la batture de Carruthers, afin d'obtenir une profondeur de 13 pieds d'eau. L'outillage nécessaire a été construit le printemps dernier, et à l'ouverture de la navigation les opérations furent commencées sur un plus grand pied, et elles seront poursuivies jusqu'à sa clôture. On a constaté que cette batture se compose en partie de cailloux et que l'on peut détacher une grande partie des pierres au moyen d'un levier, et que les plongeurs peuvent les charger sur des cages. Il faut interrompre le travail pendant les gros temps. L'on se propose de travailler avec deux escouades de plongeurs. Le travail est bien organisé, car il se fait à la journée sous la surveillance d'un surintendant, qui le conduit parfaitement.

Rivière Napanee.

Cette rivière se jette dans la baie de Quinté à environ 26 milles en aval de Kingston. La somme votée par le parlement, durant sa dernière session, pour son amélioration, est de \$7,500, les municipalités devant y contribuer au montant de \$5,000 : le comté de Lennox et Addington \$2,000 et la ville de Napanee, \$3,000. Cet octroi doit suffire aux dépenses de deux ans. M. Daly, l'entrepreneur des travaux, a consenti à accepter les paiements de la seconde année en bons, et en conséquence tout l'ouvrage pourra être fait cette année, comme je l'ai fortement recommandé. Les municipalités ont donc recommandé au département que le contrat fut accordé à M. Daly, sans demander de soumissions, à des prix approuvés par l'ingénieur local. L'entreprise fut en conséquence donnée à M. Daly, qui s'est engagé à mettre immédiatement deux dragueurs en opération. L'ouvrage fut commencé le 16 juin dernier, et l'on espérait qu'il serait terminé dans la première semaine d'octobre. L'on veut obtenir un chenal de 9 pieds de profondeur, de 50 pieds de largeur, sur toute la longueur, et de creuser à cette profondeur jusqu'au moulin Diamond, en haut du pont. Il a aussi été donné instruction de faire un relevé minutieux de la rivière Napanee jusqu'à sa jonction avec la baie de Quinté. Mon adjoint, M. Hamel, est maintenant occupé à recueillir les renseignements nécessaires, afin de pouvoir faire une carte exacte de toute la distance.

Rivière au Saumon.

Cette rivière se jette aussi dans la baie de Quinté, et les habitants de Shannonville, village situé à quelques milles à l'est de Belleville, éprouvaient beaucoup d'inconvénients par suite des obstructions qui se trouvaient à son embouchure. Il fut voté une somme de \$3,000, durant la saison de 1874, pour faire les améliorations

nécessaires, lesquelles furent exécutées dans le cours de l'automne de la même année. L'ouvrage fut commencé le 8 octobre et terminé le 30 novembre 1874. Le résultat en a été satisfaisant. J'annexe le rapport du surintendant, le capitaine Paul.

Belleville, Baie de Quinté.

Une somme de \$2,000 fut affectée par le département, à même le fonds de draguage, à condition que la municipalité fournit une somme égale. Cette condition ayant été acceptée, l'ouvrage fut commencé le 1er août et terminé le 5 octobre. Ordre a été donné de faire un relèvement minutieux du havre de Belleville durant la prochaine saison, et de soumettre un projet embrassant toute la question de sa condition actuelle et de son amélioration.

Trenton, Baie de Quinté.

Des instructions ont été reçues de faire le relèvement du havre de Trenton.

Picton, Baie de Quinté.

Durant sa session de 1874, le parlement a voté un crédit de \$6,000 pour le nettoyage général et l'amélioration du havre de Picton. L'entreprise en a été confiée à M. Cornelius Daly. L'ouvrage fut commencé le 2 juillet et poursuivi jusqu'au 7 octobre 1874, et durant cette période il a été fait 772½ heures de travail, et il a été enlevé 41,541 vgs. de déblais, mesurés sur les chalans. Vu la modicité du crédit, des améliorations fort désirables n'ont pu être effectuées, mais nous avons obtenu de bons résultats pour la somme dépensée, et l'on a même fait plus d'ouvrage qu'on ne se le proposait d'abord.

Cobourg.

L'amélioration projetée est la construction d'une jetée de 1,500 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur, sur l'alignement de la rue Hibernia, les deux tiers des frais devant être supportés par le département et l'autre tiers par les Commissaires du Havre. Ainsi que je l'ai dit dans mon rapport de l'année dernière, l'ouvrage a été retardé de 12 mois par la faillite des premiers entrepreneurs. Il fut donné à d'autres entrepreneurs trop tard en 1874, pour qu'il pût être rien fait, mais des mesures furent prises durant l'hiver pour obtenir les matériaux nécessaires, et ils furent très-régulièrement livrés durant tout l'hiver. La pose du premier caisson fut commencée le 15 mai 1875, et le 30 juin dernier, 16 caissons étaient en position. L'ouvrage entier se composera de 50 caissons de 30 pieds carrés. L'on pense qu'à la fin de l'année il en aura été placé 33, ce qui en laissera 17 à poser l'année prochaine. Une grande partie de la superstructure sera aussi posée avant la clôture de la navigation. L'ouvrage a été soigneusement fait par les entrepreneurs, MM. Row et Koyl, le travail aussi bien que les matériaux étant de première qualité.

Port Hope.

La somme de \$2,000 fut votée par le parlement durant l'année fiscale 1874-75, et l'entreprise fut donnée à M. C. W. Moberly et le contrat signé le 4 septembre 1874. Dans le cours de l'hiver dernier, le bois nécessaire fut amené sur les lieux, et la construction des caissons commencée à la fin d'avril dernier.

En conséquence du mouvement des matières qui forment le fond du lac, causé par les tempêtes d'hiver, il a fallu au printemps examiner de nouveau les profondeurs de l'eau à l'entrée du havre. L'emplacement des nouveaux caissons se trouvait tellement changé que j'ai dû demander un crédit supplémentaire afin de pouvoir approfondir quelques parties de l'emplacement de la jetée au moyen d'un cure-môle, et afin aussi de réduire les autres inégalités de surface du fond, l'intervalle entre les jetées

devant être approfondi par les Commissaires du Havre. Depuis qu'il a commencé l'ouvrage, l'entrepreneur l'a poussé avec énergie, et les matériaux et le travail sont parfaitement satisfaisants. L'amélioration consiste dans le prolongement de la jetée occidentale sur une longueur de 150 pieds, par 30 pieds de largeur, et le prolongement de la jetée orientale sur une longueur de 120 pieds, par 40 de largeur. L'on espère que l'ouvrage sera terminé dans la première semaine de septembre.

Port Darlington.

Ce havre a été soigneusement examiné. Il se trouve à environ 40 milles à l'est de Toronto. Le chemin par lequel on y arrive longe un marais qui s'étend jusque au chemin de fer Grand-Tronc. Il y passe un petit ruisseau qui contient de 5 à 7 pieds d'eau. Le havre se compose de deux jetées qui s'avancent dans le lac, en laissant entre elles un espace de 150 pieds. Ces jetées atteignent le lac approximativement sur une même ligne, mais cependant, celle de l'ouest est longue de 1,180 pieds et celle de l'est de 1,620 pieds. La charpente des caissons sous l'eau est en bon état. Sur la jetée est, la superstructure est généralement bonne; mais, sauf une longueur d'environ 300 pieds au milieu, celle de l'ouest a besoin de réparations. Néanmoins, cette jetée ne sert qu'à former une eau tranquille, tout le trafic du havre se faisant sur la jetée est. Le havre s'est passablement rempli; le chenal de 10 pieds a rarement 40 pieds de largeur, et dans quelques endroits il y a à peine 7 pieds d'eau. L'on affirme que cet état de chose nuit au commerce de l'endroit. Le havre n'est qu'à trois milles de Bowmanville, qui est une ville importante et progressive. Il s'y trouve plusieurs usines et manufactures, et le nombre en augmente. Tout ce district se distingue par son énergie et son esprit d'entreprise.

A sa dernière session, le parlement a voté une somme de \$5,000 pour faire approfondir le chenal du havre à une hauteur uniforme de 10 pieds, et des mesures sont prises pour faire exécuter l'ouvrage cette année.

Oshawa.

Oshawa se trouve à 4 milles de Whitby, et à environ 33 de Toronto. Son havre se compose d'une jetée de 730 pieds de longueur, quelque peu détériorée, avec un hangar à son extrémité, et elle est large de 60 pieds sur une distance de 135. A l'extrémité du quai, l'on trouve généralement une profondeur de 13 pieds d'eau, mais à 200 pieds plus près de terre, l'eau n'est que de 6 à 7 pieds du côté est, et de 5½ du côté ouest. Une petite crique circule à travers le marais, venant de l'intérieur, et ce marais contient un ou deux pieds d'eau sur une certaine étendue; il est couvert d'herbes aquatiques et de limon noir. Ce marécage est traversé par un chemin qui conduit au chemin de fer Grand Tronc. Le havre est à 1½ mille de la gare du chemin de fer, située elle-même à 1½ mille de distance de la prospère et active ville d'Oshawa. On s'y plaint que le manque de profondeur d'eau nuit sérieusement au commerce de la ville, et c'est pourquoi on demande des améliorations.

Lors de sa dernière session, le parlement a voté \$5,000 pour l'amélioration du havre.

L'on me dit que la Compagnie du Havre est sur le point d'employer une autre somme, indépendante de ce crédit, et que l'on prend des mesures pour faire exécuter les travaux nécessaires à l'amélioration du havre.

Whitby.

Le havre de Whitby est situé à une trentaine de milles de Toronto. Il est éloigné d'un mille du chemin de fer Grand Tronc, la ville de Whitby étant elle-même à deux milles au nord du chemin de fer. Tout le havre et le bassin intérieur ont été soigneusement examinés. Le bassin intérieur a généralement cinq pieds de profondeur. L'entrée en est large de 250 pieds, et à l'eau basse, la plus grande profondeur navigable est de 8.5 pds. Le trafic se fait exclusivement sur la jetée est, qui s'étend à 390 pieds au-delà du brise-lames. La jetée ouest a 640 pieds de longueur et dépasse celle de l'est de 220 pieds. Le brise-lames à l'est de l'entrée est complètement couvert sous un dépôt de sable. Une grande partie du brise-lames occidental est aussi couverte de

sable ; ce qui est à découvert, sur une longueur de 1,200 pieds, a une profondeur générale de 18 pouces. Il est partout fort détérioré.

La charpente des jetées, sous la ligne d'eau, est en bon état.

La superstructure de la jetée occidentale est délabrée.

La jetée est se continue en suivant la courbe de la terre sur une distance de 1,200 pieds. La superstructure n'est pas bonne. Quelques réparations ont été faites à l'extrémité sud. Le havre serait amélioré si l'on prolongeait les deux jetées. Il faudrait approfondir le havre, et l'attention du département a été fortement attirée sur cette nécessité. La Compagnie du Havre a réparé 840 pieds de la superstructure de la jetée est.

Frenchman's Bay.

Cet endroit est situé à 21 milles de Toronto. Le quai auquel arrêtent les navires est à un mille du chemin de fer. Il y avait autrefois une station de chemin de fer à Frenchman's Bay, mais on ne s'en sert plus maintenant, la correspondance avec le chemin de fer se faisant à Duffin's Creek, à 3½ milles de là. L'endroit ne renferme que quelques maisons. Dunbarton, qui est à environ 2½ milles plus loin, a une population de 300 âmes. Autrefois, il était expédié de cet endroit une quantité considérable de produits, mais on dit qu'en 1869 une tempête apporta une masse d'argile à l'entrée, en sorte que les navires qui étaient alors au quai durent alléger pour partir. Cette localité possède beaucoup d'avantages pour la construction d'un havre, mais cela entraînerait d'assez fortes dépenses. Le havre intérieur a une profondeur générale de 6 à 7 pieds, mais son entrée s'effectue par deux jetées d'environ 600 pieds de longueur, qui forment un chenal de 100 pieds de largeur, lequel est maintenant encombré de sédiments et n'a guère plus de 5 pieds de profondeur. La charpente est en assez bon état, bien que 100 pieds de la jetée orientale aient été emportés par les tempêtes. La superstructure aurait besoin d'être complètement renouvelée. Il est évident que ce havre, pour être de quelque utilité, aurait besoin d'être approfondi, les jetées mises en ordre, et le bout de celle de l'est renouvelé. Il y a eu quelques négociations, dans le cours de l'année dernière, pour que la municipalité du township de Pickering en obtienne le contrôle.

Toronto.

Le havre de Toronto a été soigneusement relevé par mon premier aide, M. Hamel, qui a accompli ce travail d'une manière qui lui fait honneur. L'on trouvera un rapport spécial sur ce travail à l'annexe 18.

LAC ÉRIÉ.

Port Burwell.

Il a été fait un relèvement complet de Port Burwell durant l'année 1874. Ce havre a été construit par des particuliers, car pendant que la compagnie dépensait \$100,130, elle n'a reçu de la province du Canada qu'une somme de \$12,546. Ce fait a été fortement commenté dans une communication au département par le président de la compagnie, qui ajoutait que depuis 25 ans elle n'avait ni demandé ni reçu aucune aide de la part du gouvernement.

Les péages ont diminué depuis quelques temps.

Port Burwell est situé entre Rondeau et la Longue-Pointe, et il est éloigné de 62 milles de la première localité, et de 22 milles de la dernière. La construction des navires s'y fait sur une certaine échelle. Le havre intérieur est formé par les eaux de la crique Big Otter (*Grosse Loutré*) qui a une profondeur de 8 pieds jusqu'à une légère distance du pont. La jetée occidentale est composée d'une superstructure en charpente reposant sur des piliers, longue de 500 pieds; elle est en mauvais ordre. Le reste, long de 860 pieds, repose sur une charpente noyée ordinaire, qui est encore assez saire. La jetée orientale est construite sur des piliers. A l'ouest du havre, les vents du sud-ouest ont charrié de la terre qui protège les piliers contre les vagues, et

si la superstructure était renouvelée sur la charpente, la jetée occidentale se trouverait en assez bon état. Il existe une batture à peu de distance de l'entrée qui conduit au quai au sud-est, sur laquelle il n'y a que 7.5 pieds d'eau. Cependant il y a un chenal qui en fait le tour. Les sondages entre le lac et la rue Pitt donnent de 12 à 8 pieds d'eau, avec quelques endroits moins profonds.

Une somme de \$10,000 a été votée par le parlement, à sa dernière session, pour l'amélioration de ce havre, dont \$2,500 doivent être employées à la réparation de la jetée ouest, et \$7,500 au curage du havre. Ce dernier travail est très indispensable, car si la jetée occidentale était prolongée de quelques verges en y ajoutant un bras au sud-est, la batture empêcherait l'entrée de tout navire tirant plus de 7.5 pieds d'eau.

Des annonces vont être immédiatement publiées pour demander des soumissions pour le draguage, mais l'on se propose de faire faire les réparations de la superstructure de la jetée ouest à la journée, l'ouvrage ne pouvant guère être donné à l'entreprise.

Un surintendant a été nommé à cet effet, des hommes ont été engagés, et l'ouvrage se poursuit actuellement. L'on pense qu'il sera terminé avant la clôture de la navigation.

Port Stanley.

Un crédit de \$7,000 a été voté en 1873 et renouvelé en 1874 et 1875. Mais comme cette somme ne permettrait, vu la profondeur de l'eau, que de prolonger la jetée occidentale de 80 pieds, les délais apportés dans l'exécution de l'ouvrage ont eu lieu parce que l'on s'attendait à recevoir d'ailleurs le complément de la somme requise. Mais l'argent n'étant pas fourni, il fut finalement décidé de prolonger la jetée de cette longueur, et des soumissions vont être immédiatement demandées pour l'exécution de l'ouvrage, qui consistera en deux caissons de 30 pieds chaque, et un autre de 25 pieds de longueur sur 30 de largeur. L'on espère que les trois caissons seront posés dans le cours de l'automne et que l'ouvrage sera terminé à bonne heure, à l'ouverture de la navigation l'année prochaine.

Eagle.

Des instructions ont été données de faire le relèvement de ce port et de constater quelles améliorations pourraient y être faites avantageusement.

Morpeth.

Ce port sera aussi examiné durant la prochaine saison, afin d'en constater le caractère.

RIVIÈRE DÉTROT.

Il a été donné ordre de faire un relevé soigneux de la rivière à partir d'Anderdon au nord d'Amherstburgh, terminus du chemin de fer du Sud du Canada, jusqu'à l'Île de Pierre (*Stony Island*) et la Grosse-Île, y compris les deux avenues, de manière à pouvoir déterminer s'il serait possible de construire un tunnel sous la rivière Détroit. Ce travail est conçu dans l'intérêt général de tous les chemins de fer qui passent dans l'État du Michigan. Il va être immédiatement commencé, afin qu'on puisse le terminer avant la fin de la navigation et qu'un rapport en soit présenté au parlement.

Obstructions à la navigation près d'Amherstburgh.

Ce n'est que tout dernièrement que l'on a attiré l'attention d'une manière particulière sur ces obstructions. Elles commencent à environ 300 pieds en aval du dock du chemin de fer du Sud du Canada et s'étendent sur une longueur de 900 pieds vers le sud. Elles reparaissent de nouveau à la tête de l'île au Bois-Blanc, où elles ont environ 700 pieds de longueur et consistent en cinq battures distinctes, dont trois sont

peu importantes. Un relevé hydrographique de toutes ces eaux a été fait durant l'été de 1874, par mon aide, M. Michaud, et ce travail, qui exigeait beaucoup de temps et de soin, a été très-habilement exécuté par lui.

Elles consistent en plusieurs affleurements de roche et de dépôts de cailloux serrés les uns contre les autres. En certains endroits il n'y a que 12.5 pieds à l'eau basse, et en d'autres endroits, la profondeur varie de 13 à 14.5 pieds. L'eau basse est à 2 pieds plus bas que le niveau d'été. Il y a un autre phénomène particulier qui se produit dans cette localité de la rivière, et qui n'est visible que pendant quelques heures seulement. L'effet d'une tempête de l'ouest sur le lac Érié est de faire baisser l'eau à Amherstburg de deux pieds, parce que les eaux du lac sont poussées avec une plus grande force sur la chute de Niagara. Lorsque le vent change, il faut huit heures pour ramener l'eau à son état normal.

Lorsque les vapeurs qui font le service du lac avaient des dimensions moins considérables qu'aujourd'hui, ces obstructions n'étaient pas remarquées; mais depuis quelques années, à la suite des plus grandes proportions données aux propulseurs, elles ont été cause de plusieurs désastres. Le propulseur moderne réclame 15 pieds d'eau. Des navires comme le *Russia*, le *Japan*, le *Merchant*, le *Java*, tirent 14.8 pieds d'eau; ils ont une longueur de 250 pieds et une largeur de 30 pieds, et ils ont 14 pieds de cale. Ils sont munis de machines à deux cylindres et coûtent environ \$200,000. Ils portent 60,000 boisseaux de blé et 1,000 barils de farine comme chargement de pont. Leurs dépenses s'élèvent, dit-on, à \$170 par jour, y compris le combustible. La perte d'un pareil bâtiment serait sérieuse, mais il est évident d'après la description que j'en viens de donner, qu'il ne pourrait passer sur ces battures qu'à grands risques.

Ces battures sont au nombre de 39, mais il n'y en a que 36 qu'il faudrait enlever. Elles varient en étendue depuis le simple affleurement de roche, dans un cas ou deux, jusqu'à des battures très-considérables. Sur quelques-unes d'entre elles, il n'y aurait besoin de faire que de 10 à 15 verges d'excavation pour obtenir la profondeur requise par le département, 14.5 pieds à l'eau la plus basse. Dans d'autres cas, elles varient de 500 à 200 verges et atteignent dans un cas 350 verges et 700 dans un autre.

Le courant est très fort, et pendant les gros vents du nord, il sera difficile d'y travailler.

À sa dernière session, le parlement a voté \$5,000 pour l'enlèvement de ces obstructions, et le département a décidé, vu que l'on connaît peu la nature réelle des travaux à faire, qu'il valait mieux les faire faire à la journée.

L'organisation a été faite et le travail commencé, et bien qu'il soit évident que l'on aura à surmonter de grandes difficultés, l'on espère que les parties les plus nuisibles de ces obstructions seront enlevées avant la saison des eaux basses.

Il est évident qu'il faudra employer une matière explosive très puissante pour obtenir des résultants satisfaisants. La nitro-glycerine seule est capable de briser un lit de rivière compacte et uni, sur lequel passe un courant rapide de 12 pieds.

Nous sommes entrés en communication avec M. Mowbray, de North Adams, Mass., le célèbre chimiste qui a rendu l'usage de la nitro-glycerine praticable, afin qu'il fit une série d'expériences avec cette matière, qu'il fabrique avec tant de succès. Je crois qu'il est de mon devoir de reconnaître les grands services qu'il nous a rendus.

Nous nous sommes aperçus que nous aurions à subir de nombreuses interruptions, par le passage des remorqueurs avec leurs longues filées de barges. Les châlans se sont déjà plusieurs fois surjalés.

Le système suivi pour ce travail mérite une mention particulière. En conséquence de la force du courant, un tuyau de 3 pouces, désigné dans le commerce sous le nom de tuyau de décharge, les tuyaux à gaz ordinaires étant trop faibles, est assujéti à une pièce de fonte du poids de 1,100 lbs., et un trou est percé dans le tuyau pour recevoir la charge. Lorsque le trou de mine est pratiqué, la mèche est retirée et la charge de nitro-glycerine avec sa fusée est placée dans le trou à travers le tuyau. La pièce de fonte et le tuyau sont alors élevés à une hauteur de 8 pieds, et un plongeur descend pour bourrer la charge dans le trou de mine. Le feu y est alors mis

au moyen d'une batterie électrique sans même déranger les chalans de leur position. Le plongeur descend de nouveau et charge les débris sur des cages en fer, après quoi ils sont remontés à la surface de la manière ordinaire.

Bien que l'ouvrage offre beaucoup de difficultés, l'on prétend qu'on en viendra à bout. D'un autre côté, il est maintenant établi qu'il sera très dispendieux. Cette considération est importante à cause des engagements que le gouvernement fédéral sera, je crois, invité à prendre avec celui des États-Unis.

Il y a tout lieu de croire que l'époque n'est pas éloignée où l'on fera quelque tentative pour établir la navigation, entre Buffalo et Chicago, à une profondeur de 19 pieds d'eau, limite imposée par le lac Ste. Claire.

Le chenal de la rivière Détroit à Amherstburgh passe incontestablement dans les eaux canadiennes, et c'est par ce chenal seulement que les navires d'un certain tirant d'eau peuvent passer. Presqu'aucun navire américain ne suit le chenal américain. C'est en cet endroit que toutes les améliorations doivent être faites.

Les opérations qui se poursuivent actuellement dans le département peuvent donner une juste idée de leur importance.

LAC STE. CLAIRE.

Rivière Sydenham.

La rivière Sydenham se jette dans la baie de Mitchell, qui se relie aux eaux du lac Ste. Claire. Son débouché pour les navires d'un plus grand tirant d'eau se fait par le chenal Écarté jusqu'à la rivière Ste. Claire. La navigation se poursuit ensuite sans interruption jusqu'à Wallaceburg. Entre Wallaceburg et le Coude de Simpson, distance de 8 milles environ, il y a de 12 à 16 pieds d'eau, et c'est à partir de cet endroit que commencent les obstructions, lesquelles se suivent par intervalles jusqu'à Dresden. Wallaceburg et Dresden sont deux villes assez importantes, et il se fait un grand commerce par les propulseurs sur cette rivière. Les obstacles offerts à la navigation nuisent beaucoup à la prospérité de Dresden, et l'on réclame l'amélioration de la rivière comme indispensable dans l'intérêt de la ville.

Les obstructions se rencontrent aux endroits suivants :

Coude de Simpson,	Batture de Vanallan,
Ligne de Concession, Peter Glasgow,	Batture de Willoughly,
Batture de Hubbard,	Batture de Harris,
Batture de Macaulay,	Batture de Stevens,
Batture de Francis Wells,	Scierie de l'Institut.
Batture de Bower,	

Elles ne s'étendent pas sur un grand espace dans aucun cas. Un relèvement soigneux et complet de toute la rivière a été fait depuis le Coude de Simpson jusqu'à Dresden par mon aide, M. Hamel. On demandait de creuser le chenal jusqu'à 1½ mille en amont du pont, mais cela aurait nécessité des travaux tellement considérables qu'il est impossible d'y songer pour le moment. Un chenal de 50 pieds de largeur et de 10 pieds de profondeur a été creusé sur cette distance. Vu la difficulté de trouver un endroit où l'on pût déposer les déblais, les chalans ayant à parcourir une distance de 10 milles pour les jeter en eau profonde, les progrès de l'ouvrage ont été quelque peu restreints. Après que le dragueur eût été mis en ordre et amené de Kincardine l'année dernière, l'ouvrage fut commencé le 24 septembre sur cette rivière, et après avoir fait quelque travail préliminaire en aval de Wallaceburg, les opérations furent commencées à la fin d'octobre au moulin Institution. Elles furent poursuivies jusqu'à la fin de novembre, après quoi le dragueur fut amené à la Pointe de Johnson, dans le chenal Écarté, et travailla jusqu'au 10 décembre. L'ouvrage fut repris le 12 avril 1875 et continué jusqu'à la fin de l'année fiscale, époque à laquelle il fallait encore à peu près une semaine de travail pour compléter le tout.

La difficulté qu'offre le draguage sur cette rivière est due aux bois calés dans son lit. Dans toutes les rivières ils forment des obstacles dangereux et ils ont été l'objet d'une fréquente correspondance avec le département. Il est vrai que beaucoup d'arbres tombés forment une partie de ces obstacles, mais les plus nombreux sont le fait de

l'indifférence et de la négligence des fabricants, qui, sans précaution, placent leurs bois sur les rives, d'où ils roulent dans la rivière, ou, s'ils les mettent en flotte, ne prennent pas le soin de les lier comme il faut. Le premier fort vent qui vient ne tarde pas à les déplacer de l'eau peu profonde où ils séjournent et à les pousser à la dérive.

Sous la loi actuelle, personne ne peut ramasser ces bois avec l'espérance qu'ils l'indemniseront de son travail ni sans s'exposer à être poursuivi, d'où il suit que nul n'a le droit positif de faire disparaître les obstacles ainsi faits à la navigation. Laisser à la dérive, ces pièces de bois calent graduellement jusqu'à ce qu'elles atteignent le fond. Avant cela, l'obstacle qu'ils offraient n'était que passager, mais une fois qu'ils ont cessé de flotter il suffit de quelques années pour qu'ils forment de grandes battures que l'on ne peut faire disparaître qu'à l'aide d'un dragueur.

Tant qu'il sera permis de laisser à la dérive ces bois en grume, ou tant que l'on ne permettra pas à n'importe qui de s'en emparer, toujours ils formeront dans les rivières des obstacles dont la disparition nécessitera de grandes dépenses.

La loi la plus simple pourrait remédier à cet état de choses.

Toutes les pièces de bois devraient porter le nom ou le monogramme du propriétaire, ou être sujettes à confiscation.

Portant une marque, la pièce qui serait ainsi trouvée à la dérive pourrait donner le droit de réclamer, une indemnité du propriétaire, et si à la suite des formalités voulues ce dernier refusait l'indemnité demandée, le bois pourrait être vendu par un officier de l'Etat pour satisfaire à toutes les réclamations.

Une telle loi pourrait donner lieu à des abus, mais n'en est-il pas ainsi de toute législation? Les frais auxquels seraient ainsi exposés le fabricant de bois, l'inviteraient à plus de précaution, et il suffirait de cela pour que les obstructions des rivières fussent beaucoup moins nombreuses, tandis qu'aujourd'hui le fabricant n'est tenu à aucune responsabilité réelle, son seul risque consistant dans la perte de quelques pièces qui ont fini par caler, perte qu'il peut considérer de moins de valeur que les frais qu'il lui faudrait faire pour flotter avec tout le soin convenable.

LAC HURON.

Port Franks.

On a fait le relevé de ce havre dans la saison de 1874. Il est situé dans le township de Bosanquet et embrasse une étendue d'environ 30 milles depuis l'entrée de la rivière Ste. Claire. Il est à 26 milles de Bayfield. On rapporte qu'il y a de fréquentes naufrages sur la pointe Kettle, etc., et que pour cette raison, un havre de refuge devrait être construit dans cette localité. D'après ce plan théorique, il faudrait pratiquer jusqu'à l'eau profonde un canal traversant l'étroite langue de terre qui longe le lac sur une petite distance, protéger ses bords au moyen de caissons et le conduire jusqu'aux eaux de la rivière de Sable entre deux jetées s'étendant à une suffisante distance dans le lac.

Les constructions utiles qu'il y aurait à faire là seraient très dispendieuses.

Bayfield.

La municipalité de Stanley a contribué à ces constructions pour \$10,000. Le parlement ayant voté un crédit de \$34,000 en 1874-75, des soumissions ont été demandées dans l'automne de cette année et le contrat a été adjugé, en novembre 1874, à M. T. S. McEwen. L'entrepreneur a fait transporter du bois sur les lieux pendant l'hiver, mais aucun caisson n'était encore en place à la fin de l'année (fiscale) 1875. La somme de travaux exécutés et la manière dont ils sont dirigés ne font pronostiquer rien de bien.

Port Albert.

Les travaux sur ce point ont été terminés d'une manière satisfaisante, et il ne reste que quelques légères réparations, que l'on fait faire à la journée et qui seront terminées dans quelques semaines.

Kincardine.

Un crédit a été voté pour l'année 1875, mais comme il était au-dessous du chiffre estimatif des améliorations projetées, et aussi parce qu'il est survenu des complications à l'égard du contrat pour la construction des caissons, rien a été fait l'année dernière. A sa session de 1875, le parlement a voté un crédit de \$12,000. Les travaux à faire—pour faciliter l'entrée des navires dans le port—consistent dans le prolongement des deux jetées et dans l'élargissement de l'entrée, la direction des jetées étant en quelque sorte sud-est. On va demander sans retard des soumissions pour ces travaux.

Inverhuron.

Les travaux décrits dans le dernier rapport ont été continués dans la dernière saison et terminés à la fin de septembre 1874. La dépense a été de \$6,000. Ces travaux ont été faits à la journée.

Port Elgin.

Le relevé de ce port a été fait. Cette localité est déjà remarquable par son industrie. Elle est située sur la principale route du comté de Bruce, l'un des plus beaux comtés du Canada. Le port est à 4 milles de Southampton, à 15 d'Inverhuron et à 24 de Kincardine.

Le havre est beaucoup exposé aux vents du nord-ouest, et les navires ont beaucoup de difficulté à prendre leur chargement ou à le décharger sur le quai. Il est donc absolument nécessaire de remédier à cet état de choses; mais toute amélioration efficace devra naturellement entraîner quelque dépense. Comme pour beaucoup de havres des lacs, les habitants ont fait pour celui-ci bien des dépenses inutiles.

A sa dernière session le parlement a voté un crédit de \$5,000, à la condition que les autorités locales fournissent une égale somme. Ces dernières s'occupent actuellement de l'affaire.

BAIE GEORGIENNE.

Owen Sound.

L'amélioration du chenal de la rivière Garafraxa et du havre d'Owen Sound se poursuit avec succès par l'entrepreneur M. Hubbell, qui a commencé les travaux cette saison et que certainement il aura finis à la fin de septembre. On trouvera dans le rapport ci-annexée de M. Macdougall de plus amples détails sur ces améliorations.

Meaford.

Travaux terminés d'une manière satisfaisante. Pour les détails, voir le rapport de M. Macdougall.

Collingwood.

D'après le rapport de mon assistant, M. Macdougall, l'entrepreneur, M. C. W. Moberly, a exécuté les travaux d'une manière satisfaisante.

Rapides Neebish.

Ces rapides se trouvent sur la rivière Ste. Marie à mi-distance entre les mines de Bruce et le Sault Ste. Marie.

Ils consistent en un affleurement de roc et de cailloux. Il sont passablement dangereux à remonter et la nuit on évite leur passage. Ordre a été donné d'en faire le complet relèvement et ce travail se fait actuellement.

Dragueur " Challenge."

En septembre l'année dernière le soussigné a reçu instruction de se charger sous tout rapport du contrôle du dragueur *Challenge*.

Après l'avoir fait fumiger et complètement nettoyer sous la surveillance du Dr. Secord, de Kincardine, afin qu'il ne conserva aucune trace de la fièvre dont avait souffert son équipage, le dragueur a été conduit à Wallaceburgh.

Il partit de Kincardine vendredi le 18 septembre, à 7 p. m., mais le mauvais temps contraignit de l'abriter à Goderich le lendemain à 4 a. m., d'où il partit à 7 a. m., et bien que la tempête n'eut pas cessé, il passait devant Sarnia à 6 p. m. Rendu à Lambton, il n'en partit qu'au jour, et le 20 septembre, à 10 a. m., il avait atteint Wallaceburgh.

Ces distances sont comme suit :

De Kincardine à Goderich.....	32 milles
De Goderich à Sarnia.....	60 "
De Sarnia à Wallaceburgh.....	30 "
Total.....	122 "

Le dragueur a été très bien remorqué par le *John Prindeville*, propriété de M. George E. Brockway, de Port Huron.

Après quelques jours de travail à Wallaceburgh, le dragueur a remonté la rivière Sydenham jusqu'aux environs de Dresden, où il a travaillé jusqu'au 30 novembre, mais comme à cette date la glace se formait autour de sa coque, il a été conduit à la Pointe Johnson, dans le chenal Écarté, où il a été employé jusqu'au 10 décembre. Le 19 avril suivant il recommençait à draguer dans cette rivière, où il est encore employé.

Il est question de le conduire à Kincardine dans 10 jours d'ici, pour terminer les travaux commencés la dernière saison.

Dragueur et remorqueur sont tous deux en assez bonne condition. Ils seront, toutefois, radoubés dans le cours de la saison. L'équipage est bien discipliné et le dragueur fonctionne efficacement.

Je ferai observer que je crois un troisième chalan nécessaire.

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

WILLIAM KINGSFORD,
Ingénieur contrôleur.

F. BRAUN, Ecr.,
Secrétaire,
Ministère des Travaux Publics.

RIVIERE SALMON, SHANNONVILLE.

KINGSTON, 1er octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur les travaux exécutés à Shannonville.

Le dragueur a commencé à travailler le 8 octobre, et les travaux ont marché jusqu'au 30 novembre, date où la force de la glace les a fait cesser.

Il a travaillé pendant 375 $\frac{1}{2}$ heures, dont 286 $\frac{1}{2}$ ont été employées au draguage d'un banc et 89 sur différents points de la rivière.

Environ 13,535 verges de déblai ont été enlevées et déposées en dehors près de la tête de l'île Salmon, c'est-à-dire là où ces matières ne peuvent être emportées par le courant ni nuire à la navigation. De cette quantité, environ 10,200 verges ont été tirées du banc, et le reste—3,335 verges—du lit de la rivière; on en a aussi jeté dans le quai une quantité considérable.

Un chenal d'une moyenne de 80 pieds de large et de 8 de profondeur a été pratiqué à travers le banc jusqu'à sept pieds de profondeur.

Ce banc était de sable mêlé à de la sciure de bois à l'extrémité intérieure du chenal, et de sable, de gravier et d'argile à l'extrémité extérieure. Ce sable est très fin, et lorsqu'il fait un fort vent du sud ou du sud-ouest l'eau finit par en devenir toute épaisse. Je crois que c'est à la qualité de ce sable qu'il faut attribuer la formation de ce banc, et c'est pour cette raison que j'en ai fait enlever le plus possible et laissé de côté la sciure de bois, qui, j'en suis convaincu, sera emportée par les crues du printemps, vu le chenal maintenant ouvert.

Les travaux suivants ont été exécutés sur la rivière :

Trois tranchées ont été pratiquées sur le 1er point, à l'embouchure de la rivière et un vieux pilier a été démoli; deux tranchées ont été pratiquées dans le banc de gravier; une sur le 2me point et une autre sur la pointe Geddes. Une tranchée a été pratiquée le long du quai et deux piliers enlevés du milieu du chenal.

Je suis d'avis que pour le crédit voté il a été fait là d'utiles travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre bien respectueux serviteur,

JOHN PAUL,

Contrôleur.

WILLIAM KINGSFORD, Ecr.,
Ingénieur contrôleur.

HAVRE DE COLLINGWOOD.

TORONTO, 30 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur les travaux du havre de Collingwood, lesquels furent commencés en octobre 1873 et terminés en octobre 1874. J'en ai fait une complète description dans mon précédent rapport.

Y compris les frais de surveillance, le prix de ces travaux s'élève à \$57,468.43, dont une moitié est payée par l'état, un quart par la Compagnie du chemin de fer du Nord et la balance par la ville de Collingwood.

Ces travaux ont absorbé la quantité suivante de matériaux :

Bois carré.....	71,527	pieds cubes.
“ méplat.....	43,194	“ linéaires.
Madrier de chêne.....	63,494	M. pds. M. de P.
Plaques de fer à chaudière.....	66,800	lbs.
Boulons barbelés.....	91,661	“
Carvelles de fer pressé.....	7,951	“
Remplissage en pierre.....	1,011	toises.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALAN MACDOUGALL

Sous-ingénieur local.

WM. KINGSFORD, Ecr.,
Ingénieur contrôleur,
Ottawa.

HAVRE DE MEAFORD.

TORONTO, 30 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les travaux du havre de Meaford. Le prolongement de la jetée sur le côté ouest de la rivière Big Head était terminé en novembre 1874, et il a coûté \$14,111.74.

Cette construction a exigé les quantités suivantes de matériaux :

Bois carré dans les caissons.....	14,629	pieds cubes
Bois méplat, dans les caissons.....	16,020	“ linéaires.
Bois carré pour la superstructure.....	7,533	“ cubes.
Bois méplat pour la superstructure.....	8,764	“ linéaires.
Blocs pour supporter les pièces transversales...	577	
Pièces transversales.....	1,264	“ linéaires.
Longrines.....	2,030	“ “
Madriers de pin pour recouvrement.....	33,312	M. pds. M. de P.
Chaperons.....	1,228	pieds linéaires.
Pièces de clayonage.....	765	“ “
Poteaux d'amarrage.....	14	
Boulons barbelés.....	15,612	lbs.
Carvelles de fer pressé.....	1,500	“
Remplissage en pierre.....	5,826	verges cubes.

A l'eau basse, il y a une moyenne profondeur de 15 pieds près des travaux de prolongement.

Pour protéger le havre contre les dépôts qui se forment pendant les forts vents du nord-est, un brise-lame a été construit sur la ligne de la réserve du chemin entre les concessions III et IV, St. Vincent.

L'entreprise de cette construction a été adjugée à M. J. S. Tolton, en août 1874.

L'extrémité extérieure de ce brise-lame se compose de sept caissons de 30 pieds de longueur sur 20 de large, descendus à 13 pieds en eau profonde et à 7 pieds à son extrémité sud. Du côté de terre il est prolongé par dix piliers formant chacun une courbe de 20 pieds, ce qui lui donne une longueur totale de 410 pieds. Entre les piliers il y a un remplissage de broussailles et de pierre jusqu'à la ligne d'eau qui met obstacle à l'amoncellement du gravier.

Cette construction est terminée d'une manière satisfaisante et elle coûte \$6,385.27.

Les matériaux suivants sont entrés dans la construction de ce brise-lame.

Bois carré, dans les caissons.....	1,400	pieds cubes.
Bois méplat, dans les caissons.....	4,860	“ linéaires.
do do	3,270	“ “
do do	2,540	“ “
Bois carré, dans la superstructure.....	2,450	“ cubes.
do do	422	“ “
Bois méplat, dans la superstructure.....	2,262	“ linéaires.
Blocs pour supporter les pièces transversales... .	380	
Pièces transversales.....	588	“ “
Boulons barbelés.....	8,843	lbs.
Poteaux d'amarrage.....	5	
Remplissage en pierre.....	1,580	verges cubes.
Pilotis	491	pieds linéaires.
Chaperons.....	210	“ cubes.
Longrines	1,616	“ “
Madriers de pin.....	288	M. pds. M. de P.
Remplissage en pierre et en broussailles.....	266	verges cubes.

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

ALAN MACDOUGALL,

Sous-ingénieur local.

HAVRE D'OWEN SOUND.

TORONTO, 30 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur les travaux de dragage du **havre** d'Owen Sound.

La somme de \$10,500 a été affectée à l'amélioration du chenal de la rivière **Garafraxa**, depuis le bassin en face du quai de Smith jusqu'au phare de l'extérieur, distance de trois quarts de mille.

Commencés en octobre, ces travaux ont été continués jusqu'à la fin de novembre de l'année dernière par la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce, en vertu d'arrangements à cet effet avec le département. Au printemps de 1875, et à la suite de nouveaux arrangements, les travaux ont été donnés à la fin de mai à M. T. M. Hubbell, de Saginaw City, Mich., lequel s'acquitte de l'entreprise d'une manière satisfaisante. Cette amélioration sera terminée à la fin d'août, conformément au premier contrat et au prix évalué.

Le chenal aura 10 pieds de profondeur dans les plus basses eaux. Entre les phares, sa largeur est de 150 pieds, laquelle diminue à 100 au pied de la rue Russell, et cette dernière largeur se conserve jusqu'au bassin.

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

ALAN MACDOUGALL,

Sous-ingénieur local.

WM. KINGSFORD, écr.,
Ingénieur contrôleur, Ottawa.

ANNEXE No. 15.

PROVINCES MARITIMES.—HAVRES, QUAIS, RIVIERES, ETC.

ST-JEAN, N. B., 22 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport des travaux sous mon contrôle dans les provinces maritimes, pour l'année expirée le 30 juin 1875. Ce sont des—

Constructions données à l'entreprise au Nouveau-Brunswick,	“	“	“	à la Nouvelle-Ecosse.
“	“	“	“	à l'Île du Prince-Edouard.
“	“	“	“	sous contrôle direct, Nouveau-Brunswick.
“	“	“	“	Nouvelle-Ecosse.

Amélioration de rivières.

Draguage.

Relevés et examens.

TRAVAUX FAITS À L'ENTREPRISE AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Richibouctou.

Dans le cours de l'année, contrat a été passé pour la construction d'un nouveau prolongement du brise-lame, depuis la batture de la jetée nord à l'entrée du havre, et qui portera sa longueur totale à 1,200 pieds. Environ la moitié était faite à la fin de l'année fiscale.

- Pointe-du-Chêne.

La Pointe-du-Chêne, havre de Shédiac, est l'un des termini de l'Intercolonial dans le golfe St. Laurent. Un quai de 1,850 pieds de long y a été construit en 1858, et avec les prolongements que l'on y a faits en 1871, les navires peuvent l'accoster facilement. Ce quai a été endommagé par plusieurs tempêtes, notamment en octobre 1869 et en août 1873. Le brise-lames actuellement en voie de construction est destiné à protéger le quai et le havre contre les vents d'est. Il était au deux tiers fini le 30 juin.

Havre Dipper.

Son brise-lame était terminé de bonne heure en novembre 1874, et quinze jours après une tempête visita la Baie de Fundy et détruisit l'extrémité extérieure de la structure jusqu'à la ligne des basses eaux. Il n'était pas encore réparé à la fin de l'année fiscale, mais des plans ont été dressés et soumis à cette fin.

Brise-lame de St. Jean.

Ce brise-lame s'étend au sud-est de la Pointe Negro à l'entrée ouest du havre. Lorsqu'il sera terminé sa longueur sera de 2,250 pieds et il abritera le chenal ouest sur cet espace, mais laissera encore à découvert 1,000 pieds entre son extrémité exté-

rieure et l'île aux Perdrix. Le but de cette construction est de faire obstacles aux lames qui déferlaient dans ce havre pendant les forts vents du sud-ouest et qui en rendaient l'entrée presque impossible aux navires. Une fois terminé, ce brise-lame formera un havre de refuge. Cette construction a été donnée à l'entreprise et à la fin de l'année fiscale elle était bien avancée.

CONSTRUCTIONS DONNÉES À L'ENTREPRISE DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Brooklyn.

Le brise-lame de cette localité était terminé en novembre 1874. Dans ce mois, il a été quelque peu endommagé par la tempête qui s'est fait sentir sur la côte sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse et dans la Baie de Fundy, et dont il est fait mention au chapitre du havre Dipper. Jusqu'à la fin de l'année fiscale les réparations n'étaient pas encore faites, mais il en était question.

Baie Jordan.

Située dans le comté de Shelburn, sur la côte sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse, 36 milles au sud-ouest du havre de Liverpool et 25 au nord-ouest du Cap de Sable, cette baie est exposée aux tempêtes de la mer. En janvier, contrat a été passé pour la construction d'un brise-lame de 550 pieds à la tête de la baie pour mettre les navires à l'abri. A la fin de l'année, environ un quart des travaux était terminé.

Pointe du Chêne.

Sur cette pointe, qui est actuellement connu sous le nom de Kingsport, comté de King, et située à environ trois milles à l'est de la ville de Canning, on est en voie de prolonger le brise-lame de 270 pieds. Cette construction agrandira nécessairement le havre de refuge. A la fin de l'année un tiers des travaux était terminé.

Ingonish.

Cinq cents pieds de la jetée qui doit protéger le nouveau chenal sont actuellement construits. L'entrée a été élargie et approfondie pour faciliter l'accès du havre. Les entrepreneurs activent les travaux, et si rien ne survient il est à présumer qu'ils seront finis vers le mois de décembre.

Cow Bay.

Cow Bay, comté du Cap-Breton, est située à l'extrémité de l'île du Cap-Breton. Les annexes du rapport de 1868, p. 86, en renferment une complète description. Le gouvernement fédéral a fait l'année dernière l'acquisition du brise-lame de cette baie, et les réparations des dommages causés par la tempête du mois d'août 1873 ont été données à l'entreprise. A la fin de l'année fiscale, un septième de l'ouvrage était terminé.

Mabou.

L'entrepreneur ayant abandonné les travaux, rien n'a été fait l'année dernière. Des soumissions ont été demandées pour les compléter.

TRAVAUX DONNÉS À L'ENTREPRISE À L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

New London.

New London, comté de Queen, est situé sur la côte nord-est et vers le centre de l'île. Les travaux de cette localité sont pour solidifier le brise-lame construit il y a quelques années par le gouvernement local et pour le prolonger de 650 pieds. A la fin de l'année fiscale, les trois cinquièmes des travaux étaient terminés.

Tignish.

Tignish, comté de Prince, est situé près de l'extrémité nord de l'île. Le gouvernement local a commencé en 1869 la construction de brise-lames pour faciliter l'entrée du havre. Ces constructions ont été endommagées par des tempêtes et l'on est actuellement en voie de les réparer et solidifier. Environ un tiers des travaux était fait le 30 juin dernier.

TRAVAUX SOUS LE CONTRÔLE DIRECT DU DÉPARTEMENT AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Tynemouth Creek.

Tynemouth Creek est situé à environ 21 milles à l'est du havre St. Jean. Le crédit voté a été employé à la construction d'une petite jetée en caissons destinée à faciliter aux navires et embarcations l'entrée du bassin.

Hillsborough.

Le brise-lame mentionné dans mon rapport de l'an dernier est fini. Il est surmonté d'une petite tour servant de phare.

Sackville.

Le crédit voté a été employé à la formation d'une levée en fascinage destinée à empêcher la rivière Jantramar de traverser l'étroite langue de terre qui protège le havre de Sackville. L'Intercolonial est en communication avec ce havre par un embranchement.

TRAVAUX SOUS LE CONTRÔLE DIRECT DU DÉPARTEMENT À LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Anse McNair.

La propriété McNair, Anse Ballentine, est située sur le côté ouest de la Baie St. George, à cinq milles environ de l'extrémité sud du Cap George. La somme votée a été employée à donner au brise-lame la hauteur voulue, cette construction ayant tassé le fond.

Grande Tracadie.

Située dans le comté d'Antigonish, la Grande Tracadie est un havre sur la côte sud de la baie St. George. En 1863, le gouvernement local a donné accès à ce havre ou pratiquant une tranchée dans la batture Bario et en construisant un brise-lame pour protéger le nouveau chenal. La somme votée a été employée à la reconstruction et au prolongement de ce brise-lame, et à la construction d'une levée destinée à protéger le côté est du chenal contre l'action des marées.

Port Medway.

Port Medway, comté de Queen, est situé sur le côté sud et à environ trois milles de l'entrée de la baie de Port Medway sur l'Atlantique. Les travaux de cette localité consistent en une jetée qui empêche la mer de s'étendre, pendant les tempêtes, sur les basses terres du havre.

Sissiboo.

Cette rivière se jette dans la baie Ste. Marie, comté de Digby. La somme votée a été employée à faire enlever deux battures rocheuses qui nuisaient à la navigation surtout pendant les basses eaux.

Maitland.

Située sur le côté ouest de l'embouchure de la rivière Shubénacadie. Le crédit voté a été employé à l'achèvement de la jetée à cet endroit.

Grand Etang.

Situé sur le côté est de la baie Est, lac Bras-d'Or, comté du Cap-Breton. Le crédit de l'année précédente a été employé à l'ouverture d'un chenal dans la batture s'étendant de la baie à l'Etang et conduisant à une grande nappe d'eau bien abritée et jusque là inaccessible, et à la construction de caissons pour protéger les bords du nouveau chenal. Le crédit voté, et une somme égale fournie par la législature locale, ont été employés à l'achèvement de la construction ci-dessus.

Port George.

Situé sur le côté sud de la Baie de Fundy, comté d'Annapolis, environ 25 milles à l'est du Passage Digby. Le crédit voté a été employé à l'achèvement des réparations du brise-lame commencées l'année dernière.

Anse Meteghan.

Située sur le côté est et à l'entrée de la baie Ste. Marie, à environ 25 milles au nord d'Yarmouth. La somme votée a été employée à prolonger et réparer le brise-lame construit il y a 40 ans.

Yarmouth.

Le crédit affecté à cette localité a été employé à la construction de deux digues en aile pour protéger les constructions érigées il y a quelques années par le département.

Plympton.

Situé sur le côté sud de la baie Ste. Marie. La somme votée a été employée à l'achèvement et au prolongement du brise-lame commencé l'année précédente.

AMÉLIORATION DE RIVIÈRES.

Rivière St. Jean.

Dans la saison de 1874, deux escouades de travailleurs ont encore été employées à faire disparaître les obstructions dans le chenal des bateaux à vapeur entre Frédéric-ricton et Grand Falls. Le rocher Russell, à la tête de la Grande Passe, a été complètement enlevé, ainsi que les cailloux de la barre Perley et le rocher dangereux de Kenny.

Les abords des débarcadères de Bear Island et de Kirk ont été améliorés par l'enlèvement d'un grand nombre de roches. A la pointe Howe, il a été jugé nécessaire d'ouvrir un chenal du côté de terre pour la commodité des vapeurs et remorqueurs, dont la navigation a été ainsi rendue comparativement sûre et facile. A la hauteur de Brook's Bar et au débarcadère de la rivière à l'Anguille on a aussi enlevé des cailloux. Des améliorations ont été faites aux rapides Bett, à Belvisir Bar, à Bear Island Bar et vis-à-vis le débarcadère Nackawick. Des roches et cailloux ont été enlevés des rapides Dibble, de l'anse Beddell et à l'embouchure de l'Aquisquit. Un bon et sûr chenal d'environ trois quarts de mille a été fait dans les rapides Tobique par l'enlèvement d'un rocher. Ce chenal va permettre aux vapeurs de suivre une ligne directe en remontant le côté ouest de la rivière et d'éviter un banc de roches qu'ils étaient auparavant obligés de franchir. A l'embouchure de l'Aroostook de gros cailloux ont été enlevés et le chemin de halage a été amélioré sur plusieurs points. Le chenal de la Petite Rivière a été approfondi, élargi et beaucoup amélioré pour le passage des vapeurs ou radeux. Depuis le bas des rapides White on a déblayé un chenal sur environ un demi-mille en faisant sauter le roc par la mine et en enlevant les roches détachées.

Les améliorations ainsi effectuées sont d'un grand avantage pour la navigation, surtout dans la saison des basses eaux.

Entre St. Jean et Frédéricion, 114 chicots (*snags*), variant de 10 à 45 pieds de longueur et de 6 à 36 pouces de diamètre ont été enlevés du chenal navigable, remorqués à terre et coupés en petites longueurs.

DRAGUAGE.

Le "New Dominion."

Ce dragueur a commencé à travailler le 10 mai 1874 aux débarcadères publics de Frédéricion, et le 30 juin il avait dragué 7,545 verges cubes. De cette dernière date au 15 août, 9,065 verges cubes de gravier, de pierre et de sable avaient été enlevés. Le 18 août il travaillait sur les battures de l'Oromocto, et il continua jusqu'au 10 novembre, période pendant laquelle il a dragué 29,893 verges cubes de gros sable. Le dragueur et ses chalans furent ensuite conduits à St. Jean pour la saison d'hiver.

Le 15 mai dernier il fut conduit au Grand Lac, mais comme les eaux étaient très hautes, ce n'est que le 30 juin qu'il put draguer dans la tranchée à l'entrée de la rivière Jemseg, et au 30 juillet il avait enlevé 5,740 verges cubes d'argile dur et de vase.

Le "Canada."

Ce dragueur est parti d'Halifax le 1er juillet 1874 pour Richibouctou, N.-B., où il arriva et commença à travailler le 10. Le 25 août il avait ouvert le chenal nord après avoir enlevé 12,105 tonnes de sable. Le 7 septembre il était à Bathurst et dragua les battures de ce havre jusqu'au 30 novembre, où il enleva 13,860 tonnes de sable. Il a été ensuite conduit à Pictou, où il a été examiné et réparé pendant l'hiver. Le 4 mai 1875, les travaux furent commencés aux débarcadères publics de Pictou et continués jusqu'au 24, temps pendant lequel il a dragué 7,020 tonnes de vase. Du 4 au 12 juin il travailla au quai du chemin de fer à la Pointe-du-Chêne, où il enleva 3,240 tonnes de sédiments. Du 15 juin à la fin de l'année fiscale, il a dragué dans le chenal nord à Richibouctou et enlevé pendant ce temps 4,320 tonnes de sable.

Le "Cape Breton."

Devenu la propriété du département, ce dragueur a été complètement réparé et mis à l'œuvre à Herring Cove à l'ouest d'Halifax. Il est resté là du 10 septembre au 25 octobre et pendant ce temps il a enlevé 12,111 verges cubes de sable. Du 15 au 23 avril il a été employé par la Compagnie des bateaux à vapeur d'Halifax à nettoyer les cales d'embarquement, où il a enlevé 1,365 verges cubes de sédiments. Pour ce service

la compagnie a payé \$325 au département. Du 11 au 21 mai il a dragué à Chezzetcook, où il a enlevé 3,920 verges cubes de sable. A cette date il reçut ordre de se rendre à Cheticamp, Cap-Breton, où il arriva le 21 juin à la remorque du steamer du gouvernement, le *Lady Head*. Deux chalans furent perdus dans le voyage.

Le "Prince-Edward."

Le 18 septembre 1874, ce dragueur a été transféré au département par le gouvernement de l'Île du Prince-Edouard, et conduit à la rivière Vernon, où il arriva le 12 octobre et travailla jusqu'au 20 novembre. Pendant ce temps, il a dragué 9,100 verges cubes de vase. Le 18 mai il commença à draguer au quai du chemin de fer à Charlottetown et le 18 juin il avait enlevé 7,410 verges cubes de vase. Le 18 juin, le dragueur était à Crapaud, et au 30 de ce mois il avait enlevé 2,145 verges cubes de matières.

Le "St. Lawrence."

Ce dragueur sort des chantiers de MM. W. Simons et Cie., Renfrew, Ecosse, qui avait passé contrat avec le département pour sa construction. Sa force, qui est très grande, lui permet d'opérer à une profondeur de 28 pieds. Il reçoit et transporte lui-même les déblais qu'il a enlevés. Pendant la traversée, il a été endommagé par les glaces, mais arrivé à Halifax il a subi les réparations alors jugées nécessaires. Le 1er juillet il était prêt à travailler.

RELEVÉS ET EXAMENS.

Des relevés et examens ont été faits dans les localités suivantes, et les plans, rapports et évaluations des travaux, etc., ont été soumis :—

Advocate Harbor.....	N. E.	Minimigash.....	I. P. E.
Avonport.....	N. E.	Pickett's Pill.....	N. E.
Anse Belliveau.....	N. E.	Pokeshaw	N. B.
Brae, Riv.....	I. P. E.	Rostea Bay.....	N. B.
Cocagne Harbor.....	N. B.	Rustico	I. P. E.
Church Point.....	N. E.	Souris.....	I. P. E.
Anse Cook.....	N. E.	Rivière St. Jean.....	N. B.
Chezzetcook	N. E.	Saulnierville.....	N. E.
Cascumpee.....	I. P. E.	Salmon River.....	N. B.
Digby.....	N. E.	Sackville.....	N. B.
East River of Pictou.....	N. E.	Ile Spencer.....	N. E.
Fox Island.....	N. E.	Anse à la Truite.....	N. E.
Fourché.....	N. E.	Tiverton.....	N. E.
Grande Anse.....	N. B.	Tryon River.....	I. P. E.
Long Beach.....	N. E.	Tracadie.....	N. B.
Lockport.....	N. E.	Anse Vogler.....	N. E.
Rivière de Larry.....	N. E.	West Point.....	I. P. E.
Lepréau.....	N. B.	Wood Isle.....	I. P. E.
Londonderry.....	N. E.	West Bay.....	N. E.
Moncton.....	N. B.	Yarmouth.....	N. E.
Anse Meteghan.....	N. E.		

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

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur contrôleur.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Ministère des Travaux Publics.

ANNEXE No. 16.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR.

OTTAWA, 4 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport des nouvelles constructions ajoutées aux anciennes lignes de l'Intercolonial pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, et en même temps de soumettre quelques observations sur la condition générale de la ligne.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.—1874-75.

Pour faciliter le trafic général en même temps que celui des houilles et bois de construction, une longueur de $2\frac{87}{100}$ milles a été ajoutée aux embranchements ordinaires, et de $0.\frac{72}{100}$ mille aux embranchements des mines, et les détails de ces travaux se trouvent dans les tableaux suivants :—

NOUVEAUX EMBRANCHEMENTS ORDINAIRES.

		<i>Pieds linéaires.</i>	
1	Salisbury.....	2,163	Service des tanneries.
2	Moncton.....	2,046	“ général.
1	Dorchester.....	311	“ du chantier de navires.
1	Westcock.....	415	“ général.
1	Bulmers.....	310	“ de la scierie.
1	Maccan.....	854	“ du chantier de navires.
1	Wentworth.....	270	“ de la scierie.
1	Folly Lake.....	591	“ “
1	Stellarton.....	835	“ de la mine de houille.
2	Pictou Landing.....	2,250	“ “
2	Dorchester Wharf.....	2,123	“ “
1	St. Jean.....	3,000	“ du chantier de navires et du marché.
Total.....		15,168	

NOUVEAUX EMBRANCHEMENTS DES MINES DE HOUILLE.

		<i>Pieds linéaires.</i>
1	Apohaqui.....	374
1	Brookfield.....	591
1	Petitcodiac.....	374
1	Dorchester.....	405
1	Sackville.....	311
1	Saint Jean.....	755
1	Spring Hill.....	1,300
1	Mines Albion.....	50
Total.....		4,160

Pour la commodité des voyageurs et du fret et aussi pour diminuer les frais d'exploitation on a construit 3 stations de voyageurs, 1 station pour les voyageurs et le fret, deux remises pour le fret, 4 abris à charbon, un atelier de peinture, 1 citerne, 3 forges, 1 entrepôt d'examen et une habitation pour le messager. Ces bâtiments se trouvent aux stations suivantes :—

Bedford.....	Station de voyageurs.
Shubénacadie.....	do
Stellarton.....	do
Spring Hill.....	Station de fret et de voyageurs.
do	Abri à charbon.
Apohaqui.....	Remise pour le fret.
Brookfield.....	do
Truro	Remise pour wagons.
do	Forge.
Amherst.....	do
Moncton	Atelier de peinture.
do	Habitation du messager.
do	Forge.
Dorchester.....	Citerne.
St. Jean.....	Entrepôt d'examen.
do	Abri à charbon.
Mines Albion.....	do

BALANCES A BASCULE.

Le besoin s'en faisant sentir depuis longtemps, un jeu de bascule Fairbank, d'une capacité de 60,000 livres, a été monté à la Pointe-du-Chêne.

SÉMAPHORES.

Pour la sûreté des convois, des sémaphores de jour et de nuit ont été établis aux principales stations. L'année précédente il n'en avait été placé qu'aux termini et jonctions. Ils contribuent beaucoup à la sûreté du public voyageur.

Service d'eau.

Pour se procurer la quantité d'eau voulue à la station de St. Jean, on se propose de l'obtenir du lac Lilly par le moyen de la gravitation. Pour arriver à ce résultat on pose actuellement un réseau de conduits en fonte allant jusqu'à ce lac. Les trois quarts de ces tuyaux sont déjà en place, et l'on attend l'autorisation du ministre de la Justice de passer sur la propriété Gilbert pour poser le reste.

Protection contre l'incendie.

Pour protéger les ateliers de Moncton contre l'incendie on se propose de faire venir une pompe et de poser des tuyaux et d'établir des réservoirs sur ce bâtiment. Ces tuyaux ont été obtenus et vont être placés avec l'argent du crédit de 1875-76.

PROLONGEMENT DES TERMINI.

Prolongement d'Halifax.

De la station de Richmond au terminus de la rue North, le nivellement de la chaussée se fait aussi rapidement que les circonstances le permettent. Le quai en eau profonde est terminé et il est d'un grand service pour la navigation.

Améliorations à St. Jean.

Les travaux de prolongement dans les chantiers de navires de la baie Courtney sont finis, les lisses sont posées et les ouvrages de soutènement terminés. Ces constructions sont aujourd'hui sous le contrôle du département du trafic, et doivent être d'un grand avantage pour les constructions de navires de St. Jean.

Je crois que ce sont les seules nouvelles constructions exécutées dans cette localité pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

L'année dernière la voie du chemin a été refaite à la largeur de 4 pieds $8\frac{1}{2}$ pouces, la plus grande partie des locomotives ont été renouvelées ainsi que les cadres des wagons. Environ 38 milles de rails d'acier et 71,000 traverses ont été posés. Le clôturage a été examiné et ces travaux réunis ont mis le chemin dans une condition supérieure à celle des années précédentes, car il ne laisse que peu à désirer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Ministère des Travaux Publics.

ANNEXE No. 17.

RAPPORT DU PREMIER ARCHITECTE.

TRAVAUX ET ÉDIFICES PUBLICS ET RÉPARATIONS.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les nouvelles constructions et réparations faites aux édifices publics sous le contrôle du département pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

PROVINCE D'ONTARIO.

OTTAWA.

ÉDIFICES DU PARLEMENT.

Les nouvelles chaudières, mentionnées comme nécessaires dans mon dernier rapport, ont été mises en place à temps pour la réunion de la législature.

Pour plus ample sûreté contre l'incendie, la mansarde a été divisée au moyen de murs et de portes de fer.

Des tuyaux pour le cas d'incendie ont été placés dans le plancher du soubassement et reliés aux appareils qui existaient déjà.

A l'extérieur, des bornes-fontaines ont été placées sur différents points autour des édifices. Un boyau attaché à l'une de ces bornes peut lancer l'eau à 120 pieds de hauteur.

BLOC OUEST—ÉDIFICES DÉPARTEMENTAUX.

L'extension du service public demandant un plus grand nombre de bureaux, la construction d'une nouvelle aile a été décidée.

Les excavations pour cette aile se sont faites l'hiver dernier et de bonne heure ce printemps elles étaient prêtes pour les travaux de maçonnerie.

Des soumissions ont été demandées pour le soubassement de l'aile, et cette construction a été adjugée à M. Barnabas Gibson. Elle sera sans doute terminée assez tôt pour donner cette année à l'entreprise les autres parties de cet édifice.

Les plans sont approuvés. On en fait actuellement le détail afin de pouvoir demander des soumissions et donner les contrats avant que M. Gibson ait terminé ses travaux.

L'abaissement du terrain autour du principal corps de bâtisse a contribué à lui

donner beaucoup de relief. Il a eu aussi avantage de faire utiliser plusieurs chambres dans le soubassement et de donner de la lumière à d'autres qui en manquaient auparavant.

Réparations exécutées comme à l'ordinaire.

BLOC EST, ÉDIFICES DÉPARTEMENTAUX.

La partie du toit qui, selon mon dernier rapport, demandait des réparations, a été renouvelée.

L'escalier en fer est terminé.

Réparations ordinaires exécutées.

BIBLIOTHÈQUE.

Tout l'extérieur est terminé, y compris le toit.

Le plâtrage étant terminé, on s'occupe actuellement de faire peindre le plafond à fresques. Les modèles attendent l'approbation du ministre, et dès qu'elle sera donnée ce travail sera promptement fait.

Il est question de faire le plancher en marqueterie avec les différentes variétés de bois du Canada.

Architecte surveillant, M. John Bowes. Entrepreneur de la décoration, M. Wm. McKay.

TERRAINS.

Les constructions suivantes, mentionnées dans mon dernier rapport, sont terminées :—

Grilles du mur d'enceinte ;

Escalier conduisant au canal ;

Trottoirs (pavage McBain) sur les rues Wellington et Bank.

Le contrat de la terrasse, des murs, des escaliers et du jet d'eau ayant été donné, l'entrepreneur pousse avec vigueur les travaux, et l'on pense qu'ils seront terminés avant l'hiver prochain.

La principale avenue ayant été baissée, de nouvelles conduites pour l'eau seront bientôt en place. Les chemins latéraux entre les blocs est et ouest ont aussi été abaissés conformément au reste.

Cet abaissement du terrain a nécessité l'enlèvement des tuyaux à gaz et on les a reposés à la profondeur voulue. On a aussi posé des conduites devant, au besoin, se relier à l'aqueduc, qui pourra alimenter les réservoirs des édifices du parlement.

Entrepreneur du nivellement, M. B. Gibson ; entrepreneur des abords pont Dufferin, M. D. Harrow ; entrepreneur des sentiers, M. McBean ; entrepreneur des murs de la terrasse, murs, etc., MM. Harrow et Sinclair.

Ces travaux sont exécutés sous la surveillance du département.

ATELIERS.

Ce bâtiment était terminé et utilisé l'automne dernier. Il répond complètement à sa destination.

Le mur d'enceinte sur la rue Bank a été conduit aussi près que possible de la rivière dans le cours de l'été dernier. Les grilles des ateliers et du "Sentier des amoureux," sont faites. Une partie du mur a servi de pan aux abris à charbon construits en même temps que les ateliers.

On est en voie de dresser les plans des murs d'enceinte du terrain réservé aux ateliers ; d'une nouvelle sêcherie et d'abris pour le bois.

Entrepreneurs du principal bâtiment, MM. Mathews, Stewart et Stockland ; entrepreneur du mur d'enceinte, M. Toms.

Ces travaux s'exécutent sous la surveillance du département.

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

Ainsi que je le prévoyais lors de mon dernier rapport, cet édifice n'a pu être couvert avant l'hiver. Depuis que les travaux sont recommencés il a été couvert à l'épreuve des pluies.

Vu la grande hauteur de l'édifice d'en face, le plan de la toiture a dû être modifié, car, sans cela, le bureau de poste, etc., auraient paru de faibles dimensions à côté de l'édifice qui lui fait face.

L'étage supérieur doit être terminé et divisé en bureaux.

L'édifice est prêt à recevoir le plâtrage, travail qui va se faire promptement.

Il a été décidé que l'édifice serait chauffé à la vapeur et des soumissions vont être demandées afin que les appareils de ce genre de chauffage soient installés pour l'hiver prochain.

LONDON.

BUREAU DE POSTE.

La rallonge dont parle mon rapport de l'année dernière est terminée et l'édifice a été réparé.

TORONTO.

BUREAU DE POSTE.

L'hiver dernier une horloge à huit cadrans électriques a été installée dans cet édifice.

NOUVELLE MAISON DE DOUANE.

Les travaux à l'entreprise de cet édifice se poursuivent avec vigueur. Le plâtrage est presque terminé et l'on prépare actuellement les boiseries.

Des soumissions seront bientôt demandées pour les appareils de chauffage. L'édifice sera chauffé par la vapeur, et l'on est en voie de s'entendre avec l'entrepreneur à la condition qu'il paiera les dépenses courantes, pour qu'il se serve de ces appareils l'hiver prochain. De cette manière, l'entrepreneur n'aura pas besoin d'apporter de poêles ou fournaies—qui ne laissent pas que d'être dangereux—et les appareils seront en même temps éprouvés.

Architecte, M. R. C. Windeyer, de Toronto ; entrepreneur, M. B. Walton.

ENTREPOT D'EXAMEN.

Cet édifice est d'une construction très solide qui sera bientôt terminée et que l'on pourra occuper à la fin de cette année.

Les travaux faits jusqu'ici sont d'une exécution supérieure.

Des arrangements ont été pris pour l'acquisition du terrain voisin de l'édifice afin de pouvoir y construire des remises au besoin. Les murs de ces abris pourraient alors faire partie d'un autre bâtiment si sa construction devenait nécessaire.

Architecte, M. W. Irvine, Toronto ; entrepreneur, M. B. Walton.

BUREAUX DU REVENU.

Cet édifice est maintenant terminé et la partie destinée au sous-receveur-général occupée. Les divers travaux donnés à l'entreprise sont faits, et pour que le tout soit complet, il ne reste plus que l'installation des bureaux du revenu de l'intérieur.

K I N G S T O N .

FORTIFICATIONS.

On a fait des changements et réparations considérables aux différents forts, casernes, etc.

A la batterie du marché, on a démoli la clôture, sur la principale rue, avec les murs de retour sur les deux côtés, ainsi que les deux loges et la grille. On s'est servi des matériaux provenant des murs pour réparer les casernes de Tête du Pont et pour d'autres fins de même nature. Les loges ont été transportées sur le terrain adjacent au Fort Henry; l'une a été placée sur le chemin qui va du pont au collège, et l'autre sur le chemin supérieur. L'ancienne grille a été remplacée en face de l'une des loges. Cet ouvrage a été facile, car les pierres avaient été marquées avant d'être jetées à bas. On a construit une clôture solide de piquets entre les loges.

On a démoli certaines parties du mur d'enceinte du collège militaire, les autres ont été mises en bon état et chaperonnées, tout en laissant la place pour une grille en fer.

Les murs et les casernes du Fort Henry ayant été endommagés par l'eau et la gelée, on a décidé de les recouvrir d'un pavé en bois, mais comme l'hiver allait commencer, on n'a pu paver que le revêtement.

Le pavage en bois sera permanent; l'ouvrage avance rapidement. Lorsque les affûts des nouveaux canons seront mis en position, on posera à l'entour le pavé en bois.

Le chaperon des murs extérieurs ayant été dérangé par la gelée, on va le revêtir de planches avec tringles sur les joints. La partie en bois sera peinte. Les murs seront aussi rejointoyés.

On a changé la disposition intérieure de l'édifice connu sous le nom de Frigate, qui servait auparavant de magasin de munitions, de façon à l'adapter aux fins d'un collège militaire. Ces changements permettront de loger cinquante cadets, et de donner toutes les commodités nécessaires pour une institution de ce genre. On a pris les mesures nécessaires pour obtenir une bonne ventilation.

Certaines parties de la maçonnerie ont été démolies, et elle a été complètement rejointoyée.

Là où le terrain formait remblai sur l'édifice, on l'a enlevé de façon à obtenir le nivellement.

On pourra bientôt occuper cet édifice.

On a démoli plusieurs bâtisses, dont se servait autrefois le gouvernement impérial, vu l'état de ruine dans lequel elles étaient. On a réparé les autres qui étaient dans une meilleure condition.

Les terrains ont été labourés et nivelés.

On dresse les plans pour la résidence du commandant, car l'ancienne maison était tellement délabrée qu'on a jugé inutile de la restaurer. Le nouvel édifice sera construit sur l'ancien emplacement.

CASERNES DE TÊTE DU PONT.

On a réparé les casernes ou quartiers des officiers ainsi que le mur de division. Il faudra considérablement allonger ce dernier qui est dans un mauvais état. On l'a rejointoyé en beaucoup d'endroits, et il est maintenant bien réparé.

Architecte, M. R. Gage de Kingston.

 PROVINCE DE QUÉBEC.

MONTRÉAL.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

Les travaux se sont poursuivis d'une manière satisfaisante, et on a réparé le temps perdu. La couverture a été posée, le plâtrage est terminé, et les boiseries en voie d'exécution. On compte que les travaux voulus par le contrat seront achevés l'automne prochain.

Le contrat pour l'appareil de chauffage a été adjugé à MM. R. Mitchell et Cie., de Montréal.

Les plans pour l'installation intérieure sont en voie d'exécution. Architecte, M. H. M. Perrault, de Montréal. Entrepreneurs, MM. Allard et Dufort.

ENTREPÔT D'EXAMEN.

Les contrats pour la construction de cet édifice ont été signés, et l'on travaille actuellement aux murs de fondation.

La lenteur du conseil de ville à accepter l'offre du gouvernement pour l'achat d'un lot dont il avait besoin pour élargir la rue, a retardé le commencement des travaux, mais une fois l'offre acceptée, on s'est mis immédiatement à l'œuvre.

La bâtisse doit être unie, mais solide et spacieuse. Les murs extérieurs se composent de pierre calcaire grise de Montréal; les murs intérieurs sur lesquels reposent les solives sont en brique et voûtés dans le but de faciliter les dispositions des marchandises. On a adopté une amélioration dans cette bâtisse, en ce sens qu'on a abaissé le chemin à lisse, de façon que la partie supérieure des wagons ou camions à charger ou à décharger soit de niveau avec le plancher. On va établir des chemins à lisse, à travers la bâtisse depuis la rue Commune jusqu'à la rue McGill, puis de la rue Commune à la ruelle en arrière de la bâtisse, afin de pouvoir opérer le déchargement des wagons dans la bâtisse.

On placera des palans mûs par la vapeur, dans les différentes parties de la bâtisse, de sorte que les marchandises puissent être portées d'un plancher à un autre ou de la rue à aucun plancher.

Pour éviter les dommages que pourrait causer l'inondation du fleuve St. Laurent, on a construit les chambres de la machine et de la chaudière avec du fer à chaudière; de fait lorsqu'elles seront terminées elle seront parfaitement étanches, de sorte qu'au cas d'inondation le service ne sera pas interrompu.

On a laissé un espace à la jonction des rues Commune et McGill pour construire, si cela est nécessaire, des bureaux pour le canal Lachine; la localité est centrale et convient bien et pour les officiers et pour le public.

Architectes, MM. Bourgeau et Leprohon; entrepreneurs, MM. Bourgoïn et Lamontagne.

QUÉBEC.

HOPITAL DE LA MARINE.

Cette bâtisse a été repeinturée, et les planchers ont été réparés, on a fait aussi quelques autres réparations.

CITADELLE.

Les casemates du bastion de Richmond et la salle d'exercices au-dessus ont été tout à fait réparées; elles sont occupées maintenant par la batterie B.

La prison et la redoute de Jebb ont été mises en bon état; on a introduit l'eau dans les quartiers des officiers.

Tous les murs et réservoirs (au nombre de 13) ont été nettoyés et réparés.

Le drainage a aussi été mis en bon état; les murs des arsenaux A et B et leur murs d'enceinte ont été rejointoyés; les canaux et fontaines de ce bâtiment et des autres ont été réparés ou renouvelés. Il faudra quelques autres réparations pour mettre le tout en bon état.

Architecte, M. L. P. Gauvreau, de Québec.

FORTS DE LÉVIS.

On a réparé ces forts jusqu'à un certain point, mais de nouveaux travaux seront nécessaires pour les mettre en bon état.

Architecte, M. L. P. Gauvreau, de Québec.

STATION DE LA QUARANTAINE, GROSSE ILE, PRÈS DE QUÉBEC.

Les travaux entrepris par MM. Piton et Cie., n'ont pas été reçus par le département. Plusieurs des bâtiments dans l'île doivent à la vétusté leur délabrement, et je recommande qu'ils soient démolis. Il faudra les remplacer.

Il n'a pas été nécessaire depuis mon dernier rapport de faire aucun agrandissement.

Architecte, M. Thos. J. Lepage, de Québec; entrepreneurs, MM. Piton et Cie.

TROIS-RIVIÈRES.

Ce bâtiment est terminé et prêt à être occupé. Une partie du terrain a été creusée selon la recommandation contenue dans mon dernier rapport.

On a pris les mesures voulues pour faire construire les clôtures ou murs d'enceinte et pour les travaux d'installation.

Architecte, M. H. M. Perrault, de Montréal; entrepreneur, M. Chs. Dupré, de Trois-Rivières.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ST. JEAN.

BUREAU DE POSTE.

Les différents travaux donnés à l'entreprise ont été exécutés jusqu'à cette date d'une manière satisfaisante.

On compte que le bâtiment sera achevé et occupé avant la fin de cette année.

On a pris les arrangements voulus pour les travaux d'installation.

On se propose de chauffer l'édifice à la vapeur; des plans et devis ont été soumis.

Architecte, M. Mathew Stead, de St. Jean N. B.; entrepreneurs, MM. Causey, Stirling et Emery.

DOUANE.

Une partie de ce bâtiment a été convertie en bureaux pour l'ingénieur-contrôleur des havres des provinces maritimes, ainsi qu'en bureaux pour l'inspecteur des navires.

Architecte, M. Mathew Stead, de St. Jean.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

HALIFAX.

EDIFICE FÉDÉRAL.

De grandes réparations ont été faites à cet édifice durant la dernière année fiscale. Les planchers supérieurs ayant faibli, on les a mis de niveau et on leur a donné la solidité voulue ; les bureaux en général ont été mis en bon état. Le plâtrage et le peinturage ont été complètement réparés.

Architecte, M. William Elliott, d'Halifax.

DOUANE DE PICTOU.

Depuis que le contrat a été donné, les travaux ont été activement poursuivis, et on espère que le toit sera posé cet automne.

Le dernier hiver s'étant fait sentir plus tôt que d'ordinaire, on n'a pas pu se procurer des matériaux à temps pour commencer les travaux de bonne heure au printemps, ce qui a causé des retards.

Les travaux se continueront durant l'hiver afin que l'on puisse occuper l'édifice le printemps prochain.

Architectes, MM. Sterling et Dewar, d'Halifax ; entrepreneurs, MM. W. L. et J. A. Dodge.

PROVINCE DE MANITOBA.

WINNIPEG.

DOUANE, BUREAU DE POSTE, BUREAUX DES TERRES ET DU REVENU.

On pourra occuper dans quelques mois la douane et le bureau des terres.

On compte que le bureau de poste et celui du revenu seront achevés à la fin de l'année. Il reste à pourvoir au clôturage, aux dépendances, et aux travaux d'installation.

On pense que tous les édifices seront bientôt achevés et occupés.

Architecte, M. J. P. M. Lecourt. Entrepreneur, M. Joseph Wood.

PÉNITENCIER.

Les différents travaux voulus par le contrat sont en voie d'exécution. Ils ont été poursuivis jusqu'à cette date d'une manière satisfaisante, quoiqu'on ne se soit pas strictement conformé aux conditions du contrat.

Les travaux se font sous la surveillance du département.

Entrepreneurs, MM. Morrison et Barclay, de Guelph.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.**VICTORIA.****DOUANE ET BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.**

Les travaux donnés à l'entreprise sont achevés.
Il reste encore les travaux d'installation.

PÉNITENCIER.

Les plans pour cette bâtisse, mentionnés dans mon dernier rapport, ayant été approuvés, on a demandé des soumissions, et l'ouvrage a été donné à l'entreprise.

Les travaux se poursuivent d'une manière satisfaisante.

On compte que l'édifice sera achevé à temps pour être occupé dans l'automne de 1876.

Architecte contrôleur, Hon. B. W. Pearse. Entrepreneurs, MM. Kinswar et Styles.

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

THOS. S. SCOTT,
Architecte en chef des Travaux Publics.

F. BRAUN, écr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics.

ANNEXE No. 18.

HAVRE DE TORONTO.

TORONTO, 7 juillet 1875.

MONSIEUR,—Le crédit de \$20,000 affecté par le parlement pour l'amélioration du havre de Toronto durant l'année fiscale actuelle, et les instructions que m'a données le département en ma qualité d'ingénieur-contrôleur, me font un devoir de faire rapport immédiatement sur sa condition.

Cette matière offre tant de difficulté que j'aurais désiré différer mon rapport jusqu'à ce que la seconde étude, qui se poursuit maintenant, fut terminée. J'ai dû en différentes occasions appeler l'attention de l'hon. Ministre sur ce sujet, et j'ai discuté fréquemment avec le député-ministre le meilleur mode d'employer ce crédit. On fit l'an dernier un examen soigneux du havre dans toute son étendue, et je me suis efforcé aussi d'étudier la question sous toutes ses faces. C'est pourquoi je ne crois pas devoir retarder davantage de vous faire part de l'opinion à laquelle j'en suis venu par l'examen des faits et les renseignements à notre disposition.

On peut dire que ce sujet s'offre à notre attention sous deux points de vue différents :

1. Est-il opportun de créer une entrée artificielle à l'est du havre, ou bien le chenal actuel à l'ouest, où circulent des vaisseaux d'un tirant plus considérable, est-il suffisant pour le commerce de Toronto ?

2. La rumeur commune que le havre est menacé de ne pouvoir donner accès aux navires d'un gros tonnage, vu sa diminution de profondeur, est-elle fondée, et, dans ce cas, quels sont les travaux spéciaux à exécuter pour lui donner la profondeur voulue, surtout dans l'entrée est.

On ajoute foi facilement à toute assertion tendant à dire que le havre n'est pas dans une bonne condition, surtout lorsqu'elle est répétée par les journaux et dans des conversations privées ; mais en supposant que ceux qui énoncent ces opinions seraient sincères et animés de l'intérêt public, on verra que leurs assertions reposent sur des généralités, ou sur des faits observés superficiellement ou peu nombreux.

La formation géologique du havre de Toronto est propre jusqu'à un certain point à appuyer cette manière de voir. La langue de terre à l'est qui protège le havre est formée de sable, dont une bonne partie est mouvante. On a affirmé que ce sable en se déplaçant est emporté dans le havre. L'examen que nous avons fait l'an dernier prouve que tel n'est pas le cas. La profondeur de l'eau dans le havre intérieur n'est pas moindre aujourd'hui que celle qui est indiquée sur la carte de la première exploration faite par Bouchette en 1785.

Les changements qui ont pu avoir lieu depuis, ne se sont pas fait sentir dans le havre à proprement parler. On les remarque sur le contour de la côte de l'île, sous la forme du marais adjacent à la baie Ashbridge, et sur la langue de terre qui relie les deux. Ce qui est beaucoup plus important encore, c'est que la batture à l'entrée ouest a été fort agrandie, de sorte que l'issue navigable dans le lac Ontario a été rétrécie et diminué en profondeur.

On a énoncé quelques théories plausibles pour faire connaître les lois par lesquelles on a contrôlé le mouvement des matières vers la batture. De plus une ou deux prédictions ont été réalisées, de sorte que tout cela semble convaincre des observateurs superficiels que d'autres résultats prédits de la même manière pourraient bien encore se produire.

Il y a un quart de siècle, l'entrée en était complètement obstruée par une lisière de terre, et une auberge bien connue s'élevait là où il a aujourd'hui une profondeur de six pieds d'eau.

Comme on pouvait observer que des changements incessants tendaient à modifier la position du sable sur le rivage, on a dit que le lac viendrait à faire disparaître le

banc de sable, ainsi que les bâtiments qui y étaient construits. On a trouvé dans ce présage la première cause qui devait produire la destruction du havre.

On a également prophétisé au sujet de l'entrée ouest. Comme l'on remarquait qu'elle devenait de plus en plus étroite et moins profonde, on a prédit qu'elle finirait par être comblée complètement.

Ce que l'on avait prédit au sujet de l'entrée est s'est réalisé. L'auberge a disparu, et une grande étendue d'eau a remplacé la terre. L'entrée ouest a aussi été rétrécie et sa profondeur diminuée. On en conclut que le dépôt a été déplacé,—que le détritus a été transféré de l'entrée est au quai de la Reine; que les grosses vagues du lac à l'est de Toronto durant les tempêtes du sud-est, ont emporté la matière à l'ouest, car ces tempêtes se font généralement plus sentir de ce côté que celles du sud-ouest sur le courant du lac depuis ce point. On ne veut pas croire qu'il soit possible que la batture du quai de la Reine ait été grossie autrement,

On a essayé en 1873 de pratiquer un canal profond à travers l'entrée est, afin de pouvoir obtenir un chenal profond permanent. On semble avoir cru que le déplacement de sable n'était que le prélude de la disparition complète de la langue de sable, et que le chenal une fois formé pourrait être facilement maintenu en bonne condition. Mais cette tentative échoua.

L'excavation se combla promptement, et il me semble que si l'on tient compte du fait qu'aucune partie du dépôt, ainsi emportée par l'action des eaux, ne trouve place dans le havre proprement dit, que la destruction présumée du havre, ou pour mieux parler, que la probabilité de sa diminution de profondeur est tout à fait théorique et en contradiction avec les influences connues. Nous ne possédons pas une série de faits observés pour parler d'une manière générale sur cette question, mais il me semble que nous avons suffisamment de renseignements pour démontrer que le déplacement continu du sable ne se fait que dans une certaine mesure. Une succession de saisons calmes jointe à d'autres causes physiques pourrait contribuer à la formation d'une nouvelle étendue de terre entre le marais et l'île. Mais rien ne pourrait nous faire croire que cette fondation sera durable.

D'un autre côté, un certain nombre de causes contraires pourrait produire un résultat tout différent. Elles emporteraient le sable ainsi amassé, et si elles se produisaient assez longtemps, elles pourraient plus ou moins affecter sa position. Mais le banc de sable restera encore généralement intact sous une forme ou sous une autre, et servira à protéger plus ou moins le havre intérieur.

Le havre intérieur lui-même a été sujet à beaucoup de variations depuis le premier relevé de Bouchette, tout à fait différentes et indépendantes de celles qui ont déjà été mentionnées. Elles peuvent avoir été causées par l'apport des égouts, qui ne forment pas un faible dépôt dans une grande et populeuse cité, et par la construction en face de la ville d'une esplanade continue avec ses quais que l'on agrandit en proportion de l'importance que prend l'extrémité ouest de la cité. Les plus importantes de ces constructions sont les bâtiments du chemin de fer du Nord et le quai de la Reine.

Ce dernier quai s'avance au loin dans le lac, et décrit une courbe parallèle à l'amas de sable connu sous le nom de pointe Gibraltar. Cela a eu pour résultat de rétrécir le chenal aux endroits les plus importants. Avec les connaissances et l'expérience que nous possédons aujourd'hui, il ne serait pas difficile, si l'on soulevait maintenant la question de l'opportunité d'entreprendre cet ouvrage, de démontrer que l'emplacement devrait être laissé libre et qu'il ne devrait être aucunement rétréci.

Il est impossible de déterminer l'action qu'exerce le quai de la Reine par sa position pour attirer des matières dans le chenal étroit qui donne sur le lac Ontario, et il n'est pas non plus nécessaire dans ce rapport de discuter les théories géologiques que l'on a exposées pour expliquer ce dépôt. Nous pouvons dire, cependant, que partout où il y a des battures de cette espèce, la matière adhère aux constructions que l'on a faites dans le but de lui offrir un obstacle. On a constaté en plus d'une localité bien connue sur les lacs de l'Ouest, surtout à Chicago, que, lorsqu'une batture a été draguée, que les quais ont été allongés, et que l'on a pris tous les moyens possibles pour faire disparaître autant que possible les causes nuisibles, les dépôts se continuent encore bien que sous une forme différente; la seule différence est que les battures se

forment dans d'autres directions, selon la position de la nouvelle construction, et qu'elles augmentent même quelquefois en étendue.

C'est pourquoi ceux qui ont examiné avec soin les mouvements de ces dépôts sont d'avis que les battures de cette espèce offrent réellement des obstacles insurmontables, que tout ce que l'on peut faire est de les maintenir à une certaine profondeur en les creusant continuellement, et qu'on ne saurait adopter aucune mesure qui puisse les faire disparaître permanemment.

Lorsqu'il ne fallait pour la navigation du lac Ontario qu'une profondeur de 9 pieds d'eau sur les seuils du canal, le chenal au quai de la Reine pouvait n'avoir qu'une profondeur de 10 pieds. On a maintenu un chenal large de 30 pieds avec cette profondeur moyennant des frais considérables, et il a fallu le draguer continuellement. On a affirmé en conséquence que si l'on prenait des mesures pour empêcher le passage du sable de l'est, ou si l'on pouvait le détourner autrement, que le chenal une fois creusé ne se comblerait pas de nouveau. C'est pourquoi, c'est à l'est de Toronto qu'il faudra faire tous les efforts nécessaires pour empêcher le déplacement du sable, tout en prenant des précautions spéciales au banc lui-même pour faire en sorte qu'il n'augmente pas, si l'on voit qu'il n'est pas possible d'empêcher tout à fait le déplacement de la matière.

Je ne saurais partager cette opinion.

Je puis dire que ce qui est arrivé dans d'autres localités me fait croire tout le contraire. On recommande de construire une ligne de coffrage au nord de la pointe Gibraltar, à la marque des basses eaux, de façon à encaisser le chenal entre la ligne de coffrage proposée et le quai de la Reine. Si le chenal était creusé et son entrée élargie au lac Ontario, avec cette ligne de coffrage pour empêcher le passage du sable, je n'en crois pas moins que la batture se formerait encore, près de la construction, et peut être dans le chenal même. Tel a été certainement le cas à Chicago. Il n'y a qu'un moyen à prendre pour améliorer le havre. C'est de creuser le chenal à la profondeur voulue, de lui offrir une issue plus grande à l'ouest, sans recourir à la construction d'une ligne de coffrage comme mesure de protection.

Le projet d'arrêter le passage du sable au moyen de coffrage, doit reposer sur la théorie que la batture est formée par le passage du sable du côté est du havre, la matière faisant le tour de l'île pour ajouter à son étendue est et nord, et qu'aucune partie même légère n'atteint la batture elle-même. Pour moi, je ne connais pas de théorie qui explique d'une manière satisfaisante la présence de la batture entre la pointe Gibraltar et le quai de la Reine.

De fait, le mouvement du sable est partout inexplicable, et les côtes de sable remarquables que l'on trouve en arrière de Picou sur le lac Ontario en fournissent la preuve.

Les dunes bien connues de la Bretagne et du sud de la France peuvent être citées à ce sujet, car l'un des problèmes de géologie les plus difficiles à résoudre est de retracer l'origine et les cours de ces dépôts.

Il est évident que si l'on ne connaît pas la cause d'une influence, il est impossible de se prémunir contre ses effets, et l'opinion que j'exprime suppose seulement qu'on puisse atténuer le mal dont on se plaint.

Les faits connus que j'ai pu étudier ont démontré la nécessité de restreindre la dépense projetée à l'amélioration de l'entrée ouest.

Il faut s'attendre, même lorsque le chenal à l'ouest aura la profondeur voulue, que les frais d'entretien seront toujours considérables et que le dragage sera continuellement nécessaire. Cela fait voir l'inopportunité de prendre en considération tout projet qui a pour but d'obtenir une seconde entrée du côté est du havre. Je suis d'avis, cependant, qu'une ouverture large de 300 pieds avec une profondeur au milieu de 16 pieds, et une largeur de 200 pieds, et avec deux côtés profonds chacun de 12 pieds, et larges de 50 pieds, protégés par deux lignes de coffrage larges de 30 pieds et construites avec soin, pourrait être faite et maintenue au moyen du dragage à la profondeur voulue.

Il n'est pas possible d'évaluer les frais annuels de dragage pour obtenir la profondeur voulue, mais ils seraient considérables. Un tel canal coûterait près de \$1,000,000.

Mais la véritable question est de savoir si le commerce en général de Toronto nécessite cette forte dépense. Je ne connais ni faits ni arguments qui selon moi justifieraient un ministre de la Couronne de demander de faire les dépenses nécessaires pour cette seconde entrée, bien que je me sois efforcé de recueillir toutes les informations qui pouvaient jeter de la lumière sur le sujet.

Il y a sans doute bien des intérêts d'une nature très-importante qui bénéficieraient de cette dépense, mais ils sont d'une nature locale et non générale. D'un autre côté, tout fait croire qu'il est de l'intérêt de la ville de Toronto de concentrer toutes ses ressources et toute l'aide qu'elle peut recevoir sur l'entrée actuelle à l'ouest.

J'ai déjà fait remarquer que l'opinion générale à Toronto est que le dépôt à l'entrée ouest provient des débris de la langue de terre est. On n'a jamais allégué, à ma connaissance, que des forces contraires venaient fréquemment s'entre-choquer, à certains points sur le lac Ontario, qui ne sauraient être trop éloignés du havre. Il me semble fort probable que le long roulis du lac sur sa plus grande étendue, lorsqu'une violente tempête du sud-est a sévi pendant deux ou trois jours, vient rencontrer le courant produit par les chutes Niagara; et comme les tempêtes du sud-est succèdent rapidement à celles du sud-ouest, il arrive inévitablement que des tourbillons extraordinaires se forment sur d'énormes parties du lac. Ces tourbillons ne peuvent faire, autrement que d'échancrer le rivage où ils viennent frapper. Il s'en suit qu'une grande quantité de matière est déplacée et tenue en suspens. De plus, le sable qui se trouve au fond du lac, là où ces tourbillons se font sentir, doit être considérablement déplacé pour les mêmes causes. Lorsque le calme se fait, cette matière forme des dépôts, et Toronto est justement à l'endroit où ces dépôts doivent se former.

Si l'on admet la possibilité du fait, nous avons une explication de l'existence de la bature au quai de la Reine aussi bonne que celle que pourrait fournir toute autre théorie. Il devient inutile avec ma manière de voir de prendre soin de l'entrée est. On peut dire, de fait, que quelle que soit la cause qui enlève le dépôt est au nord de l'entrée, elle est avantageuse pour la santé de la ville. La malaria est produite par les marais, et les empiètements du lac ont pour effet de faire disparaître beaucoup de terrains bas entrecoupés d'étangs et couverts de plantes aqueuses, qui ne sauraient certainement avoir un bon effet hygiénique.

Il a été démontré par les relevés que le havre proprement dit n'est nullement eu voie de se combler, et que, quoiqu'il y ait une eau profonde à l'extrémité est, là où il y avait autrefois un terrain sec, le banc sert encore de protection aux eaux intérieures du havre. Il n'est pas nécessaire que le sol s'élève au-dessus de l'eau pour protéger le bassin intérieur. Le banc qui le protège, qu'il soit visible ou non, coupe les longues vagues que produit une grande nappe d'eaux profondes, et diminue leur force, de sorte que les eaux du bassin intérieur restent comparativement calmes. Que faut-il donc faire pour conserver l'entrée est? L'entrée actuelle contribue à la salubrité de la ville et offre un passage libre du havre dans le lac. La profondeur de l'eau sur le banc continuera, je crois, de varier; mais tant que le banc se maintiendra, la question de la profondeur est secondaire. Il y a des saisons où les navires d'un certain tirant peuvent le franchir et d'autres où ils ne peuvent le faire. Mais les traits principaux de formations resteront, et si modifié que soit le fait par les opérations de la nature, il ne sera pas nécessaire de recourir à des moyens artificiels pour conserver au banc les lignes et niveaux voulues.

Si l'on admet que ces arguments sont le fruit de l'observation, il s'en suit que l'amélioration du havre de Toronto devrait consister seulement dans le draguage de l'entrée est à la profondeur voulue.

Les vaisseaux qui viennent aborder à Toronto à l'eau profonde doivent faire un détour brusque pour prendre le chenal du quai de la Reine. On devrait, dans l'amélioration projetée, prendre les moyens d'obtenir un passage facile.

L'agrandissement des canaux du Canada fait voir que l'entrée devrait avoir en définitive une profondeur de 16 pieds. Je ne suis pas en mesure de déterminer, avant un nouveau relevé, la quantité d'excavations nécessaires pour obtenir cette profondeur.

J'ai bien modifié mes opinions pendant le relevé. Je donnai d'abord toute mon

attention à l'entrée est. J'entendais dire de tous côtés que du contrôle de cette entrée dépendait la prospérité de Tororo.

On croyait généralement que la batture à l'entrée ouest provenait du détritrus qui se formait dans l'est, et que la batture avait été en conséquence, sinon directement, formée par les changements à l'extrémité est. De plus, les entretiens que j'eus avec les hommes les plus influents de Toronto, m'ont porté à croire qu'ils regardaient comme indispensable la création d'une entrée profonde à l'est. Je m'occupai surtout d'abord de l'examen de cette localité, puis je constatai s'il était vrai que le havre lui-même se comblait et qu'il ne pourrait bientôt plus donner accès à des navires d'un fort tonnage. Je dus faire de longs relevés afin de m'assurer de ce fait. Je portai mon attention, en conséquence, plus directement sur cette partie du havre. C'est pourquoi il est nécessaire de faire des relevés additionnels dans la partie ouest. M. Hamel, qui forme partie de mon personnel, s'occupe maintenant de constater la profondeur et l'étendue du chenal, ainsi que les changements qui ont eu lieu depuis notre dernier examen. Je ne saurais préciser, avant de recevoir le rapport, la quantité d'excavations que devront occasionner ces travaux. Mais l'absence de ce détail ne saurait modifier l'opinion à laquelle je suis venu, que les véritables besoins de Toronto se trouvent dans la direction que je vous ai indiquée, et que selon mes humbles vues, on devrait employer les \$20,000 votées par le parlement à draguer l'entrée ouest. Je suis d'avis qu'il pourra être nécessaire d'avoir une profondeur de 16 pieds, mais cette profondeur dépend du développement que prendra la navigation sur le fleuve St. Laurent. Les différents canaux devant avoir une profondeur de 14 pieds, et je crois que le Parlement a pourvu à ce que la navigation du fleuve St. Laurent ait 12 pieds sur les seuils des écluses. La profondeur au quai de la Reine devrait être en conséquence de 14 pieds.

Si le parlement décide que les canaux devront avoir 14 pieds de profondeur, le havre de Toronto devrait avoir 16 pieds. Si d'un autre côté, la profondeur du canal est limitée à 12 pieds, celle du havre devra être de 14.

Comme il faudra du temps pour exécuter les travaux que je recommande, il importe selon moi qu'ils soient conduits de manière à pouvoir obtenir l'augmentation de profondeur, à l'époque où les changements que l'on fait subir au canal Welland seront terminés.

Il n'en est pas moins vrai qu'il faut donner une attention immédiate au havre et qu'on ne devrait pas perdre de temps à redresser l'entrée et à élargir l'embouchure qui la relie avec les eaux principales du lac avec une profondeur certaine de 11 pieds, les 3 pieds additionnels ou 5 pieds pourront par la suite être creusés selon l'avancement des travaux sur le canal Welland.

Voici les recommandations que j'ai l'honneur de faire :—

1o. Que l'on emploie le crédit de \$20,000 voté par le Parlement, comme je l'ai dit plus haut, à draguer l'entrée ouest, et que l'ouvrage se fasse sous la direction immédiate du département, et ne soit nullement confié à la Commission du Havre de Toronto.

2o. Il est clairement prouvé par les relevés de 1874, joints à celui que fit autrefois Bouchette, que le havre ne se comble pas, qu'il n'est pas menacé de destruction, et qu'aucune mesure spéciale n'est nécessaire pour le maintenir en bon état ;

3o. Que l'ouverture de l'entrée n'est pas préjudiciable à la ville, et qu'aucune construction n'est nécessaire pour arrêter le mouvement du sable à cet endroit. Les déblais du draguage que je recommandais, peuvent être placés en même temps en partie dans le bras sud de l'entrée est, mais généralement en dehors, sur le banc qui forme le côté sud du havre, là où ils ne sauraient nuire à la navigation. Je ne m'occupe pas ici de l'effet que pourrait avoir l'apport des égoûts dans le havre. Je n'aborde pas non plus la question plus importante du comblement continu de cette partie du havre, située à l'embouchure de la rivière Don. Beaucoup de matières ont été déposées à l'embouchure du Don depuis les derniers draguages que l'on y a faits, et dans le moment un dragueur est employé à creuser le chenal. Ces dépenses sont d'une nature locale et devraient être prises sur le revenu du havre. De plus, cette question ne demande pas de considération spéciale. Il faut s'attendre à ce que ces

battures se reforment périodiquement, et il n'y a pas d'autre moyen pour les faire disparaître que de se servir du dragueur, comme font les commissaires du havre.

Quelle que soit l'opinion que l'on ait au sujet de ce havre, elle doit reposer sur quelques faits et être théorique en grande partie ; car on ne saurait appliquer le remède avant de connaître la cause du mal. On n'a pu faire connaître d'une manière satisfaisante les causes de la formation du dépôt à l'entrée ouest, ni la forme définitive que prendra le bras est du havre. J'ai exposé aussi bien que cela m'a été possible, les raisons sur lesquelles je base mon opinion. Je sais que je diffère sous ce rapport avec beaucoup de membres de ma profession, dont je respecte les opinions. Je sais aussi que je ne m'accorde pas non plus avec l'opinion publique de Toronto, qui a généralement conseillé la construction d'ouvrages nécessairement dispendieux dans le but de solidifier le banc de sable dans le voisinage de l'entrée est. J'ai la satisfaction de savoir d'un autre côté, que je ne suis pas le seul de cette opinion.

Cette question affecte sérieusement des intérêts considérables. De fait, à l'exception de l'approfondissement des canaux du St. Laurent, je ne connais pas de sujet plus important, et qui concerne d'une manière plus immédiate les intérêts de Toronto et ceux de la province d'Ontario. Aussi ce n'était pas une faible responsabilité que celle que j'ai assumée en examinant cette question. Je me suis efforcé, dans tous les cas, de trouver et de recommander le meilleur mode d'employer le crédit voté par le Parlement à la dernière session.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur.

WILLIAM KINGSFORD,

Ingénieur contrôleur.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics.

ANNEXÉ No. 19.

TABLEAU GÉNÉRAL INDIQUANT:

- 1o. Les pouvoirs d'eau et les autres propriétés publiques loués sur les canaux etc., durant l'année expirée au 30 juin 1873.
 - 2o. Les propriétés achetées ou vendues par le département durant l'année fiscale.
 - 3o. Les propriétés qui ne sont plus sous le contrôle du département.
-
-

Pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques loués

Date.	Terme du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
12 nov., 1874	19 ans et renouvelable 3 fois 21 ans, en tout 82 ans.	M. K. Dickinson.....	Pour bâtir une voûte en pierre large de 18 pieds sur le lot cunéiforme, près du pont des Sapeurs, Ottawa, près du canal Rideau	Entrepôts.....
29 juil., "	Plaisir du gouvernement.	Jesse Miner.....	Partie de la réserve du canal à l'écluse Nicholson, c. Rid.	Pâturage.....
27 " "	"	S. Merrifield.....	" à Burritt's Rapids "	"
29 " "	"	A. Chester.....	" à l'écluse Nicholson "	"
5 janv. 1875	"	John Heney.....	" à Deep Cut "	"
30 " "	"	Henry James.....	" près de Hogsback "	"
26 oct., 1874	"	Cie. de porcelaine en pierre de St. Jean...	Pour construire un hangar temporaire pour y emmagasiner l'argile, le charbon, etc, à St. Jean, P.Q., sur le quai, canal Chambly.	Emmagasinage.....
7 août "	"	D. Moore et Cie.....	Part. de la grève à l'embouc. de la riv. Maitland, Goderich Harbor.	Terrain de service.
4 juin, 1875	21 ans, renouvelable.	M. Staunton. et Corporation de Toronto.	Louée au gouvernement, partie du lot 40, rue de l'Esplanade, Toronto	Entrepôt de vérification.
25 " "	"	Wm. Myles et "	" lot 39, " "	" "
25 " "	"	Hon. O. Mowat.....	" lot 39, " "	" "
20 août "	Plaisir du gouvernement.	Cie. de navigation Richelieu et Ontario.	Pour ouvrir un chemin depuis le rivage à Côteau Landing, fleuve St. Laurent, jusq. quai du gouv.	Droit de passage...
21 nov., 1874	3 ans.	Denison, Belden et Cie	Transfert au gouv. de cette partie de la ferme de Smith louée pour y extraire de la pierre pour les trav. sur le canal Welland, comme ter. de serv. par Wm. M. Hendershot.	Garantie donnée au gouvernement au cas d'avances sur des matériaux....
20 " "	3 "	"	" " (E. et S. terre de Winton.)	" "
15 " "	5 "	John Brown	Louée au gouvernement partie du lot 4, Thorold, comme garantie en cas d'avances sur la pierre qui s'y trouve pour le canal Welland.	" "
28 juin, 1875	Durant plaisir.	John Taylor.....	Quai sur le lot N, sur le bord de la Grande Rivière, Dunnville.	Quai.....
5 nov., 1874	"	Corporation de la cité d'Ottawa.	Pour occuper la côte du Major et le chem. le long de la côte, Ottawa	Parc et chemin....
29 mai, 1875	"	H. Pruneau.....	Pour attac. un hangar à chaloupes et un estac., sur la r. Ottawa, au pied de la rue St. Patr. et lot adj.	Hangar à chaloupes.....

sur les canaux, etc., durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Force du pouvoir d'eau loué.	Etendue de la propriété louée.	Date du bail.	Loyer annuel.	Terme de paiement.			Remarques.
				Montant de chaque versement.	Date du paiement.	Quand le 1er versement est échu.	
.....	.....	Date du bail.	\$25 00	le période.	22 déc.....	23 déc. 1874..	Transféré à la Banque Union du Canada le 20 nov. 1874.
.....	.....	.....	32 00	2e "			
.....	.....	.....	40 00	3e "			
.....	.....	.....	50 00	4e "			
.....	.....	"	10 00	\$10 00	1er juillet.....	Date du bail.	
.....	.....	"	10 00	10 00	"	"	
.....	.....	"	5 00	5 00	"	"	
.....	.....	"	1 00	1 00	1er sept.....	1er sept. 1874	
.....	.....	1er jan. 1875	2 00	2 00	1er janv.....	Lors de la sig du bail....	
.....	100x70 pieds.	1er juil. 1874	100 00	100 00	1er juillet.....	"	
.....	.....	Date du bail.	1 00	1 00	1er juillet.....	"	
.....	.....	1er nov. 1866	125 00	62 50	1er jan. 1r juil.	1er juil. 1875	Payé \$16,350 pour bâ-tisses à M. Staunton..
.....	.....	18 déc. 1863..	125 00	62 50	" "	"	Payé à Wm. Myles pour bâ-tisses \$15,537.50 et \$450 pour 3 pieds en bien-fonds libre.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Pas encore terminé.
.....	800 pds. de long.	1er juil. 1875	25 00	25 00	1er juillet.....	1er juil. 1875	
.....	.....	27 juil. 1874	.....	.....	.....	.....
.....	.....	10 juil. 1874.	.....	.....	.....	.....
.....	30 acres.	15 nov. 1874..	.....	.....	.....	.....
.....	2 1/2 acre.	1er jan. 1875	10 00	10 00	1er janvier.....	1er jan. 1876	
.....	.....	5 nov. 1874...	.....	.....	.....	.....
.....	100x50 pieds.	Date dn bail.	1 00	1 00	1er mai.....	Lors de la sig du bail.	

2.e Propriétés achetées ou vendues par le département durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Date.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés vendues ou achetées.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Remarques.
29 août 1854.....	C. D. Archibald et Geo. Handly.	Public.....	Terrain approprié pour le canal St. Pierre, Cap Breton, N.-E.	Canal St. Pierre.	.....	\$ cts.	
7 nov. 1873.....	Mossem Boyd.....	Sa Majesté.....	Remise de cette partie du lot No. 15, dans la 10 ^{ème} conc. Verulam, ainsi que le terr. pour le canal Robeaygeon et 50 chaînes de chaq. côté p. les chem. N.-E., au nord du brise-lame.	Trax. de l'eau de large pour le canal et le che.	0,890 p., 1 ch. 90	1 00	
18 août 1874.....	Joseph Gardner.....	do	Terrain à Brooklyn, comté de Queen, N.-E., au nord du brise-lame.	Brise-lame.....	180 × 10 pieds..	100 00	
1 ^{er} sept. 1874.....	A. G. B. Bannatyne et ux, et Andrew McDermot et ux.	do	Partie du lot No. 248, registre de la Cie. de la Baie d'Hudson à Winnipeg, Manitoba, fais. face aux rues Main et Owen	Bur. de poste..	90 ³ / ₄ ch. × 1 ch. 81 ³ / ₄ chain ons	1 00	
8 do 1874.....	T. J. Wallace et T. Evans.	do	Compie de vente de 4 chalans—Trax. sur le havre de Mabou.	Draguage.....	.....	1,600 00	
5 oct. 1874.....	J. E. Woodworth.....	do	A et dans la Cie. de Quai de la Pie. du Chêne, p. le prol. du brise-lame N.-E. Nos. 2 a 6, 7 a 15, 16, 17, 18, 19, 146.	.....	.....	1 00	
5 do 1874.....	T. E. et J. Bigelow.....	do	Part No. 1, dans	Brise-lame à la Pie. du Ohène.	.....	10 00	
5 do 1874.....	C. Hamilton.....	do	Part No. 2, 6, et 1/2 16, dans do	.....	.....	50 00	
5 do 1874.....	S. Sheffield et J. L. Wickwire.	do	Part No. 3, 6, et 1/2 18, dans do	.....	.....	10 00	
31 mai 1875.....	Oak Pt. Pier Co.....	do	Terrain couvert d'eau réservé par la cour des sessions de comté en 1845	Hôpital de marine.	.....	3,200 00	
26 do 1874.....	Geo. Botsford et ux.....	do	Maison et partie du lot No. 31, plan de Palmer à Sackville, Westcock, N.-B.	.....	.....	400 00	
12 nov. 1874.....	Geo. McLeod.....	do	Reçu pour dommages, grange brûlée p. la locomotive du chemin de fer Intercolonial, débarc. de Pictou, N.E.	Dommages.....	.....	900 00	
9 do 1874.....	Jacob S. Hall.....	do	do terrain, etc., do	do	.....	500 00	
19 déc. 1874.....	Lewis McLean.....	do	Vente d'un dragueur, Port Hood, C.-B., N.-E.	Draguage.....	.....	.....
5 mai 1866.....	A. Longley, Commis. chemins de fer, N.-E.	Public.....	Ter. entre Truro et le havre de Pictou app. p. le pro. du ch. de f. de la N.E.	Chem. de fer.....	.....	.....

21 sept. 1866.....	A. Longley, Commis. des ch. de fer, N.E.	Public.....	Terrain (suppl.) dans New Glasgow, app. pour le prol. du ch. f. de la N.E.	Chemin de fer.....	.....	125 00	
26 jan. 1875.....	M. McMahon.....	Sa Majesté.....	Recettes pour dommages à la maison, etc, rue Brussels, St. Jean, N. B., par le chemin de fer Intercolonial	do	.....	2,080 00	
3 juillet 1874.....	Jane Porter.....	do	Partie de Ville aux Océans, à l'embou- chure de la rivière St. Maurice.	Estacades.....	17 acres.....	25,000 00	
18 mars 1875.....	Hon. T. D. Archibald et al.	do	Terrain à la Baie des Vaches, C. B., N. E. et brise-lames.	Brise-lames.....	.....	2,500 00	
20 fév. 1874.....	John Walker et ux.....	do	Partie S. E. du 1/2 lot 11 N., con. C. London, entre les c. def. G. O. et G. T.	Abri p. les ém. 3 1/2 acres.....	.....	7,300 00	
27 avril 1875.....	Colonial Building & Investment Assoc.	do	Lois sur la terre Brodie, St. Henri près Montréal, le long du ch. de fer. G. T.	do	18,150 pieds.....	177 00	
17 do 1875.....	A. C. et S. W. Warner.	do	Terrain inondé par la digue du lac à l'Angle, sur les lots 29 et 30, 3e con., Minchinbrook, canal Rideau.	Dommages.....	15 ^a 2f 26 ⁱⁿ.....	.....
6 juin 1874.....	T. & M. Nihan.....	do	Lot No. 18, 3e c., Gratham, pris pour l'élargissement du canal Welland.	Canal Welland	{ 20-58 acres... 28-59 do	11,309 00	A \$230 par acre.
27 do 1874.....	J. K. Falconbridge et ux.	do	do	do	2-50 do	1,000 00	
8 août 1874.....	James A. Lambert et al.	do	do	do	0-46 do	882 50	
17 juin 1874.....	J. F. Mittleberger et ux.	do	do	do	1-30 do	282 50	A \$225 par acre.
18 do 1874.....	Pat. Breen et ux.....	do	do	do	1-25 do	2,000 00	
4 do 1874.....	C. H. Wyse et ux.....	do	do	do	0-50 do	360 00	
21 juillet 1874.....	T. Bullivaant.....	do	do	do	0-41 do	600 00	
15 do 1874.....	E. Gardiner.....	do	do	do	0-75 do	300 00	
15 juin 1874.....	D. D'E. Potter et al.....	do	do	do	0-90 do	980 00	
17 juillet 1874.....	T. H. Nasmith et ux.	do	do	do	0-25 do	300 00	
13 do 1874.....	J. M. Potter et ux.....	do	do	do	1-26 do	1,600 00	
27 do 1874.....	T. J. Jones et ux.....	do	do	do	0-12 do	160 00	
17 juin 1874.....	J. Calcott et ux.....	do	do	do	2 do	1,400 00	
18 juillet 1874.....	G. M. et T. H. Bligh.....	do	do	do	12-36 do	2,572 00	At \$300 par acre et \$100 pour dommag
27 oct. 1874.....	W. E. Parnell.....	do	do	do	8-45 do	971 75	A \$230 par acre.
16 juin 1874.....	L. Traver et ux.....	do	do	do	24-75 do	5,892 50	A \$180 "
19 do 1874.....	C. Traver et ux.....	do	do	do	12-25 do	1,837 50	A \$130 "
19 do 1874.....	W. Chase et ux.....	do	do	do	17-87 do	2,323 00	A \$130 "
19 do 1874.....	D. W. Beattie et ux.....	do	do	do	8-64 do	1,296 00	A \$150 "
7 nov. 1874.....	S. J. Emmett et ux.....	do	do	do	0-50 do	200 00	

2e.—Propriétés achetées ou vendues par le ministère durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.—Suite.

Date.	Par qui vendues.	A qui vendues	Propriétés vendues au achetés.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix.	Remarques.
14 juillet 1874.	M. Driscoll et ux.....	Sa Majesté.....	Lot 16, 4e c., Grantham (lot 4, prop. Shenston), élargissement du canal Welland.	Canal Welland	5 acres.....	2,150 00	
21 oct. 1874.	J. McDermott et ux.....	do	Lot 16, 4e con., (N. 3 5, do)	do	2-50 do	1,000 00	A \$400 par acre.
22 juin 1874.	T. H. Bush et ux.....	do	10, 7e " (1, prop. Emmett)	do	7-83 do	3,915 00	A \$500 "
8 août 1874.	W. H. Emmett et ux.....	do	10, 7e " (2, 3, ")	do	5-12 do	1,792 00	A \$350 "
29 sept. 1874.	H. Parks et ux.....	do	10, 7e " (4, ")	do	12 do	6,000 00	"
16 juin 1874.	E. H. Carver et ux., et S. Neff.	do	26, 3e " (Humberstone,	do	4 ¹ / ₂ 1 ¹ / ₂ ac.	308 91	A \$ 75 "
16 do 1874.	E. H. Carver et ux.....	do	26, 3e " " "	do	1 ¹ / ₂ 1 ¹ / ₂ ac.	100 50	A \$75 "
16 jan. 1875.	C. Falkenhagen et ux.....	do	26, 27, 3e c., " "	do	7-9 acres.....	531 75	A \$75 "
18 mars 1874.	S. D. Woodruff et ux.....	do	23, 5e c., " "	do	9-46 do	1,135 00	A \$100 par acre et \$189 pour dommag.
14 juillet 1874.	J. Berryman et ux.....	do	26, 7e c., Crowland, (arrière.)	do	7-41 do	630 75	A \$75 par acre et \$75 pour dommag.
5 mars 1874.	E. et McG. Bedard.....	do	Décharge pour dommages au lot 23, 4e c., et 23, 24, 25, 26, 27, dans le 5e c., Bedford, par la digue du lac Bob, C. R.	Dommmages.....	8 do	400 00	
25 nov. 1873.	John Patterson.....	do	lots 1, 2 et 3 de la 2e c., Sherbrooke S.	do	6 do	40 00	
3 sept. 1872.	Corporation de Bedford.	do	aux chemins etc. lots 16, 17 et 18, 3e c., et 21 et 23, 2e c., Bedford.	do	.....	500 00	
8 fév. 1873.	Wm. Quinn et ux.....	do	lots 21, 22, 4e c., " "	do	5 acres.....	100 00	
8 do 1873.	James Anderson et ux.....	do	lots 28, 29, 6e c., " "	do	4 do	60 00	
19 sept. 1872.	James Quinn.....	do	lots 22, 23, 5 c., " "	do	.....	275 00	
17 do 1872.	Geo. Howes et ux.....	do	lot 17, 2e c., " "	do	21 do	600 00	
1. avril 1872.	And. Rusho et ux.....	do	E. 1, 10e c., Olden, par la digue du lac à l'Aigle, C. Rideau.	do	4 do	300 00	
23 sept. 1873.	T. Hempton et ux.....	do	Décharge pour dommages au chemin sur le 2 ^e lot 25, E., 1re c., Hinchinbrooke, digue du lac à l'Aigle, canal Rideau.	do	25 do	40 00	

13 sept. 1873.....	R. Myers, fils, et ux.....	Sa Majesté.....	Décharge pour dommages au 2 ^e lot 16, S.-O., 3e c., A. Crosby, par le lac Wolfe, canal Rideau.	Dommmages.....	10-50 acres.....	150 00	
5 mai 1873.....	J. J. Elliott.....	do	lot 14, 6e c., Elmsley N., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	20 do	80 00	
26 avril 1873.....	J. Elliott.....	do	lots 12 et 13 S.-O. 6e c., Elmsley N., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	8 et 15 do	355 00	
24 avril 1873.....	H. McVeily et ux.....	do	lot 25, 6e c., Elmsley N., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	4 do	40 00	
28 avril 1873.....	S. McVeily et ux.....	do	lots 28, 29, 6e c., Elmsley N., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	6 do	60 00	
2 juin 1873.....	A. Brown et ux.....	do	lots 15, 16, 6e c., Elmsley N., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	5 et 10 do	100 00	
24 avril 1873.....	A. Hughes et ux.....	do	lot 27, 6e c., Elmsley N., et lot 25, 5e c., Elmsley S., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	3 et 10 do	40 00	
8 sept. 1873.....	B. Woods et ux.....	do	lot 19, 2e c., Bastard, par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	.....	35 00	
30 mai 1873.....	A. Chipman et ux.....	do	lot 20, 2e c., Bastard, par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	.....	25 00	Chemins et ponts sur ce lot endommagés.
4 juillet 1873.....	J. McDonald.....	do	lot 20, 2e c., Bastard, par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	.....	40 00	Cour à tan et tan-nerie.
7 octobre 1873.....	D. et M. Murphy.....	do	lot 24, 1re c., Bastard, par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	2 acres.....	40 00	
10-29 mai 1873.....	W. Elliott.....	do	lots 2, 3, rue Water, est, village de Portland, et au lot 19, 2e c., Bastard, par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	2 1/2 do	80 00	
juillet 1873.	R. Shelden et ux.....	do	lots 22, 23, 1re c., Bastard, par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	3 do	50 00	
10 juin 1873.....	H. Boulton.....	do	lot 20 et au 2 ^e lot 21, 2e c., Bastard, par la digue Poonamalie, C. Rideau.	do	3 do	60 00	
7 avril 1874.....	T. Grennon et ux.....	do	lot en face du 2 ^e lot 4, 1re c., Crosby N., par la dig. P'malie, C. Rid.	do	3 1/2 do	50 00	
juillet 1873.....	N. Steadman et ux.....	do	lot en face du lot 2, 1re c., Crosby N., par la digue Poonamalie, C. Rideau.	do	2 1/2 et 2 1/2 do	50 00	
9 juin 1873.....	R. Leech et ux.....	do	lot 26, 2e c., Burgess, par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	3 do	60 00	
23 juin 1873.....	Geo. Toffey et ux.....	do	lot en arr. du 2 ^e lot 6, 2e c., Burgess S., par la digue Poonamalie, C. Rideau.	do	.....	200 00	
22 mai 1873.....	Pat. Hagarty.....	do	lot 29, 5e c., Elmsley S., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	4 do	25 00	
7 juillet 1873.	T. Jacklan et ux.....	do	lot 27, 4e c., et au lot 27, 5e c., Elmsley S., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	5 et 3 do	75 00	
25 avril 1873.....	John Hagarty et ux.....	do	lot 29, 5e c., Elmsley S., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	4 do	25 00	

2e. Propriétés achetées ou vendues par le ministère durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.—Suite.

Date.	Par qui vendues.	A qui vendues.	Propriétés vendues ou achetées.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix.	Remarques.
10 mai 1873.	W. Coutts et al.	Sa Majesté	Décharge pour dommages au lot en arrières du lot 23, 6e c., et au lot 22 et à l'E. du lot 23, 6e c., Elmsley N., par la digue Poonamalie, C. Rideau	Dommages.....	9 et 9 acres.....	\$ 198 00	
24 avril 1873.	G. McDougall.	do	Do au lot 26, 7e c., Elmsley N., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	5 do	40 00	Chemins et ponts et lignes de concess.
7 juin 1873.	Corporation d'Elmsley Nord.	do	Do aux lots 5, 6, 7, 8, 6e c., et au lot 25, 7e c., et chemins, Elmsley N., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	.....	326 00	
24 avril 1873.	W. J. McLean et uz.	do	Do aux lots 23 et 24, O. 6e c., Elmsley N., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	16 acres.....	192 00	
24 avril 1873.	Exécut. de Wm. McLean.	do	Do au lot 26, 5e c., Elmsley N., et au lot 27, 6e c., Elmsley N., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	10 et 3 do	40 00	
3 juin 1873.	M. Kenny et uz.	do	Do au lot 7, 4e c., Elmsley S., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	5 do	65 00	
3 juin 1873.	J. Kelly et uz.	do	Do au lot 8, 4e c., Elmsley S., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	5 do	65 00	
4 juin 1873.	M. King et uz.	do	Do au lot 8, 5e c., Elmsley S., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	10 do	70 00	
4 juin 1873.	M. Hourigan et uz.	do	Do au lot 10, 4e c., Elmsley S., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	.....	30 00	
24 avril 1873.	J. Best et uz.	do	Do au lot 26, 6e c., Elmsley S., par la digue Poonamalie, canal Rideau.	do	4 et 4 acres.....	90 00	
14 mai 1875.	Thos. Keays	do	Terre dans le township No. 15, comté de Kings, à Souris, Ile du Pr.-Edouard.	do	1 do	300 00	
17 juin 1875.	Wm. Simons	do	Dragueur "St. Laurent," maintenant à Halifax, N.-E.	Draguage.....	.....	£19,600 0 0 Sterling	
1er déc. 1874.	John Brown	do	Lot No. 15, dans le village de Thorold.	Canal Welland	1 acre.....	\$ 400 00	
25 nov. 1874.	Jane Mumford et al.	do	Lot No. 36 (plan MacNab), rue Nord et Mumford Terrace, Halifax, N.-E.	Prot. du c. def. Int. à Halifax	82 X 51 pds.....	6,762 96	
25 nov. 1874.	J. Townsend et al.	do	Do 16 do sud de la rue lle Green, rue George, Halifax, N.-E.	do	.....	800 00	

30 sept. 1874.	J. Riches et uz.	do	Do 43 do rue Lockman (propriété R. Salter), do	do	.....	2,400 00	Lots 34, 35 sur le plan de W. Mackey.
30 sept. 1874.	I. H. Morrison et uz.	do	Do 41 do rue Lockman, Halifax, N.-E.	do	.....	2,400 00	
11 nov. 1874.	W. Parsons et uz.	do	Do 40 do do	do	.....	3,000 00	
17 nov. 1874.	R. Davison et uz.	do	Do Terrace, Halifax, N.-E.	do	.....	2,400 00	
20 oct. 1874.	R. Logan et uz.	do	Do 39 do rue Lockman et Mumford Terrace, Halifax, N.-E.	do	.....	2,500 00	
17 sept. 1874.	J. Young et uz.	do	Do 37 do rue Lockman et Mumford Terrace, Halifax, N.-E.	do	.....	2,500 00	
31 oct. 1874.	C. F. De Wolf et uz.	do	Do Terrace, Halifax, N.-E.	do	.....	5,500 00	
19 sept. 1874.	D. Farrell et uz.	do	Do 35 do rue North et Mumford Terrace, Halifax, N.-E.	do	.....	8,000 00	
13 nov. 1874.	S. Tracey et uz.	do	Do 34 do do	do	.....	3,000 00	
25 nov. 1874.	E. M. Power et uz.	do	Do 32 do rue Upper Water, Halifax, N.-E.	do	.....	3,400 00	
30 nov. 1874.	Exécut. de P. Stokes.	do	Un lot sur do et rue North do	do	.....	4,750 00	
16 nov. 1874.	R. T. Rooms	do	Un lot sur do et sur la rive du havre, Halifax, N.-E.	do	.....	2,200 00	Lots 81, 82, 83, sur le plan de la terre de Veith, et lots en avant de 84, 85, sur la rive du havre.
22 août 1874.	W. A. Hendry et uz.	do	Do 4, 5, do rue Lowe et rue Hanover, Halifax, N.-E.	do	.....	4,525 00	Lots 75 jus. 80, Campbelltown N., Div. de la Péninsule, maint. Richmond.
14 sept. 1874.	W. J. Veith et uz.	do	Do 23 do rue Upper Water et rue Lockman, Halifax, N.-E.	do	.....	8,000 00	Lots 23 jus. 35, bloc A, Campbelltown, maint. Richmond.
31 oct. 1874.	Flora Rugg	do	Un lot sur do	do	.....	11,000 00	Campbelltown.
5 nov. 1874.	J. T. Wood et uz.	do	Lot No. 9 (plan MacNab), rue Victoria, Halifax, N.-E.	do	.....	3,580 00	Lots 38, 39, 40, bloc A, Campbelltown, plan de la terre de Veith.
22 août 1874.	W. B. Hamilton et uz.	do	Un lot sur la rue George, Halifax, N.-E.	do	.....	2,600 00	Lots 34, 35, propriété E. Salter, plan de W. Mackey.
30 avril 1873.	W. B. Fairbanks et uz.	do	Lots sur les rues Hanover et Victoria, do	do	.....	1,400 00	
30 sept. 1874.	W. Nisbet et uz.	do	Lot No. 42 (plan MacNab), sur le chemin de la rue Water, Halifax, N.-E.	do	.....	2,400 00	
20 août 1874.	do	do	Do 24 do rues Lockman et Water, Halifax, N.-E.	do	.....	31,200 00	
6 oct. 1874.	Cie. de la B. d'Hudson	do	Lots 11, 12, 13, 14, dans le bloc 3, sur la rue Garry, Winnipeg, Manitoba, Bureaux de la Douane et des Terres.	do	.....	3,000 00	

3c. Propriétés publiques déclarées n'être plus sous le contrôle de ce département.

Date de l'ordre en conseil.	Publié dans la Gazette du Canada.		Propriété abandonnée.	A qui.	Observations.
	Pages.	Ann.			
5 nov. 1874.	500	1874	Chemin de Hamilton à Brantford, pont de Brantford—Chemin de London à Brantford, etc.....	Autorités municipales et des chemins des endroits où elles sont situées.	Abandonnée.
8 janvier 1875.	846	1875	Jetée de l'Islet, sur la Roche du Télégraphe.....	do do	do
8 janvier 1875.	846	do	Chemin de Huntingdon au lac St. François.....	do do	do
4 juin 1875.	166	do	Pont du Portage-du-Fort, sur la rivière des Ontarionais.....	.....	do

H. A. FISSIAULT.

OTTAWA, 18 novembre 1875.

ANNEXE No. 20.

TABLEAU des réclamations renvoyées aux arbitres officiels, avec leurs décisions, durant l'année expirée le 30 juin 1875.

Réclamants.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Montant réclamé.	Montant accordé.	Date de la décision.	Observations.
Mme Christiana Ross.....	Ch. de fer Intercolonial.....	29 août 1873.....	\$ 12,150 00	\$ 2,300 00	26 juin 1875....	Retirée le 10 août 1874, et renvoyée de nouveau le 8 sept. 1874.
A. O'Leary.....	do.....	4 oct. 1873.....	500 00	.....	.....	Retirée le 5 mai 1875.
Michael Macmahon.....	do.....	14 oct. 1873.....	.....	.....	.....	do 10 août 1874.
Alex. Cameron.....	do.....	25 oct. 1873.....	800 00	100 00	26 juin 1875....	do 1874, et renvoyée de nouveau le 8 septembre 1874.
Charles Beamish.....	Quai du marché, Halifax.....	24 nov. 1873.....	175 00	NIL	do.....	Renvoyée par le départ. des Douanes.
Robert Inghram.....	Phare, Sydney.....	3 déc. 1873.....	.....	.....	.....	P., et retirée ensuite.
J. W. Young.....	do Canso.....	26 jan. 1874.....	.....	.....	.....	do do do
Oliver Fillmore.....	Chemin de fer Intercolonial.....	12 sept. 1874.....	200 00	200 00	30 juin 1875....	do do do
George Rayne.....	do.....	do.....	200 00	200 00	do.....	do do do
Caleb McCreedy.....	do.....	10 nov. 1874.....	4,138 00	2,500 00	26 do.....	do do do
Elias S. Freese.....	do.....	do.....	8,180 00	3,600 00	do.....	do do do
J. E. B. McCreedy.....	do.....	do.....	4,668 00	3,000 00	do.....	do do do
Cie. de granit rouge de St Geo.	Bureau de poste, St Jean, N.B.....	11 janv. 1875.....	11,280 00	8,200 00	17 février 1875	Cette cause n'a été entendue et décidée que par un seul arbitre.
Représentants Gallagher et Sullivan.....	Phare Chibouctou Head, N. E.....	25 février 1875.....	1,000 00	105 00	26 juin 1875	Renvoyée par le dépt. de la Marine et des Pêcheries.
Adolphe Gagnon.....	Jetée, Baie St. Paul, P. Q.....	6 do.....	24,956 59	1,574 00	do.....	do do do
M. G. McLeod et Cie.....	Brise-lames, Anse McNair, N. E.....	23 mars 1875.....	8,430 92	3,400 00	do.....	do do do
Théo. Letendre.....	Phare, Ile Lapierre, Sorel.....	30 do.....	.....	.....	.....	do do do
Bérard et Cardin.....	do.....	do.....	.....	.....	.....	do do do
A. L. Palmer.....	Chemin de fer Intercolonial.....	10 avril 1875.....	.....	55 20	26 juin 1875	Retirée.....
Thomas W. Crowe.....	do.....	13 do.....	.....	.....	.....	do do do
Thomas J. Bentley.....	do.....	10 juin 1875.....	15,000 00	5,150 00	26 juin 1875	do do do
B. Walsh.....	do.....	do.....	6,000 00	1,568 00	do.....	do do do
Chas. A. Hawkins.....	do.....	do.....	2,500 00	2,275 00	do.....	do do do
M. McIlreith.....	do.....	do.....	.....	.....	.....	do do do

F. H. ENNIS,
Secrétaire A. O.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, 30 juin 1875.

ANNEXE No. 21.

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF DES TRAVAUX PUBLICS SUR LA
NAVIGATION DU FLEUVE ST. LAURENT ENTRE LE LAC ONTARIO
ET MONTRÉAL.

OTTAWA, 9 juillet 1874.

AU SECRÉTAIRE DES TRAVAUX PUBLICS.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre (No. 15,314) au sujet de l'agrandissement des canaux du St. Laurent, et de l'approfondissement du fleuve entre ces canaux, de manière à permettre aux navires tirant 12 pieds de circuler librement depuis Montréal jusqu'au lac Ontario.

La praticabilité et les frais de l'entreprise font le principal objet de cette lettre, mais je savais alors et j'ai été informé depuis qu'il était beaucoup à désirer que cette question fut étudiée aussi complètement que les circonstances pourraient le permettre.

Pour satisfaire à ces instructions, les relevés et examens nécessaires ont été faits, et l'on a recueilli les renseignements que l'on a cru devoir être utiles à l'entreprise.

Nous nous permettrons de dire ici qu'il est peu de questions—si toutefois il en est—plus importantes pour l'Amérique du Nord que celle du transport rapide et à bon marché entre la mer et les régions qui produisent les céréales.

Pour le surplus de nos produits agricoles, qui ne cesse d'augmenter, tous nos moyens actuels de transport sont tout à fait insuffisants, et cela quand seulement une faible partie de nos terres sont en culture.

Au dire de personnes réputées compétentes, les moyens de transport ne suffisent pas à plus des deux tiers des denrées marchandes du cultivateur ; que dans quelques cas, l'autre tiers est en grande partie perdu, et que souvent les deux tiers écoulés ne rapportent à leur producteur pas plus qu'un tiers de ce qu'ils coûtent au consommateur, la balance étant absorbée par les frais de commission, de transport, etc.

Cet état de choses, sur lequel des négociants, expéditeurs, marchands de grain et corporations ont de temps à autre attiré l'attention du pays, existe depuis des années.

En novembre 1870, une commission royale fût instituée à l'effet de s'enquérir au sujet de la navigation intérieure du Canada et de son développement futur sur une assez grande échelle pour attirer une large part du trafic de la région du Grand Ouest, et dans le mois de février suivant, cette commission fit connaître le résultat de son enquête par un rapport mis devant la législature qui était alors en session.

De même qu'avant l'année ci-dessus, cette question n'a cessé d'occuper une place marquante dans l'opinion publique, et en différents temps et sous différents points de vue, elle a été discutée par la presse commerciale.

Tous en sont maintenant venus à la ferme conviction qu'il faut au commerce de l'Ouest des moyens de transport moins dispendieux que ceux qui lui ont été donnés jusqu'ici, et que par l'amélioration de routes par eau, surtout de grands fleuves, on obtiendra les facilités voulues plutôt que par les moyens artificiels que le génie humain a pu produire jusqu'à présent.

Ainsi qu'on les a désignés maintes fois, les fleuves St. Laurent et Mississippi sont les grandes voies données par la nature pour le transport jusqu'à la mer des produits des vastes et fertiles régions de l'Amérique du Nord.

D'après quelques autorités, le Mississippi et ses affluents offrent au moins 20,000 milles de navigation intérieure, et arrosent une étendue de 1,226,600 milles carrés, ou près de la moitié du territoire des Etats-Unis. Depuis sa source jusqu'à sa décharge dans le golfe du Mexique, sa longueur est, dit-on, de 3,160 milles, mais si l'on considère le Missouri comme la continuation du premier, cette longueur serait de 4,491 milles.

Son cours est très sinueux, mais sa direction est généralement sud, et il traverse le territoire de dix Etats de l'Union Américaine. De sa source à l'embouchure de la rivière Ohio, distance de 1,145 milles, sa largeur est de 2,200 à 5,000 pieds.

La moyenne inclinaison de surface est d'environ $3\frac{1}{4}$ pouces par mille, mais en été elle n'est que de $2\frac{3}{4}$. Les longues pluies de l'automne élèvent son niveau de 15 à 20 pieds à la Nouvelle-Orléans, et de 35 à 40 pieds à l'embouchure de la rivière Ohio. Les navires d'un faible tirant peuvent le remonter 600 milles en amont du dernier endroit, et de là jusqu'aux chutes St. Antoine, ou à environ 2,200 milles du golfe. On se sert avec avantage de navires adaptés à la navigation en eau peu profonde.

La rivière Ohio est navigable pendant 975 milles en amont de son affluent avec le Mississippi, et pendant les hautes eaux, les navires la remontent parfois jusqu'à près de 240 milles au-delà.

Les Etats de la Pennsylvanie, du Maryland et de la Virginie ont construit des canaux pour relier leurs territoires à la rivière Ohio, soit directement ou par voie ferrée.

Les Etats de l'Ohio et de l'Indiana ont des canaux qui relient le lac Erié à la rivière Ohio.

Les Etats de l'Illinois et du Wisconsin ont aussi construit des canaux et adopté d'autres moyens de former une communication par eau entre le lac Michigan et le Mississippi.

Il est généralement reconnu, cependant, que ce fleuve immense, dans lequel se jettent un si grand nombre de cours d'eau navigables et d'un fort volume, traverse, vers sa source, une région, dont le climat est très défavorable au transport des céréales et autres produits agricoles, et que, pour cette raison, il ne saurait être choisi comme voie de transport, quelles que soient les améliorations que l'on pourrait y faire ou les routes que l'on pourrait établir comme ses correspondances.

Dans un rapport à la Commission du Havre de Montréal (daté mars 1858), par l'hon. W. J. McAlpine et James P. Kirkwood, écr., ingénieurs civils, et relatif au commerce de l'ouest, ces messieurs disent que l'Ohio et le Mississippi "sont larges et peu profonds dans les basses eaux ordinaires, et obstrués par des bancs de sable et des monticules dans leur partie inférieure. Leur chenaux sont tortueux, très changeants par endroits et seulement navigables pour des vapeurs d'un genre particulier, d'un faible tirant et mus par une machine puissante aussi peu lourde que possible, et qui, par conséquent, ne peut être adaptée au mode économique de chauffage," etc., etc.

"Pour les navires de la Nouvelle-Orléans se rendant à des ports européens, le voyage serait plus long que pour ceux faisant voile des ports du nord-est de l'Atlantique."

"Le climat de la région inférieure est trop rigoureux pour la plupart des produits du Nord-Ouest, et il est la cause que leur valeur diminue lorsqu'ils sont expédiés par cette route," etc., etc.

Ces faits sont reconnus comme exacts par un grand nombre; quelques-uns, cependant, diffèrent d'opinion et sont portés à recommander avec instance au gouvernement des Etats-Unis l'adoption des lignes suivantes :

L'agrandissement et le prolongement du canal de l'Illinois et du Michigan jusqu'à Rock Island, sur le Mississippi; l'achèvement des travaux sur la rivière Illinois; l'amélioration de la rivière Ohio, et aussi celle du Tennessee ou route de l'Atlantique et du Grand-Ouest, la construction du canal du fort St. Philippe à l'embouchure du Mississippi, et telles autres améliorations qui pourront être nécessaires à l'établissement d'une bonne navigation jusqu'au golfe du Mexique.

Il est à croire, cependant,—et c'est ce que pensent les auteurs du rapport plus haut cité,—que vu les dimensions limitées et le grand nombre d'écluses de quelques-unes de ces voies de communication par eau qui sont sans correspondance, “le choix de la meilleure route pour le transport par eau du trafic venant et à destination de l'ouest, est à faire entre les voies traversant l'Etat de New-York et celle du St. Laurent.”

Le bassin des mers intérieures de ce continent, dont le St. Laurent est le débouché naturel, arrose une région de plus de 400,000 milles carrés, les lacs et le fleuve seuls embrassant une étendue de 73,000 à 94,000 milles carrés. L'étendue qui est tributaire du commerce des lacs, y comprise la partie colonisée de nos possessions récemment acquises au Nord-Ouest, peut être portée à 600,000 milles carrés.

Les lacs ne sont pas seulement considérés comme les plus grandes nappes d'eau douce, car l'on sait aussi qu'ils renferment plus de la moitié de l'eau douce du globe.

Leur eau est si profonde et leur situation est telle que, même pendant les chaleurs de l'été, ils répandent une fraîcheur dont l'effet salubre est généralement reconnu. L'on sait aussi parfaitement qu'ils servent de voies navigables à travers une région où l'air a un effet moins dommageable que l'air de l'Atlantique même sur des céréales en grenier.

La direction du fleuve est nord-est, et, en général, il traverse une région dont le climat est plus favorable au transport des produits agricoles que la partie inférieure de la route occidentale ci-dessus décrite.

Par le détroit de Belle-Île, le fleuve et les lacs, la distance de l'Atlantique à Duluth, qui est à la tête du lac Supérieur, est d'environ 2,400 milles, dont 70 $\frac{1}{2}$ milles de canal qui, sur les différents points plus loin décrits, ont une ascension totale de 544 $\frac{1}{2}$ pieds, rachetée par 54 écluses.

L'étendue navigable qu'offrent les lacs, le fleuve St. Laurent et ses tributaires peut être portée à 4,000 milles, et actuellement, les navires de 500 tonneaux peuvent franchir la ligne principale dans tout son parcours, et ceux qui tirent 20 pieds d'eau peuvent se rendre jusqu'à Montréal, situé à 986 milles de l'Atlantique.

Cette route fut ouverte au commerce en 1847. En 1865, un chenal de 20 pieds de profondeur était formé entre Québec et Montréal, et depuis ce temps le trafic n'a pas subi d'interruption autres que celles résultant de causes naturelles.

Quelques hommes marquants de l'État de New-York reconurent, dès les commencements de l'Union, la nécessité d'une communication par eau, mais ce n'est qu'en 1816 que ce projet prit une forme définie et que l'on en vint à la conclusion que l'État s'assurerait le contrôle du commerce de l'Ouest en ouvrant une voie navigable entre le lac Érié et la rivière Hudson.

Cette entreprise colossale fut alors considérée comme chimérique par un grand nombre, vu les moyens dont on disposait dans le temps ; mais la persévérance de ses promoteurs et partisans finit par l'emporter sur toute opposition, les travaux du premier canal Érié furent commencés en 1817, et en 1825 la ligne était ouverte dans toute son étendue.

Aussitôt après l'achèvement des travaux on put constater que les prédictions des plus zélés avocats du projet s'étaient plus que réalisées. Une vaste région à la fois productive et salubre se trouvait ouverte à la colonisation dans un temps où beaucoup de villes et de terres de l'Europe étaient à la veille d'être encombrées par le nombre, si bien qu'un courant d'émigration, sans pareil dans l'histoire, se dirigea rapidement dans ce nouveau pays.

Ce vaste territoire qui, dans la première moitié de ce siècle, n'était qu'un désert, produit chaque année mille millions de boisseaux de céréales, sans compter une récolte d'autres produits agricoles suffisante aux besoins de ses habitants,—lesquels constituent près d'un tiers de la population des États-Unis,—à aujourd'hui un surplus énorme de produits qui demande de nouvelles voies d'écoulement.

Cependant, la ligne des établissements est encore bien loin de la limite ouest de la région fertile, et, d'après de bonnes autorités, dans la partie même qui fournit les principaux produits, pas plus d'un cinquième de terres n'est encore en culture.

Nos grandes possessions de Manitoba et de l'Ouest, lorsqu'elles seront suffisamment développées—ce qui, sans doute, ne tardera guère—et celles plus haut mentionnées, font qu'il est très difficile de concevoir comment l'on pourra pourvoir au transport à bas prix des masses de végétaux et céréales pour lesquels il faudra une voie conduisant aux marchés de l'Est et de l'Europe.

Le premier canal de l'Érié a été vingt ans sans route rivale; l'État lui avait assuré le trafic à certaines conditions, si bien qu'il n'y avait aucune opposition autre que celle qui a pu exister entre les entrepreneurs de transport.

Aujourd'hui, l'état de choses est très différent, car non seulement nous avons des moyens de transport par eau plus expéditifs et moins dispendieux, il y a aussi de nombreuses lignes de chemin de fer qui relient la région des lacs à l'Atlantique et qui font, pour le trafic de l'Ouest, une forte concurrence aux navires de petites dimensions.

L'activité incessante des gérants de chemin de fer, jointe à l'habileté scientifique et mécanique qu'ils déploient, a fait disparaître bien des difficultés, tout en introduisant des perfectionnements de construction et d'équipement qui permettent de transporter avec profit par voie ferrée, et sur de longues distances, des articles d'une moindre valeur.

C'est en 1855 que l'on a commencé à expédier à New-York par un chemin de fer les farines et céréales de l'Ouest, mode de transport dont la vogue a rapidement augmenté depuis. En 1859, cependant, le canal Érié, dans les sept mois qu'il a été ouvert, a donné passage à plus de fret que tous les chemins de fer de New-York pendant l'année entière, et à au moins deux fois la quantité de végétaux domestiques voiturés par les chemins de fer New-York Central et Érié.

Mais c'est en 1862 que la circulation sur le canal semble avoir atteint son plus haut chiffre, tandis que le transport par chemin de fer a augmenté assez rapidement pour qu'en 1872 le trafic des lignes du New-York Central et de l'Érié ait été double de celui qui a passé par le canal Érié.

Les opinions sont beaucoup partagées sur ce qui a pu produire cet état de choses; mais ceux en mesure d'approfondir la question et disposés à l'envisager sous l'aspect qu'elle se présente, attribuent ce fait à la trop grande longueur et à la capacité limitée de la route par eau.

Le canal a 350 $\frac{1}{2}$ milles entre Buffalo et Albany, et une ascension d'au moins 654 pieds, rachetée par 72 écluses longues de 110 pieds chacune et de 18 de largeur. Ces écluses sont doubles pour la plupart, une rangée servant au passage dans une direction et l'autre dans le sens inverse, ou autrement, selon que les circonstances l'exigent.

On les dit capables de donner passage à des bateaux de 220 tonneaux, mais ceux employés excèdent rarement 213 tonneaux, et semblent être, ainsi que le font croire de nombreux documents officiels, de la dimension que peut permettre la profondeur du canal.

A la page 53 du rapport des auditeurs des péages sur les canaux, etc., nous voyons qu'en 1871 et 1872, un bateau mettait onze jours à franchir la distance entre Buffalo et Albany, tandis que de 1854 à 1862, période pendant laquelle les bateaux étaient plus petits, le parcours de la même distance ne prenait que *huit jours et demi*.

Les états du trafic soumis chaque année à la législature démontrent que le commerce de l'Ouest, devenu si considérable aujourd'hui, ne trouve pas de débouché par cette route plus qu'il n'en avait il y a dix ans.

De fait, beaucoup ont raison de douter que, pour le transport du fret, il ait les capacités que lui prêtent les calculs des théoriciens.

D'après l'expérience faite en 1867, pour constater pendant 24 heures consécutives la capacité de l'écluse No. 30, située près de la crique Schoharie, 127 bateaux à destination de l'est, et 71 allant à l'ouest ont franchi la double écluse dans le temps indiqué,—nombre égal à 99 bateaux dans une direction—ce qui donne une moyenne d'au moins 14 $\frac{1}{2}$ minutes pour chaque bateau.

Dans un but analogue, et dans des circonstances rapportées comme plus favorables qu'à l'ordinaire, un autre essai pratique a été fait il a quelques années. Une brèche s'étant faite sur la division centrale du canal, de chaque côté duquel se trouvaient plusieurs centaines de bateaux, il fut décidé que l'on s'assurerait de la capacité de l'éclusage en cet endroit lorsque les réparations seraient terminées. Pour ce, les doubles écluses fonctionnèrent, et l'éclusage en chaque sens se continua ainsi trois jours et trois nuits.

D'après le résultat de cette épreuve, l'éclusage des bateaux allant à l'est a pris une moyenne de *dix-sept minutes*, et de *neuf minutes* pour ceux à destination de l'ouest, peu chargés ou à lège.

Il fut aussi constaté que le passage prit un tiers plus de temps la nuit que le jour.

Ces faits portèrent à conclure qu'une navigation de 220 jours sans interruption permettrait au canal de passer 3,812,000 tonnes de fret à destination de l'est dans des bateaux de 200 tonneaux; mais comme le mouvement est fréquemment irrégulier, que les bateaux sont de moindres dimensions et qu'il y a des retardements inévitables, la capacité pratique pour le passage du fret en une saison, quand même les écluses seraient doubles sur tout le parcours, excéderait à peine *trois millions et demi de tonnes*.

Cette quantité, cependant, exigeait un bien plus grand nombre d'éclusages qu'il n'y en a eus jusqu'ici pour les bateaux plus grands aujourd'hui en usage.

On doit remarquer qu'à mesure que la dimension des bateaux augmente le nombre des écluses diminue.

En 1847, avec des bateaux d'un chargement moyen de 67 tonnes, il y a eu 21,978 écluses dans la direction est.

En 1852 avec des bateaux d'un charg. de 80 tonnes, il y a eu	20,198	écl.,	direction	E.
1862	167	"	17,488	" "
1872	190	"	14,017	" "
1873	213	"	12,480	" "

Pour faire passer par les écluses des bateaux de 200 tonnes dans le même temps que lors de l'essai ci-dessus, il faudrait, sans faire d'allocation pour les accidents.....18,635 " "

En 1862, 2,217,094 tonnes de fret venu par le canal Erié ont été débarquées sur des points où les marées se font sentir, mais ça été, ainsi qu'il est dit plus haut, le plus haut chiffre que le trafic ait atteint en une année.

Puisque le canal a pu faire autant autrefois, beaucoup pensent qu'ils pourraient à l'avenir desservir le commerce dans cette proportion, et qu'en doublant les écluses simples, en enlevant du prisme certains murs, en donnant partout une profondeur réelle de sept pieds et en employant des remorqueurs à vapeur, il suffirait amplement à la desserte du trafic.

A cela nous répondrons que la capacité d'un canal est plutôt établie par la dimension et le nombre des navires qui peuvent franchir ses écluses que par la profondeur du prisme, tant que ce dernier est assez grand pour que les navires y circulent sans plus de difficulté qu'en pleine eau.

Quelques-uns pensent que la capacité totale de l'éclusage a été atteinte, tandis que d'autres, sans donner de raisons à peu près concluantes, sont d'une opinion différentes; mais tous doivent admettre que le nombre de bateaux qui peut passer une écluse en quelques heures ou même en quelques jours, lorsque tout est en bon ordre et que les circonstances sont favorables, ne saurait être accepté comme représentant les opérations d'une saison entière.

Même avec les facilités actuelles de circulation, il paraît qu'elle n'éprouve pas de grands retardements à l'extrémité ouest de la route, mais que c'est vers l'extrémité est (là où la plupart des écluses sont doubles) que généralement ils surviennent et après l'arrivée du trafic venant des voies latérales. Ces diverses circonstances nous portent à rappeler le fait significatif que, bien que cette voie ait pu profiter de l'aug-

mentation générale du trafic, le tonnage du complet parcours n'a jamais excédé celui de 1862, tandis que le transport général par chemin de fer a plus que triplé depuis.

Il demeure évident que le trafic intermédiaire devra suivre le même débouché qu'à présent, et de ce, nous pouvons conclure que le canal a presque atteint sa capacité totale pour le fret de complet parcours, et que, pour augmenter sa circulation, il faudrait l'agrandir considérablement sur toute son étendue.

Cette question a été également discutée, et quoiqu'il y ait encore à ce sujet une foule d'opinions, elle a été en grande partie abandonnée par l'*Etat*, sur l'avis unanime de ceux qui connaissent les circonstances relatives au canal et qui sont acceptés comme autorités en ces matières.

Cependant, d'autres lignes ont attiré l'attention publique ; mais c'est un fait digne de remarque qu'on s'attend à ce que la route, qu'elle soit par terre ou par eau, et quel que soit son point de départ, ait une direction qui conduise à New-York, le grand entrepôt du continent, la ville où résident les capitalistes, qui contrôlent les principales lignes de transport, ou peuvent influencer, jusqu'à un certain point, ceux qui ont ce pouvoir.

L'hon. W. McAlpine a étudié et fait un rapport favorable au sujet d'une route allant d'Oswego à Troy par voie du lac Oneida et appelé le "Oneida Ship Canal."

Il dit que cette ligne avait 191½ milles de longueur entre Oswego et Troy,—dont 168½ de canal et 23 milles de petite navigation par les lacs. On sait que le lac Oneida est à 122 pieds au-dessus du niveau du lac Ontario, et 60 pieds au-dessous du point de partage du canal Érié à Higginville, où il y a une descente de 427 pieds jusqu'à Troy, —soit en tout 609 pieds d'ascension à racheter par les écluses. On se propose de donner à celle-ci une longueur de 185 entre les portes, 29 pieds de largeur et 9 pieds d'eau sur les seuils.

On calcule que le canal coûtera \$25,000,000 et qu'il suivra à peu près, sinon tout à-fait, la même route que celle qui avait été recommandée avant la construction du canal Érié actuel. On donnait alors comme la plus sérieuse objection contre "la route d'Ontario le fait qu'elle enrichirait inévitablement le territoire d'une puissance étrangère aux dépens des États-Unis. Aujourd'hui, un baril de farine est transporté du lac Cayuga à Montréal pour \$1.50, et il ne pourrait être transporté à Albany pour moins que \$2.50," etc.

Cependant un embranchement de canal, de dimensions restreintes et allant d'Oswego à Syracuse, fut construit et ouvert à l'époque où la construction du canal Welland permit aux navires de passer sans encombre entre les lacs Ontario et Érié.

Il n'est pas même fait allusion à l'importante question de fournir l'eau au canal Oneida, excepté par la Chambre de Commerce d'Oswego, bien que la ligne doive passer sur le point de partage du canal Érié qui, depuis plusieurs années, a été représenté par les commissaires du canal et les ingénieurs qui en étaient chargés comme manquant tellement d'eau, à certaines saisons, que le passage des bateaux était beaucoup retardé et que même la navigation en a été parfois menacée d'interruption,

Cette condition déjà défavorable le serait encore davantage si l'on devait tirer l'eau des deux côtés pour le canal,—en sorte que ceux qui ont consacré leur attention à cette partie de la question tireraient naturellement du rapport des commissaires plus haut nommés la conclusion qu'on peut avec raison douter du succès sous ce rapport.

Depuis un quart de siècle le projet d'une autre route allant plus à l'est a été entretenu dans le public, grâce aux infatigables efforts de l'hon. John Young, de Montréal, qui, de temps à autre, a fourni des renseignements statistiques et autres capables de convaincre beaucoup de personnes de l'importance de cette entreprise.

Cette route suit la ligne des canaux actuels et du fleuve St. Laurent jusque presqu'en face de Lachine où, à partir d'un point un peu en amont de Caughnawaga, elle prend un cours légèrement sinueux jusqu'à un endroit situé à environ 9½ milles de l'entrée supérieure du canal Lachine. Pour la distance qui sépare les deux points mentionnés plus haut (20 milles) on propose de faire un canal et d'élargir et appro-

fondir la partie supérieure de la ligne de Chambly. A partir de St. Jean et en montant jusqu'au pied du lac Champlain, distance de 23 milles, la rivière Richelieu, qui varie de 7 à 9 pieds à eau basse, serait approfondie et aurait une largeur suffisante pour les exigences de la navigation.

De Rouse's Point à Whitehall, distance de 111 milles, le lac Champlain a, dit-on, une bonne profondeur d'eau.

Les hommes d'affaires ont examiné depuis quelque temps la question d'élargir le canal Champlain de manière à en faire une continuation de la route pour les gros navires jusqu'à la rivière Hudson, et d'améliorer cette rivière jusqu'à Troy; la législation de New-York s'est même occupée de ce sujet jusqu'à un certain point.

Cette ligne a été recommandée comme étant la meilleure route allant de l'ouest aux États de la Nouvelle-Angleterre qui, dit-on, consomment autant de farine qu'il en est exporté de New-York et comme formant dans la cité de New-York un chenal intérieur avantageux depuis l'ouest jusqu'au bord de la mer.

Une lettre adressée à la Chambre de Commerce d'Oswego, sur la question du transport à bon marché, dans laquelle les avantages de la route du canal de Caughnawaga sont compris avec ceux de la ligne d'Oswego et du lac Oneida, démontre, au moyen de tableaux intéressants et ingénieusement faits, que cette dernière est supérieure à toutes les lignes d'eau qu'on a jusqu'ici projetées entre les lacs et la rivière Hudson.

On paraît en être venu à cette conclusion à la suite de certains calculs théoriques quant à la prompte expédition sur des parties particulières des autres routes, ainsi que quant au fret, plutôt qu'en comptant le temps occupé par le transport ou les taux qui ont été payés.

Dans la lettre en question, en réponse à une demande qui était faite au sujet de la classe de navires qui pourraient passer par la route du lac Oneida, il est dit :

“ On ne se propose pas d'employer des voiliers et des steamers de Chicago à New-York par la route du lac Oneida, pour la raison que l'élargissement du canal d'Oswego à Troy, ainsi que les améliorations de la rivière Hudson, auraient besoin d'être faits d'après la profondeur et des dimensions au moins égales à celles du canal Welland tel qu'élargi, ce qui augmenterait considérablement le coût de ces élargissements et améliorations.

“ En outre, les gros voiliers et bateaux à vapeur (avec leur équipement plus coûteux et le nombre plus considérable de leurs officiers et équipage) ne sont pas adaptés à la navigation économique et sûre des longs biefs de canaux, non plus qu'à celle des rivières étroites, tels qu'il en existe entre Oswego et New-York.”

Dans une communication adressée au comité du Sénat des États-Unis sur les routes de transport, un comité de la Chambre de Commerce d'Oswego s'exprime comme suit :

“ Les embarras qui accompagnent la navigation des canaux et des rapides du St. Laurent font que la concurrence de cette route ne s'est guère fait sentir pour celles qui passent par Buffalo et Oswego. Les récentes facilités apportées au transbordement à Kingston et le transfert de grains, en cet endroit, aux grandes barges à destination de Montréal où ils sont chargés à bord des navires de mer, ont changé tout cela.

“ Cette route dessert davantage d'année en année le commerce de Buffalo et d'Oswego, et l'expérience des deux dernières années a démontré que les grains à destination de Liverpool peuvent être transportés à meilleur marché par cette route que par n'importe quelle autre, et cela malgré le désavantage que produit l'emploi de navires qui transportent 18,000 boisseaux par le canal Welland, contre ceux qui transportent de 30,000 à 50,000 par voie de Buffalo.

“ Combien ce désavantage augmentera quand l'élargissement du canal Welland sera terminé, on le comprendra facilement. A moins que notre gouvernement, suivant en cela la sage politique de nos voisins, ne fasse à nos routes de transport des améliorations correspondantes, nous verrons l'exportation de nos grains à l'étranger enrichir à nos dépens nos rivaux dans le commerce, car il aura trouvé une

“ issue vers le marché sur un territoire étranger et sera acheminé par des navires étrangers.”

Dans l'annexe du rapport de la Chambre de Commerce de Buffalo pour 1869, il est dit que “ chaque boisseau de blé transporté de Toledo à Liverpool par voie de Montréal a un avantage de quatre centins sur la route de Buffalo.”

Une autre autorité de Buffalo dit : “ l'on entrevoit la fin de la prospérité de cette route, et à moins qu'on ne fasse quelque chose pour éviter ce résultat menaçant, le canal Érié tombera bientôt de sa haute position actuelle et sera remplacé par la route canadienne,” etc., etc.

“ En 1868-69 on découvrit une diminution graduelle, mais certaine, dans le mouvement du tonnage se dirigeant vers l'est sur le canal Érié, en faveur de la route canadienne, et des chemins de fer.

“ La réduction provisoire des péages en 1870 n'a pas seulement arrêté la diminution, mais a produit une bonne augmentation et a ramené la circulation du canal à peu près à son premier chiffre. Mais les opérations de la dernière saison indiquent qu'avec le tarif actuel des péages, et si le canal n'est pas assez amélioré pour réduire les frais de transport, on peut certainement anticiper une autre période de diminution, et la saison de 1873 sera classée la première sur l'échelle de la baisse.”

Ces déclarations faites par des hommes d'affaires que leurs intérêts devraient porter à une conclusion différente si elles n'étaient appuyées sur les faits, pourraient être soutenues par des extraits de procès-verbaux de Chambres de Commerce et autres corps publics de l'Ouest qui sont directement et vivement intéressés à trouver des moyens de transport rapides et à bon marché.

Des opinions semblables commencent à se faire jour même à New-York, comme on le verra par cet extrait d'un discours prononcé par l'hon. W. J. McAlpine devant la Chambre de Commerce de cette ville, au mois de mai dernier :—

“ Mais quand on considère que les produits de l'Ouest sont maintenant livrés sur le lac Ontario, de manière à faire concurrence au canal Érié à Buffalo (et qu'ils seront bientôt livrés à meilleur marché) et qu'il n'y a que 180 milles de navigation de rivière jusqu'à Montréal, on commence à comprendre qu'aucune amélioration du canal Érié depuis Buffalo ne peut sauver New-York, au moins, de la diversion de l'exportation des produits de l'Ouest vers les pays étrangers.

“ Les autorités du Canada prétendent que les produits importés de l'Ouest dans la Nouvelle-Angleterre (égaux en quantité à ceux qui sont exportés dans les pays étrangers) peuvent être livrés par la route du St. Laurent, le golfe et les navires côtiers, à meilleur marché que par les canaux de New-York.”

E. H. Walker, écr., statisticien de la Bourse des Produits de New-York, dit :— “ Quand les canaux canadiens sont élargis de manière à laisser passer des navires d'environ 1,200 tonneaux de jaugeage, portant des cargaisons de 1,600 tonneaux, la cité et l'Etat de New-York doivent se préparer à faire face à la concurrence, entre les ports du lac Michigan et Montréal, au moyen de taux de fret n'excédant pas trois piastres et demie par tonneau, ce qui représente à peu près dix centins par boisseau de blé.” Et dans une communication subséquente, il fait cette remarque :— “ Les navires de 400 à 450 tonneaux qui naviguent actuellement sur le canal Welland transportaient le blé de Chicago à Kingston en 1870 moyennant à peu près onze centins par boisseau de soixante livres, et onze centins en 1871, le prix étant souvent de huit et neuf centins par boisseau, etc. Il ne saurait y avoir de doute raisonnable que, si le blé a été transporté à ces conditions avec les facilités actuelles, les navires de 1,000 ou 1,200 tonneaux de jaugeage pouvant porter des cargaisons de 1,300 à 1,600 tonneaux peuvent le faire moyennant \$3.50 par tonneau de Chicago à Montréal. L'emploi partiel de gros navires sur les lacs a diminué de trois centins par boisseau les prix du fret sur les lacs, de Chicago à Buffalo,” etc.

“ La moyenne des taux du fret de Chicago à New-York, pendant les trois dernières années expirées avec 1872, était de \$6.99 par tonneau, y compris les péages de canaux, \$1.05 par tonneau, et les profits des entrepreneurs de transport, et en y ajoutant 70 centins pour frais de chargement et de transbordement à Buffalo, donnent une moyenne de \$7.69, tandis qu'avec les péages actuels et les nouvelles facilités de

“ canaux on peut s'attendre à des taux de \$3.50 par tonneau de Chicago à Montréal.
 “ Même en adoptant une politique libérale pour les canaux, les péages, qui sont ac-
 “ tuellement de \$1.05 par tonneau ne peuvent pas être raisonnablement réduits à plus
 “ de 70 centins. Sur \$7.69 cela ferait 35 centins de moins et laisserait \$7.34 contre
 “ \$3.52 par la voie du St. Laurent.”

Ces citations de documents publics donnent une idée de l'opinion des messieurs qui sont censés posséder les renseignements nécessaires et considérés dans l'Etat de New-York comme des autorités compétentes dans des matières de ce genre.

Vu ces circonstances, l'impression favorable qu'ils gardent à l'égard de la route du St. Laurent et des effets probables qu'aurait son amélioration, est une preuve qu'ils se sont efforcés de traiter ce sujet avec impartialité, et l'on peut être certain que leur opinion a été bien pesée.

Comme il a déjà été dit, la question de la route et des moyens à prendre pour obtenir un transport à bon marché a été discutée dans ces dernières années à différents points de vue, et quoiqu'on se soit généralement accordé à reconnaître que les routes d'eau seraient une amélioration certaine et permanente, il y a cependant encore des opinions différentes sur l'étendue et la manière dont on pourrait atteindre cet objet,—quelques-unes étant en faveur d'un chenal en eau profonde et de l'adoption de moyens pour faire descendre les gros navires des lacs supérieurs aux bords de la mer, tandis que d'autres soutiennent que les voiliers des lacs ne sont pas adaptés à la navigation des rivières et canaux.

Ces opinions ont beaucoup prévalu dans ces dernières années, comme en font foi les discussions soutenues dans les journaux commerciaux du Canada et des Etats-Unis, et qui étaient basées sur des essais continus et heureux de transports par des barges.

Cette question a absorbé l'attention de la commission des canaux, mais elle n'avait pas alors (en 1870) devant le public le caractère d'urgence qu'elle a pris depuis ; cependant, elle semble avoir été un des points sur lesquels les commissaires ont différé entre eux, comme on le verra par les rapports de la majorité et de la minorité, portant respectivement les dates 24 et 28 février 1871.

Ces documents contiennent beaucoup de renseignements intéressants et précieux, puisés à différentes sources sûres, sur l'accroissement rapide du commerce sur son cours et sa tendance à se diriger vers le St. Laurent.

Cependant, il y a des raisons pour craindre qu'on ne puisse pas se reposer également sur l'estimation des frais de l'élargissement des canaux jusqu'à la capacité recommandée ; mais on aurait pu difficilement s'attendre à obtenir sous ce rapport des renseignements tout-à-fait exacts, d'autant plus que jusque-là le fleuve n'avait pas été examiné dans le but de lui donner une si grande profondeur.

Ce n'est qu'au milieu de l'été de 1872 que des relevés du St. Laurent entre Prescott et Montréal furent ordonnés, et les cartes et plans n'ont été préparés que tout récemment. En examinant soigneusement ces documents, on s'est convaincu que les frais probables de l'élargissement dépasseraient plus que le double de l'estimation qui en avait été faite. Ce fait, ainsi que la divergence d'opinions qui existe au sujet du transport par navires et par barges sur les canaux et rivières, firent qu'une lettre-circulaire fut adressée aux Chambres de Commerce, aux armateurs, aux expéditeurs et à d'autres personnes directement intéressées, leur demandant des renseignements sur certains points et les invitant à donner leur opinion sur le sujet.

C'était, dans les circonstances, la meilleure ligne de conduite à suivre, d'autant plus que la Commission des Canaux n'avait fait imprimer que des citations ou un extrait des réponses qu'elle avait reçues, et qu'il n'y avait alors aucun accès à l'original des documents ; de plus, on croyait que l'importante question du coût avait assez de poids pour faire modifier ou même changer les opinions antérieurement données.

Nous devons dire qu'on a répondu promptement, et, sauf une exception, avec courtoisie, aux invitations ; la plupart des réponses s'accordent, en substance, avec celles données par la Commission et les lettres reçues par elle, lettres dont les origi-

naux ont été, il y a quelques semaines, envoyés à ce bureau par un officier de la Chambre des Communes.

Les lettres contiennent, en somme, des renseignements importants à différents degrés ; cependant, elles ont servi pour la plupart, et nous les mettrons librement à contribution sans les mentionner davantage, excepté dans des cas particuliers.

On sait que la plupart des armateurs, marchands de grains et autres intéressés au service du transport, sont d'avis que les gros navires peuvent transporter le fret profitablement à moins de frais que les petits, et cette opinion est devenue si générale qu'il est passé à l'état d'axiome que "plus les navires sont gros, à meilleur marché le fret peut être transporté."

Cette opinion a longtemps subsisté parmi les hommes pratiques ; en sorte que la tendance à l'emploi des gros navires a continuellement augmenté partout où il y avait suffisamment d'opérations à faire et que les circonstances le permettaient.

On prétend qu'ils tiennent bien la mer, les lacs et partout où on en a fait l'expérience, et l'on donne ce fait comme l'un des principaux arguments en faveur du St. Laurent comme la route la moins coûteuse et la plus favorable des régions agricoles de l'Ouest aux États de l'Est et aux marchés européens.

Il est vrai de dire, en même temps, qu'on a récemment tenté de démontrer que cette prétention était mal fondée, que l'emploi des gros navires n'a pas réduit les taux du fret et qu'ils ne transportent pas à meilleur marché que les navires plus petits.

Dans ce but, on a fait entre les taux de fret de certaines lignes, pendant une série d'années, des comparaisons qui démontrent qu'ils ont augmenté, non-seulement en ce qui concerne la quantité transportée, mais encore sur le tonnage enregistré des navires.

Les recherches et les arguments apportés à l'appui de cette question entraînent sans doute des matières intéressantes ; mais il reste acquis que la main-d'œuvre a augmenté, que la construction et l'équipement des navires sont devenus plus coûteux et que la quantité des grains destinés à l'exportation devient tous les ans plus considérable. Cet état de choses, il est vrai, ne confirme aucune des théories ; mais il conduit à la conclusion que la première idée contient tant de vérité qu'elle ne peut être ignorée. A tout événement, elle paraît si évidente aux yeux des hommes pratiques qu'ils sont prêts à engager annuellement des capitaux considérables dans la construction de navires d'un plus fort tonnage que ceux qui étaient auparavant employés sur les lacs.

Ce fait est bien connu, et l'on présume que peu de personnes sont disposées à croire que des messieurs dont la sagacité est proverbiale persévéraient dans cette entreprise s'ils n'étaient certains de son succès.

Comme preuve de l'augmentation du nombre des gros navires employés sur les lacs supérieurs, il est bon de dire qu'en 1845 tous ceux employés au commerce des grains auraient pu passer par le canal Welland.

En 1854, il y avait 37 propulseurs, d'un registre collectif de 20,181 tonneaux, qui ne purent descendre jusqu'au lac Ontario. En 1864 il y avait 70 propulseurs, d'un registre collectif de 50,101 tonneaux, qui ne purent passer par le canal Welland. Cette année (1874) il y a 122 propulseurs desservant le commerce sur les lacs supérieurs, d'un registre de 114,192 tonneaux, et dont pas un seul ne peut descendre plus bas qu'au pied du lac Erié.

Il est cependant à propos de faire remarquer que, dans les quelques dernières années, il y a eu dans le mode américain de jaugeage une différence qui a eu pour effet d'augmenter de *vingt pour cent* le tonnage enregistré des navires ; en sorte que, pour les besoins de la comparaison, on peut ajouter au tonnage des deux premières périodes mentionnées, comme suit :

1854.		1864.		1874.	
Tonnage enregistré,	20,181	Tonnage enregistré,	50,101	114,172	
Etalon actuel,	24,219	Etalon actuel,	60,121	.....

Ce dernier équivaut à peu près à un *sixième de tout le tonnage* des navires des lacs en 1873, ou quand on met la longueur du voyage en ligne de compte, la proportion relative est plus grande.

Il a été impossible d'avoir une liste exacte des voiliers, et de leur tonnage respectif, qui n'ont pu passer par le canal Welland actuel, mais il est évident qu'il y en a eu au moins 30 en 1873.

Il y avait aussi en 1864, sur les lacs, 12 navires à vapeur d'un registre de 9,812 tonneaux, et en 1874 il y en a 19 d'un jaugeage de 12,345 tonneaux qui n'ont pu descendre jusqu'au lac Ontario.

Il faut ajouter que dans les quelques dernières années on a employé un grand nombre de grandes barges, dont quelques-unes étaient mues par la vapeur; mais la plupart ont des mâts et des voiles et sont remorquées dans le canal par de puissants vapeurs qui en traînent de trois à cinq à la fois.

Ces embarcations ont un tonnage variant de 200 à 1,000, et une autorité reconnue qui est en rapport avec les assureurs américains dit qu'elles sont au nombre de 1,500; mais comme on ne connaît pas leurs dimensions, on ignore combien d'entre elles ne pourraient passer par le canal Welland actuel.

On prétend, cependant, sur une autorité considérée comme bonne, qu'un nombre considérable de ces embarcations ne le pourraient, ce qu', avec les grands propulseurs, vapeurs et voiliers plus haut mentionnés, confirme, dans une certaine mesure, l'assertion générale qu'un quart ou un tiers du tonnage affecté au commerce de l'Ouest ne peut descendre plus bas que le pied du lac Érié.

Il n'y a pas de doute que l'élargissement du canal Welland changera cet état de choses de telle sorte que le gros du trafic pourra descendre jusqu'au lac Ontario, et sa plus forte concurrence commencera là, au lieu de l'extrémité inférieure du lac Érié comme maintenant.

Ainsi, le principal point de divergence serait changé, mais la rivalité continuera à être faiblement diminuée, si même elle l'est, à moins que la route du St. Laurent soit améliorée de manière à exceller le canal à barges d'Oswego et du lac Oneida, dans la même proportion que les canaux actuels sont supérieurs aux canaux à bateaux d'Oswego et Érié.

En un mot, si la voie de navigation du St. Laurent depuis Prescott jusqu'à Montréal n'était pas élargie et améliorée, les dépenses affectées au canal Welland pourraient être considérées avec raison comme étant aussi profitables à Oswego qu'aux populations du Canada.

Mais quand la ligne principale des canaux du Canada aura d'un bout à l'autre des dimensions uniformes, l'alléchant programme fait pour la population d'Oswego sera quelque peu dérangé, et même s'il devenait possible pour le gouvernement des États-Unis de mettre à exécution le projet du canal à barges, la position relative des choses serait très-peu modifiée.

Il est bien vrai que les opérations des canaux du St. Laurent n'ont jamais été aussi considérables que celles qu'on aurait pu raisonnablement espérer, vu leur situation, leurs correspondances et leur capacité; on doit cependant se rappeler qu'ils n'ont été ouverts que vingt ans après que le canal Érié eût été en pleine opération, alors que New-York était devenu la métropole commerciale de l'Amérique du Nord, et l'on a fait naturellement de grands efforts, non seulement pour conserver ce trafic, mais encore pour l'augmenter.

On peut en venir à cette conclusion, si cela n'est pas pleinement démontré par les faits, que la route de Montréal n'attire que lentement ce commerce, quoique l'on reconnaisse que ses avantages sont même aujourd'hui supérieurs à ceux des lignes de New-York; l'augmentation est cependant régulière et continuera probablement, mais elle est due en grande partie à l'augmentation des articles de transport, et aux efforts de ceux qui y sont directement intéressés.

Bref, l'expérience démontre que si le commerce recherche d'ordinaire la route la plus courte, la plus économique et la plus rapide, il y a des circonstances qui peuvent rendre le changement de son cours extrêmement difficile, une fois qu'une voie de communication est bien établie; cela est surtout vrai lorsqu'il s'agit d'induire un pays étranger à abandonner, même partiellement, un commerce lucratif qui lui appartient en propre, et dont la très grande partie s'est écoulée jusqu'ici sur son territoire.

Il est bon aussi de faire observer que les descriptions exagérées de la rigueur de

notre climat, et des dangers de la navigation sur notre fleuve et le golfe, jointes à des rapports où l'on ne rendait pas justice aux efforts que nous avons faits pour triompher de ces obstacles naturels, ont dû contribuer à déprécier la route canadienne dans l'esprit de nos voisins, qui sont bien moins portés à faire connaître les défauts de leurs lignes qu'à faire contraster leurs côtés les plus favorables avec les désavantages que peuvent offrir leurs rivales.

La dernière preuve de ce fait se trouve à la page 86 des procès-verbaux de la "Convention nationale de l'association de transport à bon marché," qui contiennent un mémoire lu devant la Chambre de Commerce du Canada, au mois de janvier 1873, au sujet des "chargements sur les ponts des navires," dans le but de déprécier la route du Nord.

Quoique les rapports défavorables que l'on publiait il y a un quart de siècle au sujet de la navigation dans le bas du fleuve St. Laurent fussent vrais jusqu'à un certain point, il ne faut pas oublier que l'état de choses a considérablement changé depuis cette époque.

Des phares ont été construits sur beaucoup des caps et points saillants des côtes et îles ; on a établi des balises, amarques, sifflets et canons d'alarme, et on a pris d'autres mesures pour guider les navires. Ces améliorations, jointes à une connaissance meilleure de la route, ont permis aux gros steamers et voiliers de fréquenter les ports de Québec et Montréal depuis le commencement de mai jusqu'à la fin de novembre, chaque année, aussi régulièrement et aussi sûrement que dans tout autre port de ce continent.

Il y a pourtant des écrivains qui semblent ignorer ces faits, ou qui ne tiennent guère à les signaler, car ils continuent d'exposer en termes très-énergiques les dangers qui ont pratiquement cessé d'exister ; ce qui ne les empêche pas de faire valoir les meilleurs côtés des routes rivales, et d'affirmer qu'elles peuvent alimenter un commerce bien trop considérable pour qu'elles puissent répondre à ses besoins.

Ce mode de procéder semble d'autant moins justifiable que le commerce est assez considérable pour alimenter toutes les lignes. Il n'y a pas de doute, toutefois, que la pression énorme des affaires amènera avant longtemps la solution de la question de savoir quelle est la route la plus avantageuse.

C'est un fait bien connu que pas un seul canal n'a encore payé l'intérêt de l'argent dépensé pour sa construction, ou même un peu plus que ses frais d'exploitation. Cependant, il en est peu qui, comparant le passé avec la condition actuelle du Canada, mettront en doute le fait que nos canaux ont été pour le pays une plus grande source de bénéfices que leur construction ne lui a coûté.

C'est une chose tellement bien reconnue, que tous ceux qui ont considéré cette question, sont en faveur d'agrandir le canal Welland de façon à y faire passer les navires les plus gros qui voyagent entre les lacs Érié et Ontario, afin d'obtenir de cette manière une part plus importante du commerce de l'Ouest.

Comme on l'a déjà dit, les personnes qui s'occupent du transport des marchandises, sont d'avis que des gros navires sont plus rémunérateurs que des petits pour de longs parcours.

On peut de plus faire observer à ce sujet que non seulement on cherche à avoir de plus gros navires, mais que l'on augmente plus en proportion le tonnage des gros bateaux à vapeur que celui des voiliers, de sorte que ceux qui ont examiné avec soin la question sont portés à croire que les bateaux à vapeur, vu leur régularité et leur vitesse, supplanteront avant longtemps les voiliers dans une grande mesure.

On affirme qu'il vaut mieux pour les navires chargés de grains de transborder leur cargaison à Kingston que de la descendre à Montréal, car on sait parfaitement que tout bateau à vapeur ou à voile, de plus de neuf pieds de tirant d'eau, doit alléger son chargement avant de passer par les canaux du St. Laurent.

De fait, tant que les canaux n'auront pas la même profondeur d'eau, les bateaux lourdement chargés devront transborder quelque part une partie de leur cargaison. Il n'y a là rien de facultatif pour les expéditeurs, c'est pour eux une nécessité ; il ne s'en suit donc pas qu'il en serait de même s'ils pouvaient trouver partout la même profondeur d'eau.

Il est préférable, sans doute, pour les voiliers de ne pas aller plus loin que leurs voiles ne peuvent le permettre, mais il ne s'en suit pas qu'il serait plus avantageux à des bateaux à vapeur de transborder leur cargaison sur d'autres bateaux à un autre endroit de la route, s'ils pouvaient les rendre à destination ou les mettre à bord des bâtiments de mer sans autre transbordement.

S'il est vrai que ces derniers bateaux, ou autres à vapeur, doivent par la suite faire la plus grande somme du transport, il semble qu'il ne serait pas sage de les restreindre aux *six septièmes* du voyage entre Chicago et Montréal, lorsqu'ils pourraient faire également tout le trajet, comme plusieurs le font maintenant.

Il est vrai que par le passé les chargements de retour ont été comparativement peu considérables, mais si une forte partie du commerce d'exportation s'écoulait par le St. Laurent, il y a tout lieu de croire qu'une bonne partie du commerce d'importation de l'Ouest suivrait la même voie.

Il est de même à croire que le trafic entre les provinces maritimes et le lac Ontario pourrait se faire au moyen des navires mêmes qui peuvent voyager sur la partie inférieure du fleuve, attendu qu'ils pourraient passer par les canaux sans rompre leur chargement.

Si grande que pourrait être l'exportation du grain jusqu'à la mer, elle correspondrait à peine à la quantité nécessaire pour les Etats de la Nouvelle-Angleterre; une grande partie de ce grain pourrait aussi se transporter par le St. Laurent et être livré à meilleur marché sur le lac Champlain que par toute autre route.

On affirme sur bonne autorité que cela pourrait être fait dès maintenant même, si l'on pouvait éviter les nombreux transbordements.

Cette question est partiellement dans le domaine du public depuis longtemps, et elle a été examinée en entier récemment par certains corps publics; un projet a même été soumis l'hiver dernier à la législature de New-York à Albany, à l'effet de construire un canal entre la rivière Hudson et le lac Champlain, dans le but de le faire servir de continuation au canal projeté de Caughnawaga. Quant à ce dernier, le parlement canadien a, à sa dernière session, prolongé la charte qui lui avait été octroyée il y a plusieurs années, de sorte qu'il semble être question d'ouvrir une ligne de communication entre le St. Laurent et l'Hudson.

Si ce projet réussissait, il y a lieu de croire que les grains qui s'exportent ou se consomment dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre pourraient être transportés de l'Ouest à des prix qui déferaient toute concurrence par notre route du St. Laurent, qui aurait le bénéfice de ce commerce.

Il est probable que des influences puissantes seront mises en jeu pour détruire ce projet, de crainte qu'il ne soit hostile aux intérêts de New-York, car on semble être généralement sous l'impression que pour le grain destiné aux marchés européens, une fois à la portée des bâtiments de mer, on ne recherchera pas, vraisemblablement, un autre port plus éloigné pour l'expédier.

Les prix moyens du transport du blé de Chicago à Montréal par les lacs et le fleuve St. Laurent, et de Chicago à New-York *via* Buffalo, le canal Erié et la rivière Hudson, ainsi que par le canal Oswego et la rivière Hudson jusqu'à New-York, pour les années ci-dessous mentionnées, sont comme suit :

	Chicago à New-York <i>via</i> Buffalo.	Chicago à New-York <i>via</i> Oswego.	Chicago à Montréal.
1862	26.33	26.27	19.70
1863.....	22.90	22.63	16.24
1864.....	28.36	28.48	19.87
1865.....	26.62	27.23	19.42
1866.....	30.36	31.45	24.08
1867.....	22.36	22.35	15.37
1868.....	22.79	22.87	16.15
1869.....	23.12	23.13	15.82
1870.....	17.10	18.44	14.75
1871.....	20.24	21.27	16.85
1872.....	24.25	23.47	19.29

Les susdits prix sont reproduits du rapport de l'auditeur des péages de canaux, etc., de l'Etat de New-York ; et 4 $\frac{1}{2}$ centins ont été ajoutés aux prix par Oswégo ou Kingston pour le fret qui se rend à Montréal. Les prix sont donc établis d'après le cours monétaire américain.

Ce tableau fait voir que le blé a été transporté de Chicago à Montréal, jusqu'à la fin de l'année 1869, à 6 ou 7 $\frac{1}{2}$ cts. par boisseau de moins qu'à New-York.

En 1870, les péages du canal Érié ont été réduits de la moitié ou 3 $\frac{1}{10}$ cts. par boisseau ; depuis cette date les prix du fret jusqu'à Montréal ont varié de 3 $\frac{1}{2}$ à 5 cts. de moins par boisseau que pour New-York.

Un bateau à vapeur fait le voyage entre Chicago et Montréal dans huit à dix jours, et le voyage d'aller et retour prend de dix-neuf à vingt et un jours.

En 1871, dix bateaux à vapeur qui appartenaient à la " Compagnie de Transport du Nord " ont fait 119 voyages entre Chicago et Ogdensburg, soit une moyenne de douze voyages chacun ; sur ce nombre, trois pourtant, avaient fait treize voyages durant la saison.

Le fret prend de vingt à vingt-deux jours pour se rendre de Chicago à New-York *via* le canal Érié et la rivière Hudson.

Bref, il appert que le fret et les autres droits sur le blé sont d'environ 20 pour cent moindres pour Montréal que pour New-York, et il y a en outre une différence de temps dans la rapidité du trajet depuis Chicago de onze à douze jours en faveur de la route du St. Laurent.

Ce côté de la question a été fort bien exposé par un écrivain, qui a traité, dans une série de lettres publiées dans le *Montreal Gazette*, du " Transport à bon marché." Il dit que " si deux bateaux à vapeur quittent Chicago en même temps, chargés de grains pour Liverpool, l'un par la voie du St. Laurent pour Montréal, où se chargent les cargaisons à bord des navires de mer, et l'autre *via* Buffalo et le canal Érié pour New-York, la cargaison qui aura passé par Montréal arrivera à Liverpool et sera vendue avant que la cargaison *via* le canal Érié n'ait quitté le port de New-York."

Le commerce d'importation n'est pas moins propre à faire ressortir les avantages du fleuve St. Laurent comme voie de navigation. Supposons qu'un marchand de Chicago télégraphie à New-York pour faire la commande de certaines marchandises, et que le même jour il envoie un ordre semblable en Europe, il recevra dans trois semaines les articles commandés en Europe et il pourra même en avoir vendu une partie considérable avant que les articles qu'il aura fait venir de New York lui soient parvenus.

Les articles lourds et massifs, et de fait tout article envoyé à l'ouest de Burlington, dans le Vermont, et de tout autre endroit des Etats de l'Est, peuvent être transportés plus économiquement et avec plus de vitesse par le fleuve St. Laurent que par toute autre voie de communication par eau.

Ces faits démontrent pleinement que quelles que soient les influences dominantes que New-York met actuellement en jeu, elles devront céder finalement sous la pression des *Etats producteurs de l'Ouest*, qui se résigneront difficilement à voir leurs grains fortement taxés au bénéfice des lignes de transport, pour la simple raison qu'elles traversent un Etat qui désire vivement monopoliser un commerce aux besoins duquel il ne saurait correspondre.

Cette question a été fréquemment examinée, et elle gagne rapidement du terrain.

Un négociant de l'Ouest publiait il y a quelques années une série de lettres, dans lesquelles il affirmait ce qui suit : " Que le grain soit exporté en Europe ou en d'autres pays, ou consommé dans les Etats de l'Est, il n'en reste pas moins établi que le prix que le producteur ou le cultivateur de l'Ouest reçoit pour son blé ou autre grain, est le prix de vente sur le marché, moins les frais de transport et de manèment, que ce marché s'appelle l'Europe, le Canada ou les Etats de l'Est, et que chaque centin économisé sur le transport est autant d'ajouté à la valeur de chaque boisseau de grain actuellement produit ou qui sera produit à l'avenir, dans ces Etats à céréales du Nord-Ouest."

Cependant, ce n'est pas tout le bénéfice que nos voisins doivent vraisemblablement retirer d'une ligne continue et uniforme de navigation pour les gros navires, depuis

les lacs jusqu'aux ports maritimes, qui doit tant nous occuper que les avantages qui, selon toute probabilité, en découleront pour tout le pays.

Car il en est peu qui, après avoir attentivement examiné ce sujet, seront portés à croire que la vente, l'achat ou l'échange des marchandises, ou même les profits provenant du commerce de transport même, sont les seuls avantages que procure le commerce.

La construction et l'équipement des navires demanderont beaucoup de matériaux et d'ouvriers habiles; de plus, ceux qui seront employés comme navigateurs et dans d'autres branches du service formeront une partie très-considérable et importante de la population, et le pays tout entier bénéficiera de leurs succès.

L'opportunité de l'agrandissement de nos canaux étant, nous le présumons, bien établie, il s'agit maintenant de déterminer la plus grande profondeur que l'on pourrait obtenir moyennant une dépense raisonnable.

Il est certain que le niveau du St. Laurent est sujet à des variations notables; or, il faut en connaître le niveau le moins élevé et s'en servir comme de guide principal, si l'on veut que le chenal puisse servir en tout temps durant la saison de la navigation.

Les lacs, pendant les cinquante-cinq dernières années, ont subi une variation d'environ cinq pieds et demi entre le niveau le plus élevé de l'eau haute et basse en temps calme, mais il ne semble pas que la moyenne du niveau ait subi un changement absolu durant cette période de temps.

Ce fut en 1819, 1848 et 1872 que les eaux des grands lacs s'abaissèrent le plus, autant qu'on peut le constater par les rapports connus; leur niveau a été déterminé en 1848 et 1872 au moyen de registres certifiés et bien tenus à différents endroits. Le niveau pour l'année 1819 a été précisé au moyen d'un registre tenu à Cleveland, Ohio, et qu'on ne peut en conséquence appliquer strictement qu'au lac Érié, mais comme les variations relatives des niveaux à l'état normal des lacs correspondent dans d'autres cas, on peut fort bien en conclure qu'il en aurait été de même en 1819, ce qui fait présumer que l'eau du lac Ontario a été de plusieurs pouces plus basse cette année-là qu'en tout autre temps depuis.

Le niveau du lac Ontario en 1838, 1855, 1859, 1862 et 1870, a été plus élevé qu'en aucun autre temps durant la période mentionnée. D'après le registre tenu à Oswego, l'eau a été de $2\frac{1}{2}$ pouces plus haute au mois de mai 1870 qu'en 1838, ou aucune des années intermédiaires.

Il a été fort bien établi que la différence des niveaux au même endroit entre l'eau basse de 1848 et l'eau haute de 1870 était d'au moins cinq pieds; mais il est probable qu'il y avait une différence d'environ $5\frac{1}{2}$ pieds entre l'eau basse de 1869 et l'eau haute de 1870.

L'eau était de 7 pieds 10 pouces plus haute à Port Colborne, au mois d'avril 1859, qu'au mois de novembre 1872.

Au mois de juin 1870, l'eau à Port Dalhousie était de 5 pieds 5 pouces plus haute qu'au mois de novembre 1872; et au mois de mai 1870, l'eau dans la baie de Toronto était de 5 pieds $3\frac{1}{2}$ pouces plus haute que le 19 mars 1872.

Les variations des niveaux des lacs sont de différentes espèces, et toutes ont plus ou moins d'influence sur les fluctuations du fleuve:—

1o. Il y a la baisse et la montée générale des eaux déjà mentionnées, qui comprennent une série irrégulière d'années, et sans aucune uniformité soit d'augmentation ou de diminution, mais qui représentent une différence d'environ $5\frac{1}{2}$ pieds entre les extrêmes du niveau normal depuis environ 1819 jusqu'à ce jour.

2o. Il y a une montée et une baisse annuelles des eaux variant de dix à vingt pouces, qui sont entièrement distinctes des variations ci-dessus mentionnées, et qui proviennent exclusivement de la quantité de neige et de pluie qui tombe. Les eaux hautes généralement se font sentir au mois de juin, et les eaux basses au mois de septembre.

3o. L'action continue des vents violents change le niveau de la surface des lacs en en abaissant une partie et en en élevant une autre, proportionnellement à la violence et à la durée de l'orage, mais elle peut être modifiée jusqu'à un certain point par la configuration de la côte.

On a aussi observé d'autres variations soudaines en différents temps sur les lacs, qu'on ne saurait attribuer à aucune des causes ci-dessus mentionnées, mais on en a jamais donné d'explication satisfaisante, ainsi que pour celles qui sont énumérées sous le premier chef.

Le fleuve St. Laurent est plus ou moins affecté par toutes ces variations dans les niveaux des lacs ; celles qui sont mentionnées sous le troisième chef, étant plus fréquentes et soudaines, sont en conséquence mieux observées.

On peut dire à l'appui de ce dernier fait que le 9 juin 1852 un fort-vent de l'ouest eut l'effet d'élever l'eau de l'écluse des Galops de 23 pouces en moins de six heures. L'eau se maintint à ce niveau durant environ deux heures, puis le vent ayant cessé elle baissa de vingt pouces dans les six heures subséquentes, soit trois pouces de moins que le niveau qu'elle avait (14 heures auparavant) à l'heure mentionnée en premier lieu.

Les variations du niveau d'eau à différents endroits sur le fleuve ne sont pas uniformes, c'est-à-dire que la montée et la baisse ne sont pas pareilles partout.

On établit ce fait au moyen du registre tenu tous les jours aux différentes stations ainsi qu'on peut le voir par le tableau suivant :—

Canaux.	Entrée supérieure des canaux.			Entrée inférieure des canaux.		
	No. de l'écluse.	Variation du tirant d'eau normal.	Variation entre l'extrême eau haute et l'eau basse.	No. de l'écluse.	Variation du tirant d'eau normal.	Variation entre l'extrême eau haute et l'eau basse.
		Pds. pcs.	Pds. pcs.		Pds. pcs.	Pds. pcs.
Des Galops.....	27	4 6	4 11	25	5 9	7 7
Rapide Plat.....	24	4 10	6 9	23	5 0	6 4
Pointe Farran.....	22	3 0	5 0	.....	.....	.....
Cornwall.....	21	3 10	4 8	15	3 0	.....
Beauharnois.....	14	2 6	3 3	6	3 4	.....
Lachine.....	5	3 2	7 2	.....	.....	.....

On voit par la troisième colonne que les variations du tirant d'eau normal du fleuve ne correspondent pas à celles des lacs, et qu'elles sont bien différentes aux endroits où l'on tient des registres.

Quoique ces élévations varient considérablement, la différence relative entre les eaux hautes et les eaux basses est encore plus grande, ainsi qu'on peut le voir par la quatrième colonne.

On voit aussi par les sixième et septième colonnes que la fluctuation des niveaux du fleuve en bas des rapides respectifs est plus sensible qu'à tout autre point en amont qui se trouve à une courte distance.

Ces élargissements du fleuve, longs, larges et presque de niveau, comme le lac St. François, semblent moins sujets à ces variations (sauf lorsque la glace s'y amoncelle) qu'aux endroits où la largeur du fleuve est moindre, et où ces élargissements ont comparativement peu d'étendue.

Sans entrer plus profondément dans l'examen de cette partie de la question, mentionnons de suite comme un fait concernant directement la question de l'agran-

dissement du canal, que les niveaux de l'eau basse sur les seuils des écluses aux endroits ci-dessous mentionnés étaient comme suit en 1871 et 1872 :—

Ecluse.....	Ecluse de garde des Galops.	Entrée inférieure du canal des Iroquois.	Ecluse de garde du Rapide Plat.	Entrée inférieure du Rapide Plat.	Canal de la Pointe Farran	Ecluse de garde du canal Cornwall.	Ecluse inférieure du canal Cornwall.	Ecluse de garde du canal Beauharnois.	Entrée inférieure du canal Beauharnois.	Ecluse de garde du canal Lachine.
	27	25	24	23	22	21	15	14	6	5
	Pds. pes	Pds. pes	Pds. pes	Pds. pes	Pds. pes	Pds. pes	Fds. pes	Pds. pes	Pds. pes	Pds. pes
	8 1	9 3	6 7	7 0	7 9	8 3	9 0	10 10	9 3	9 1

Ces profondeurs étant sur les planchers des écluses, il est évident qu'il faudra baisser ces derniers de $5\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{2}$ à $1\frac{1}{4}$ pieds environ pour donner passage aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Il est bien connu que les biefs supérieurs des canaux sont les plus longs, c'est-à-dire que leur point culminant a été, dans tous les cas, prolongé aussi loin que les circonstances le permettaient, et que pour opérer l'agrandissement il faudra les approfondir, ainsi que les entrées, de $6\frac{1}{2}$, $5\frac{1}{2}$ à $2\frac{1}{4}$ pieds, afin d'obtenir la profondeur nécessaire, qui devra être d'au moins 13 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse de 1872.

Cela étant, il a été nécessaire de se renseigner exactement sur la profondeur, la nature du fond, etc., à tous les endroits entre les canaux où l'on savait qu'il existe des batteries ou autres obstacles à la navigation.

Du lac Ontario à Prescott, les cartes marines indiquent que le chenal est profond—généralement il est reconnu bon—conséquemment, l'attention a été dirigée sur les étendues du fleuve entre ce dernier point et Lachine.

Bien que l'on croie que l'eau est assez profonde pour le passage des navires de la dimension que permet l'échelle de navigation actuelle, il est néanmoins quelques endroits dont le fond devra être creusé et le chenal amélioré pour permettre aux navires d'un plus fort tirant de passer dans la saison des basses eaux.

Dans l'ordre descendant, ces endroits sont :—

1o. Là où le chenal actuellement en usage traverse du sud au nord du fleuve, à environ trois quarts de mille en amont de l'entrée du canal des Galops.

2o. A quelques places isolées dans le lac St. François, et surtout sur la distance d'un mille, à partir d'environ 2,000 pieds au-dessus de l'entrée supérieure du canal Beauharnois.

3o. Près de l'extrémité inférieure du lac St. Louis, et par intervalles sur une distance d'à peu près quatre milles et demi en amont de l'entrée supérieure du canal Lachine, dans le voisinage des lieux où sont actuellement ancrés les phares flottants.

Quoiqu'elles ne soient pas réellement considérables, ces dernières obstructions n'en seront pas moins très-difficiles à faire disparaître et seront la cause d'une forte dépense comparativement à l'étendue des travaux de l'entreprise.

Toujours en suivant l'ordre ci-dessus, nous offrirons les recommandations suivantes touchant ces différents points.

1o. Quant à la difficulté d'un profond chenal entre Prescott et le rapide des Galops, nous dirons que sur une distance d'environ trois milles en amont de ce dernier il y a plusieurs îles séparées par des chenaux d'une capacité plus ou moins grande. Le principal—ou celui que l'on appelle le chenal des bateaux à vapeur—depuis l'extrémité supérieure de ces îles, a environ deux milles et demi de longueur et se trouve sur le côté sud ou côté américain. A cette distance il oblique vers le côté nord, entre les îles Adams et Pier, et sur un espace d'environ 2,000 pieds, la profondeur varie de $10\frac{1}{2}$ à 13 pieds, et ensuite est telle qu'il y a neuf pieds d'eau sur le busc de l'écluse de garde.

Dans la même direction, et plus à l'est, l'eau est plus profonde, mais le courant est si fort qu'il est presque impossible à un puissant vapeur de le remonter, quand même il n'aurait rien à sa remorque.

Cette partie du fleuve est appelée par quelques-uns la batture de la Roche Plate. Le fond est de calcaire à surface comparativement unie ; mais ça et là se trouvent des amas de cailloux et de roches détachées.

Plus haut, le chenal est marqué par des bouées ; mais dans le voisinage des récifs de l'île de la Cheminée, le courant est fort, et dans les temps brumeux le passage des navires est là difficile.

On sait, cependant qu'entre la rive sud et les récifs il y a un chenal profond, mais étroit, que peuvent trouver avantageux les navires qui remontent le fleuve.

En examinant le chenal du Radeau ou du Milieu, on a vu que son extrémité inférieure traversait la batture de la Roche Plate, mais à la tête de l'île Pier il prend une direction en eau profonde soudainement coupée par un banc situé entre les îles de la Cheminée et Drummond. Ce banc a une largeur d'environ 1,000 pieds et il est formé de cailloux recouvrant un fond très-dur. De neuf à onze pieds d'eau le recouvrent et le courant y est fort et transversal. Plus haut, plusieurs petites battures et amas de cailloux se rencontrent avant d'atteindre la ligne du chenal sud, vis-à-vis la pointe de la Cheminée.

On a aussi soigneusement examiné une route nord conduisant en droite ligne à travers la baie Munro en gagnant la Pointe de la Tortue et dans la direction générale du fleuve. De là, elle prend une direction nord-ouest jusque près de l'extrémité inférieure de l'île Spencer, ensuite, elle gagne le sud-ouest entre les îles Drummond et Spencer, à l'extrémité supérieure desquelles elle décrit une courbe et se dirige vers le phare de la Pointe du Moulin-à-Vent.

Sur cette route, plusieurs endroits du chenal demanderaient à être approfondis et d'autres à être en même temps élargis.

Dans l'ordre ascendant, la première de ces battures est vis-à-vis l'île au Canard, où, sur une distance de 1,600 pieds environ, la profondeur varie de cinq et demi à douze pieds et demi, et le fond est formé de cailloux empâtés dans la vase et l'argile.

En amont de la Pointe à la Tortue, un banc long de 400 pieds traverse la ligne, et de cinq à dix pieds d'eau le recouvrent. La partie inférieure de ce banc est un roc de calcaire dont la surface est de huit à dix pieds au-dessous de cette ligne ; la partie supérieure est formée de graviers et de cailloux. La portion rocheuse de cette batture se continue 600 pieds en montant sur à peu près la moitié de la largeur du chenal, et 11½ à 13 pieds d'eau la recouvrent.

Ensuite, un peu au-delà de l'île Spencer, le chenal est assez profond ; mais à quelques places il faudrait abattre des saillies pour donner la largeur voulue de 200 pieds sur tout le parcours.

Depuis le point en dernier lieu mentionné jusqu'à l'eau profonde, à la hauteur de la pointe de la Cheminée, la ligne du chenal projeté traverse trois battures ; une de 700 pieds, l'autre de 550 et la troisième de 400 de longueur.

Sur la plus grande, la moyenne profondeur d'eau était d'environ 8½ pieds ; et sur les deux autres d'à peu près dix et demi.

Ces battures sont principalement formées de gros cailloux et de gravier reposant sur un fond d'argile durcie.

Comme le chenal du milieu *des trois* traverse, tel que déjà dit, la batture de la Roche Plate, et qu'il nécessiterait de grands travaux à son entrée supérieure, il est à croire que le choix de la route devra être limité aux chenaux sud et nord.

À leur extrémité inférieure, ces derniers se traversent l'un l'autre dans la baie Munro, ainsi qu'à leur extrémité supérieure vis-à-vis la pointe de la Cheminée.

Pour donner à la route nord une profondeur de 13½ pieds vis-à-vis l'île de la Tortue, de 14 pieds dans les eaux les plus basses sur les battures en amont de l'île Spencer, et une largeur de 200 pieds sur tout le parcours, y compris la construction des phares et balises nécessaires, le posage de bouées, etc., la dépense probable serait comme suit :—

	Verges cubes.	
Minage et enlèvement de roc.....	12,900	}
Enlèvement des cailloux, du gravier, etc.....	75,400	
Enlèvement de l'argile durcie, gravier, etc.....	13,000	
Phares, balises et bouées.....		14,000
		\$446,000

Si la profondeur du chenal pouvait être d'un pied de moins que ci-dessus, tout en lui conservant la même largeur partout, la dépense serait réduite d'environ \$85,000, ce qui porterait à \$361,000 les frais probables de l'amélioration.

Pour l'approfondissement du chenal sud—voie que suivent actuellement les vapeurs—jusqu'à 14 pieds au-dessous des plus basses eaux, et donner une largeur de 200 pieds sur la batture de la Roche Plate, y compris la construction de phares, balises et le posage de bouées, etc., la dépense approximative pourrait ainsi se décomposer :—

	Verges cubes.	
Minage et enlèvement du roc.....	28,500	}
Enlèvement des cailloux, gravier, etc.....		
Phares, balises et bouées.....	12,000	
		\$512,000

Pour faire un chenal de la largeur ci-dessus mais seulement de 13 pieds de profondeur dans les plus basses eaux, il y aurait une réduction de \$192,000, et le chiffre approximatif de la dépense serait de \$320,000.

Le chenal nord aurait l'avantage d'être si bien abrité, près de son extrémité inférieure, par la terre ferme et l'île du Canard, et plus haut par les îles Spencer et Drummond, qu'il serait, en quelque sorte, comme un canal de grandes dimensions.

Il pourrait être fait sans l'aide du chenal actuel des bateaux à vapeur, dans une eau comparativement calme, car aucun courant transversal ou autre ne viendrait s'y jeter, mais le cours sinueux qu'il lui faudrait nécessairement suivre exigerait qu'il fut balisé pour le service de jour et bien éclairé la nuit ; mais, malgré cette sinuosité, il raccourcirait la distance d'environ deux tiers de mille entre l'extrémité supérieure du canal des Galops et Prescott.

Le chenal sud aurait cet avantage d'être beaucoup plus large, et, sous quelques rapports, plus droit, mais quelque paradoxal que cela puisse paraître, il serait plus long que celui du nord, sans compter le courant considérable à son extrémité supérieure et le fort courant transversal de la Roche Plate à son extrémité inférieure.

Qu'il soit ou non amélioré, il est très probable que les vapeurs portant des passagers continueront de prendre ce chenal pour la descente, et les radeaux celui du milieu, mais s'il est amélioré, il est certain que la route nord sera la meilleure comme ligne principale de navigation.

Comme il a été constaté qu'une profondeur suffisante peut être obtenue dans ce voisinage pour les sommes ci-dessus désignées, le choix de la ligne principale peut, pour le présent, être laissée à l'état de question ouverte.

L'approfondissement et l'amélioration du chenal dans les environs de l'île et de la Pointe Boulton—c'est-à-dire là où des cailloux, du gravier et de l'argile durcie forment le fond qu'il faudra creuser sur une longue distance—se rapportent en grande partie, au canal des Galops, bien que ces travaux soient à faire dans le fleuve, et il en sera plus loin question, lorsqu'il s'agira de ce canal.

L'endroit suivant du fleuve, où l'on a vu une batture, ou que l'on sait exister, est à environ deux milles en aval du canal du Rapide Plat, et désigné sous le nom de Willards. C'est un amas considérable de cailloux, etc., sur lequel il n'y a pas plus de six à huit pieds d'eau dans les basses eaux ordinaires. Sur ce point, une amélioration considérable pourrait se faire en enlevant partie de cette batture, mais elle n'est pas d'une nécessité absolue, car il y a dans le voisinage un chenal assez profond, quoique sinueux et non direct. (Voir annexe A.)

20. Chenal du lac St. François, etc.

Depuis l'issue du canal Cornwall jusqu'à la Pointe Glengarry, près de la tête du lac St. François et sur une distance d'au moins cinq milles, il y a deux chenaux différents sur la plus grande partie de cette étendue, et le principal est large d'au moins 700 pieds dans tout son parcours et d'une profondeur de vingt. Depuis ce dernier jusqu'aux Narrows, et jusqu'au sud de l'île Clark, il y a une étendue de deux milles et demi, de trente pieds de profondeur et de 1,200 de large, au nord de laquelle se trouve l'île aux Herbes (*Grass Island*). De là à l'île de l'Été, distance d'un mille et quart, la profondeur est de 22 pieds et la largeur de 500 au nord de l'île Craig. Depuis l'île de l'Été jusqu'à l'île de la Sauvagesse, distance de trois milles trois quarts, la largeur est de 1,200 pieds et la profondeur de vingt, sauf les endroits ci-dessous désignés :

10. Une batture de cailloux, etc., située en face de l'île St. François, connue sous le nom de Middle Ground, et que recouvrent sept pieds d'eau quand le fleuve est bas, et pour obtenir là une profondeur de 14 pieds il faudrait enlever environ 10,500 verges cubes de déblai.

20. Il y a le banc appelé le Montagnard (*Highlander*) situé dans la direction du chenal nord et en face de L'Islet. Environ 10 pieds d'eau le recouvrent, et pour donner là 14 pieds de profondeur il faudrait enlever 1,450 verges cubes, principalement de cailloux.

30. Une partie du côté nord de la batture dite Croupe de Cheval devrait être enlevée, ainsi que la pointe sud-ouest des battures de l'île de la Sauvagesse, travaux qui se résumeraient au déplacement d'environ 2,500 verges cubes d'argile.

Comme il est dit plus haut, la profondeur est suffisante ailleurs, mais par leur situation, ces battures seraient sans doute dangereuses la nuit ou en temps de brumes, si elles n'étaient indiquées convenablement, ce qui coûterait au moins autant que de les faire disparaître.

Depuis l'île de la Sauvagesse (un mille au sud-ouest du phare Lancaster) jusqu'au phare flottant de la traverse, distance de trois milles trois quarts, le chenal est de 1,150 pieds de large et de 36 de profondeur.

Il traverse ensuite le banc Lancaster par ce que l'on appelle le chenal sud et gagne la rive sud près de la pointe Dupuis, distance d'un mille et demi, sur laquelle la profondeur est d'au moins 20 pieds et la largeur de sept cents pieds.

A partir et en face du dernier lieu (la Pointe Dupuis,) trois quarts de mille à l'ouest de l'île aux Césisiers, le chenal est d'au moins 1,800 pieds de large et de vingt-trois de profondeur ; il est droit sur une distance d'environ cinq milles trois quarts ou jusqu'en face du phare de la Pointe McKee, située à un peu plus de 23 milles du pied du canal Cornwall.

Les navires montant par le canal Beauharnois traversent généralement les battures du Port Louis à un point à environ un mille et demi à l'ouest du phare McKee, mais ceux qui descendent les rapides prennent le chenal profond du nord qu'ils suivent jusqu'au pied du lac.

Dans les basses eaux ou même en tout autre temps, les navires tirant 12 pieds d'eau—c'est-à-dire de la dimension que pourra permettre la nouvelle échelle de navigation,—ne pourraient traverser les battures de Port Louis, et, par conséquent, il leur faudrait suivre le chenal du nord pendant au moins deux milles en aval de la pointe McKee, et ensuite, pendant au moins six milles, se diriger vers le phare situé à environ un mille et un tiers en amont de la tête du canal Beauharnois.

Depuis en face de la Grosse Pointe jusqu'à environ 2,000 pieds de l'entrée du canal, distance d'un mille et un tiers, le chenal actuel est étroit, embarrassé et difficile à beaucoup de places, même pour les navires actuellement en usage.

Cette localité est exposée aux vents de l'ouest, et pour qu'il soit utilisé en tout temps il faudrait que le chenal fut presque droit, que ses courbes, dans tous les cas, fussent faciles, qu'il eût une largeur de 250 à 300 pieds, et une profondeur d'au moins 13½ à 14 pieds depuis l'étiage. Pour obtenir ce résultat, la ligne de dix pieds d'eau au poemier coude en amont de l'entrée du canal pourrait être employée comme côté sud du nouveau chenal agrandi, et la jetée du phare supérieur ou rouge comme côté nord de la ligne ; ensuite, il faudrait décrire une légère courbe vers le nord en traversant la batture en face de la Grosse Pointe.

Pour mettre à effet cette proposition, la dépense approximative se répartirait comme suit :

Dans l'ordre ascendant, la première batture exigerait le déplacement de 31,000 verges cubes d'argile et de gravier, sur lesquels il y aurait 22 p. c. de cailloux.

Deuxième batture, 46,000 verges cubes d'argile et de gravier, y compris 34 p. c. de cailloux.

Troisième batture, 61,000 verges cubes d'argile durcie et de gravier, y compris 34 p. c. de cailloux.

Quatrième batture, 3,000 verges cubes d'argile et de gravier.

Avec les phares, bouées et balises, l'exécution de ces travaux coûterait probablement \$430,000.

Il est à croire, cependant, que les difficultés qu'offrent les abords actuels pourraient être évitées en faisant l'entrée soit à la pointe Knight ou à la Grosse Pointe, et en continuant la ligne en aval jusqu'au sud du village de Valleyfield et jusqu'à ce qu'elle atteigne le bassin, situé à environ un mille et un tiers en aval des écluses de prise d'eau. (Voir annexe B. et C.)

30. Lac St. Louis, etc., etc.

Depuis le pied du canal Beauharnois jusqu'au phare flottant supérieur sur le lac St. Louis, distance d'environ dix milles, le chenal n'est, nulle part, de moins de 2,000 pieds de large, et sa moindre profondeur est de 23 pieds.

Le phare flottant ci-haut est ancré près de la partie supérieure d'une succession de battures isolées qui embrassent une largeur considérable en s'étendant jusqu'au pied du lac, distance d'environ quatre milles.

Un relevé que l'on a fait du lac, surtout de cette partie de cinq milles en amont de Lachine, indique que les battures sont de hauteur et de dimensions irrégulières et généralement séparées par des étendues d'eau profonde.

Leur situation est telle qu'aucun chenal direct ne les traverse et qu'aucun des chenaux ne pourrait être amélioré conformément à la nouvelle échelle de navigation.

De fait la ligne actuellement suivie semble être la seule qui permet aux navires d'un tirant de neuf pieds de passer pendant les basses eaux, et pour ce, il faut que les pilotes s'éloignent beaucoup de la portée des phares.

On croit que le phare supérieur est dans la meilleure position qui pouvait lui être choisie, mais celui du milieu devrait être plus au sud, ou bien que le chenal fut au côté sud du phare.

La position du phare inférieur pourrait être aussi changée à l'avantage de la nouvelle ligne et de manière à ce que le côté nord du chenal, une fois que seraient faites les améliorations nécessaires, forme une ligne droite jusqu'au phare du milieu.

Pour que ce changement soit complètement utile, il faudrait faire disparaître jusqu'à 14 pieds de profondeur, toutes les petites battures ou pointes de batture qui s'avancent dans un chenal et empêchent qu'il n'ait au moins 600 pieds de largeur.

Depuis l'entrée du canal Lachine, et en remontant, ces améliorations exigeraient 165,000 verges cubes d'excavation, dont 110,000 dans l'argile durcie, laquelle, autant qu'il a pu être constaté, contient environ 40 p. c. de cailloux; les 50,000 autres verges cubes seraient d'argile et de sable ordinaires reposant, à différentes profondeurs, sur un fond dur.

Y compris les bouées, etc., le coût probable de ces travaux serait d'environ \$520,000. (Voir annexe D.)

D'après ce qui précède, les frais probables d'approfondissement, d'élargissement, de redressement, phares et bouées pour le chenal entre Kingston et la tête du canal des Galops—de Morrisburg à la tête du canal Cornwall, et sur les lacs St. François et St.-Louis, s'élèveraient à la somme collective de \$1,520,000.

CANAL LACHINE.

La situation de cette voie de communication indique qu'elle doit desservir le trafic de l'Outaouais et du St. Laurent, et que, si cela est possible, sa capacité doit être supérieure à celle d'aucune autre partie du système de navigation artificielle.

Sa longueur est de $7\frac{1}{2}$ milles depuis son écluse de prise d'eau à Lachine, jusqu'à

son issue dans le havre de Montréal. Entre ces points, la différence de niveau est d'environ 44 $\frac{1}{2}$ pieds, rachetée par cinq écluses.

Les deux à l'extrémité inférieure sont de dimensions à recevoir des navires tirant 16 pieds d'eau et elles sont séparées par une distance de 580 pieds.

La troisième écluse est à environ un mille en amont de la seconde; la quatrième à un mille trois quarts de la troisième, et la cinquième à environ quatre milles et un tiers de la quatrième. Ces trois dernières ont été construites pour le passage de navires d'un tirant de neuf pieds.

Au point culminant, on a donné au fond une déclivité *d'un pouce cinq seizièmes*, que l'on a considérée suffisante à son alimentation et comme pouvant lui donner aussi une profondeur uniforme à ses deux extrémités.

Mais l'alimentation des pouvoirs d'eau sur les 2^{me}, 3^{me} et 4^{me} biefs diminue tellement le volume de ses eaux qu'il arrive souvent que lorsqu'il y a neuf pieds et dix pouces sur le plancher inférieur de l'écluse de garde, la profondeur, à l'extrémité inférieure du bief supérieur, n'est que de neuf pieds sur le mur de soutènement.

En déduisant un pouce pour l'effet des courants de traverse produits par les coursiers d'alimentation, cela donnerait une déclivité de surface de dix pouces cinq-seizièmes, ou égale à deux pouces trois huitièmes par mille, ou un courant d'un mille un onzième à l'heure, et près de quelques-uns des ponts, ce courant a été trouvé beaucoup plus fort.

Ce fort courant a l'effet de retarder beaucoup le passage des navires qui remontent, et il n'est pas moins nuisible, bien que d'une manière différente, à ceux qui descendent.

Les navires qui remontent demandent un plus grand déploiement de force pour leur remorquage et ceux qui descendent sont moins faciles à gouverner; il s'esuit que les grands navires s'y rencontrent difficilement et que quelquefois ils sont retardés dans leur marche et éprouvent des accidents.

Il est indubitable qu'au début l'on a fait une grande erreur de permettre qu'il y eût des pouvoirs d'eau sur une ligne de navigation aussi importante, et l'on ne pourrait y remédier aujourd'hui sans de grands frais ni sans faire éprouver à la localité plus de dommages que les circonstances ne le justifieraient, car de grands capitaux ont été placés dans des moulins et fabriques diverses qui s'exploitent avec succès et desquels dépendent des milliers d'employés.

Le canal actuel a une largeur de 80 pieds au fond et de dix de profondeur. Sa tranchée dans le roc est de 100 pieds de large, de sorte que dans les deux cas la superficie de sa section est de mille pieds carrés.

Si on lui donne les dimensions indiquées dans votre lettre, c'est-à-dire 100 pieds de largeur au fond et 13 de profondeur, la superficie de section sera de 1,638 pieds carrés, ce qui diminuerait le courant d'un moins un tiers et faciliterait le mouvement des navires dans les deux directions. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que lors de l'agrandissement, l'augmentation de la profondeur ne devra s'obtenir que par l'abaissement du fond, vu que toute modification du niveau au-dessus des deuxième et troisième écluses serait très-injudicieuse, et qu'il n'est possible de changer ce niveau en amont de la quatrième écluse.

Sur un espace de 200 pieds en aval de l'écluse de la côte St. Paul, le fond est de roc, sur au moins deux milles du bief supérieur, la tranchée est faite dans le roc, et il est à croire que sur les deux autres milles et demi l'on trouvera le roc à une profondeur variant de 10 $\frac{1}{2}$ à 12 pieds au-dessus du niveau actuel.

Le fond du bassin à Lachine est aussi du roc dans lequel on a percé un chenal de 100 pieds de large et de la profondeur voulue à l'eau basse pour la navigation actuelle.

Or, si la même ligne est conservée, il faudra approfondir le chenal d'environ trois pieds, généralement, et ce sont autant de travaux qui ne pourraient être exécutés pendant la navigation, pas plus que l'approfondissement du bief supérieur.

On peut même ajouter qu'il est très douteux qu'il soit possible d'exécuter les travaux nécessaires pendant l'hiver, entre l'écluse de prise d'eau et le fleuve, soit en coupant la glace, soit en faisant disparaître l'eau sur une partie ou sur toute cette étendue, ou seulement sur une partie.

Pour permettre ces travaux avec quelque probabilité de succès, on a suggéré

d'établir une nouvelle entrée, au sud de celle qui existe actuellement, au moyen d'une jetée comme celle qu'il y a sur le côté sud du bassin et commençant près de la rive, à environ 200 pieds au sud de l'ancienne construction, et conservant une ligne parallèle avec cette dernière jusqu'au premier coude, et de là se diriger un peu plus dans le fleuve et se continuer, en remontant sur le côté nord d'une batture, jusqu'à une distance d'environ 6,200 pieds du point de départ.

Le long de cette jetée et sur un espace d'au moins 3,000 pieds à l'extrémité supérieure, la profondeur et la largeur du chenal seraient suffisantes, excepté sur une courte distance vis-à-vis l'extrémité supérieure de l'ancienne jetée, où se montre une masse de roc (de 300 + 100 pieds), qu'il faudrait faire disparaître pour donner au chenal une largeur de 300 pieds à cet endroit.

Sur une distance d'environ 3,000 pieds à partir de la rive, il sera nécessaire d'étancher cette jetée et de relier la nouvelle à l'ancienne construction par une digue transversale en eau profonde et faite de manière à ce que toute la partie enceinte puisse être mise à sec pour pouvoir approfondir cette portion du chenal par une excavation ordinaire du roc.

La construction de la jetée et des batardeaux, l'excavation et tous les travaux qu'exigera l'approfondissement du chenal, sont évalués, par M. Sippell, à \$591,500.

Par l'adoption de ce plan, les travaux pourraient marcher sans nuire aucunement à la circulation sur le chenal, et une fois terminés, nous aurions là un havre et un bassin plus grands qu'il serait possible de les avoir autrement.

Il serait nécessaire d'ouvrir une nouvelle tranchée sur le côté sud de la ligne actuelle et de construire une écluse de prise d'eau sur tel point qui empêcherait qu'elle ne pût nuire au coursier d'alimentation actuel.

Nous devons dire, toutefois, que la jetée se trouverait à une bonne distance dans l'eau rapide du fleuve, et qu'il n'est que trop certain qu'il serait bien difficile de remettre à sec la partie riveraine du chenal, sans compter que le déplacement sous l'eau d'une telle quantité de roc serait sans doute une entreprise colossale.

Bien que l'adoption de ce plan ferait disparaître les principales difficultés se rattachant à l'entrée, il n'obvierait nullement à la nécessité de vider le chenal pendant deux hivers ou plus pour permettre l'élargissement et l'approfondissement de la tranchée dans le roc et de telles autres places où le fond ne pourrait être autrement abaissé.

L'approfondissement du chenal exigerait, cela va sans dire, l'abaissement des conduits en amont et en aval de l'écluse de la Côte St. Paul ainsi que la reconstruction des culées et piliers des ponts-tournants, travaux qui ne pourraient être exécutés que lorsque le canal serait vide, ou au moins celles de ces parties où sont situés les conduits et les ponts.

Nous devons dire, cependant, que ce qui précède ne s'applique pas nécessairement au conduit fait dans l'origine pour les principaux tuyaux de l'aqueduc de Montréal, et dont la partie supérieure, avec le consentement de la municipalité, pourrait être enlevée et l'espace autour et au-dessus des tuyaux rempli avec de la glaise, ainsi qu'il a été fait pour les deux grands tuyaux que l'on a fait passer sous le canal en avril dernier.

Quant au conduit entre l'écluse St. Gabriel et le pont de la rue Wellington, on pourrait s'en dispenser sans inconvénient pour le public, car il ne sert presque plus à rien depuis le système de drainage introduit sur le côté sud du canal, si ce n'est à l'écoulement des rebuts de la raffinerie de sucre, lesquels trouveraient facilement une autre issue dans les égouts qu'il y a de ce côté.

De fait, par une disposition d'un arrangement conclu il y a environ douze ans, entre le gouvernement et la municipalité de Montréal, ce conduit peut être fermé en tout temps.

La fréquence du retrait de l'eau et pour d'aussi longues périodes aurait, comme on l'a déjà dit, de fâcheuses conséquences pour les moulins et fabriques qui dépendent du canal pour leur force motrice. On nous a aussi confié que le seul entretien des

personnes qui se trouveraient ainsi sans travail, et celui de leurs familles, se monterait, au taux modéré de 25 cts. par individu, à \$7,500 par jour. (Voir annexe E.)

Le fort courant dont il est plus haut question serait sans doute beaucoup diminué par l'agrandissement du chenal selon les dimensions voulues; mais, pour obtenir cet avantage il faudrait dépenser beaucoup, les affaires d'une importante partie de la communauté en souffriraient sérieusement, et ce qui est surtout à craindre, c'est que le grand nombre qui seraient par cela privés de travail ne seraient peut-être pas en mesure de faire face à la circonstance.

Afin de s'assurer si, pour arriver au même résultat et sans augmenter beaucoup la dépense, quelque autre moyen offrant moins d'obstacles existait, on a cru à propos de faire faire, avec tout le soin possible, un relevé de cette partie de la région voisine qui paraissait se prêter le mieux au changement de la partie supérieure de la route.

Conséquemment, et en peu de mots, nous attirerons l'attention sur les résultats de ce relevé, après quoi nous ferons l'exposé des avantages et désavantages des projets respectifs.

Les difficultés que présentent l'élargissement du chenal actuel commencent à Lachine, où il quitte le fleuve, et elles se continuent en descendant au moins jusqu'au point où la rivière St. Pierre passe sous le canal au moyen d'un syphon recourbé.

Si, depuis un point dans les environs de Lachine, c'est-à-dire là où l'eau est profonde près de la rive, une nouvelle ligne pouvait être établie en descendant jusqu'à une distance convenable en aval du syphon ci-dessus mentionné, bien des embarras seraient évités, car les travaux pourraient se faire dans la saison et de la manière voulues pour une telle entreprise.

Comme nous l'avons dit déjà, ce canal aide à la desserte du trafic du St. Laurent et de l'Outaouais, et nécessairement sa capacité devrait être suffisante à ce service. Si l'on veut donner à ces canaux les dimensions qu'exigera le trafic sur lequel on compte, nous pouvons affirmer sans crainte que le canal Lachine devrait être presque aussi grand que les deux réunis.

Pour obvier aux retards et aux inconvénients causés par le manque d'espace, on suggère que depuis le bassin en amont de la deuxième écluse jusque près du pont-tournant du chemin de fer Grand Tronc, on donne au chenal une largeur de 200 pieds en éloignant la levée du nord-ouest autant qu'il sera nécessaire pour obtenir ce résultat.

Il est question de reprendre possession du lopin de terre employé par la scierie située sur le côté nord-ouest de l'écluse St. Gabriel, afin de donner au chenal la largeur ci-dessus en enlevant la quantité voulue de ce terrain.

On doit aussi reprendre possession de l'île située un peu plus haut et affermée par la Compagnie de Transport de Montréal, et en faire disparaître une partie.

Il est aussi question de relier les 2^{me} et 3^{me} biefs en construisant une écluse au nord-ouest de celle qui existe déjà et à l'endroit qui conviendra le mieux à la circulation des navires.

On a lieu de croire que sur cette partie de la ligne les travaux d'excavation pourront se faire en été sans nuire aucunement à la circulation ou sans déranger le niveau de l'eau.

On se propose de former, depuis le pont de chemin de fer et en montant, une nouvelle ligne qui débouchera dans le St. Laurent et aux environs du quai du chemin de fer situé près de l'extrémité supérieure du village de Lachine.

Cette ligne sera parallèle au canal actuel sur une distance d'au moins quatre milles et quart, et elle la longera au point que les deux chenaux ne seront séparés que par une levée assez large pour servir de chemin de halage, et qui sera établie sur le côté ouest du canal.

Depuis le point de départ au pont du chemin jusqu'à l'écluse de la côte St. Paul, distance d'un peu moins d'un mille, le déblai tiré du prisme sera plus que suffisant pour faire cette levée.

A cet endroit, une nouvelle écluse de la même capacité que celle qu'il y a déjà,

sera construite un peu au nord-ouest de celle-ci sur un fond indiqué par les forages comme étant de roc.

De là en montant jusqu'à l'extrémité inférieure de la tranchée dans le roc, distance d'environ trois milles et quart, la terre et l'argile enlevées pour former un chenal de 100 pieds de large au fond ne suffiront pas pour faire la levée extérieure, la surface du terrain se trouvant, en quelques endroits, moins élevée ou à peu près de la même hauteur que le fond du canal, tandis que sur toute l'étendue la quantité de roc à enlever sera d'environ un neuvième, y compris les emprunts à faire, de la terre et de l'argile provenant des excavations.

La ligne se continue ensuite sur les basses terres au nord du village de Lachine jusqu'au lieu ci-dessus mentionné—près du quai du chemin de fer—distance d'environ deux milles et un tiers. Cette partie de la route serait généralement dans une tranchée, et le roc qu'il faudrait extraire là doublerait à peu près la quantité de terre ou d'argile, mais cette dernière doublerait la quantité (180,000 verges cubes) d'argile durcie et de cailloux.

Pour mettre ce dernier projet à exécution, il faudrait sur une distance de près de deux milles, éloigner la ligne du chemin de fer de Montréal à Lachine vers le nord-ouest, tout en prenant des mesures pour qu'elle aboutisse au même point ou près du même point qu'à présent.

Pour les deux lignes de transport cela serait sans doute plus avantageux que d'avoir à construire un pont-tournant sur le canal pour le service du chemin de fer.

Il faudra, cependant, deux ponts-tournants—peut-être trois—pour la circulation ordinaire, et les chemins y conduisant devront probablement être un peu détournés de leur direction actuelle afin que les passages à niveau puissent être établis presque à angle droit.

À l'entrée, il sera nécessaire de construire des quais d'assez grandes dimensions, si cela est possible, pour le service du canal et de la voie ferrée.

Il va sans dire qu'il faudra aussi construire une écluse de prise d'eau, un déversoir régulateur et des coursiers d'alimentation.

Le coût probable de la nouvelle ligne qui montera depuis le pont du chemin de fer Grand Tronc, et dont la superficie de section sera de 1,469 pieds carrés, est évalué à \$2,312,000 par M. Sippell, l'officier sous la direction duquel les relevés ont été faits. De ce même point, et en montant, la dépense probable pour donner au canal une superficie de section de 1,469 pieds carrés, y compris l'approfondissement et l'amélioration de l'entrée actuelle, est évaluée à \$2,123,000 par l'officier plus haut nommé; mais s'il était fait une entrée nouvelle, il estime que le prix de revient de cette partie de la ligne ci-dessus désignée serait de \$2,164,000.

Si la largeur du fond d'un canal est un point de grande importance, nous pouvons dire ici qu'il en est de même de sa superficie de section, lorsque, surtout, comme dans le canal Lachine, le volume d'eau est constamment plus considérable que ne l'exige la navigation, et nous croyons, conséquemment, que quelle que soit la forme du profil d'un canal, sa superficie de section doit être de 1,638 pieds carrés au moins, laquelle équivaut à une largeur de fond de 100 pieds et à une profondeur de treize, avec une inclinaison latérale de deux sur un.

Donner au canal actuel cette capacité, cela équivaldrait, en sus des qualités que donnent les évaluations ci-dessus, à un déplacement de roc ou de terre, selon le cas, de treize pieds de large sur toute la profondeur et longueur de la tranchée, travaux qui, pour son agrandissement, augmenterait de 30 p. c. la dépense représentée comme nécessaire.

Pour faire que la superficie de section de la nouvelle route soit aussi de 1,638 pieds carrés, l'augmentation serait d'environ 12 p. c. sur la quantité des excavations et presque d'autant pour la dépense à faire.

Joint au fait que la plupart des évaluations semblent basées sur des bas prix, ce qui précède porte à conclure que l'on approcherait plus de l'exactitude si la somme était augmentée d'au moins vingt pour cent.

Cela porterait le prix de revient de la nouvelle partie de la ligne à près de.....	\$2,780,000
L'agrandissement du canal actuel, depuis le même point et en montant, y compris une nouvelle entrée à Lachine, serait d'environ.....	2,600,000
Différence.....	\$ 180,000

Ces évaluations de ce que coûterait l'exécution des différents projets indiquent que celle de l'agrandissement serait d'un chiffre un peu moins élevé, mais, sous beaucoup de rapports, la comparaison est favorable à la nouvelle ligne, surtout pour les $4\frac{1}{2}$ milles au-dessus du pont du chemin de fer Grand Tronc, et entre les principaux avantages qu'elle offre, nous mentionnerons les suivants :

10. Les travaux qu'elle exigerait pourraient se faire dans la saison et de la manière la plus convenable.

20. La navigation ne serait pas interrompue par les travaux, et le public ou des particuliers n'auraient pas, non plus, à en souffrir.

30. Il ne serait aucunement nécessaire de vider le canal ni d'empiéter sur les droits ou privilèges des fermiers de pouvoirs d'eau.

40. Le chenal, une fois terminé, n'aurait pas de courants nuisibles et pourrait être utilisé à des frais minimes.

Depuis le pont du chemin de fer Grand Tronc, en descendant, jusqu'à l'angle sud-ouest de la cale située en aval du pont de la rue Wellington, on donnerait au chenal, tel que dit plus haut, 200 pieds de largeur.

Sur le côté ouest de ce chenal, entre le dernier endroit mentionné et l'écluse St. Gabriel, deux bassins, séparés par un espace de 150 pieds, ont été récemment construits. Ils ont chacun une largeur de 150 pieds, une longueur de 750, et ils sont à angle droit avec le canal.

Au sud de ces derniers, mais à 300 pieds de distance, il est question d'en construire deux autres de mêmes dimensions, pour faciliter le débarquement des bois de service et autres articles lourds ou massifs.

L'extrémité occidentale du bassin supérieur sera convertie en bassin de radoub.

Le coût de l'élargissement et approfondissement de cette partie du chenal, la construction de bassins, du bassin de radoub, d'une nouvelle écluse et d'un nouveau déversoir régulateur à St. Gabriel, et d'un coursier, des excavations à faire pour le chenal et pour enlever une partie de l'île, etc., est évalué à \$958,000.

Comme se rapportant à ce qui précède nous devons dire que le bassin Wellington est donné à l'entreprise et en voie de construction. Sa longueur doit être de 1,250 pieds, sa largeur de 225 et sa profondeur de 19 pieds.

Il débouche dans le grand bassin actuel que l'on va élargir en faisant disparaître le terrain triangulaire situé au nord du chemin entre le pont de la rue Wellington et le déversoir de décharge à l'ouest du moulin.

Cet espace, ainsi qu'un large chenal dans la direction de la sortie, seront creusés jusqu'à neuf pieds de profondeur, et à toutes les autres parties du bassin actuel il sera donné 13 pieds de profondeur.

La formation et construction d'une nouvelle entrée du canal, depuis le havre de Montréal et du côté extérieur de l'entrée actuelle, sont aussi données à l'entreprise et en voie d'exécution.

Elle embrassera la construction de deux écluses devant être de 18 pieds de profondeur, et la formation d'un bassin de 540 pieds de longueur entre ces écluses.

Y compris le déversoir régulateur, les ponts, portes d'écluse, chemins, etc., le prix de revient de ces travaux est évalué à \$1,300,000.

Nous devons dire aussi qu'il est question de faire un autre bassin profond de mêmes dimensions et parallèle à celui que l'on construit maintenant, et dont le coût probable, y compris l'acquisition de privilèges et une indemnité pour les améliorations faites sur la propriété, s'élèvera à environ \$600,000.

Quand ces bassins seront faits, il y aura 5,500 pieds linéaires de quai où pourront accoster des navires d'un tirant de treize pieds, et les nouveaux quais affectés seulement au service des navires des lacs formeront, réunis à ceux déjà en usage, une étendue d'au moins 10,000 pieds.

L'évaluation de la dépense qu'exigeront les divers travaux ci-dessus énumérés pourra donc se décomposer comme suit :

Formation d'un nouveau canal depuis Lachine jusqu'au pont du chemin de fer du Grand Tronc.....	\$2,780,000
Travaux entre ce dernier lieu et le pont de la rue Wellington.....	958,000
Nouvelle entrée depuis le canal jusqu'au havre de Montréal, y compris deux écluses, un bassin intermédiaire, etc., aussi bassin Wellington et formation du chenal y conduisant.....	1,300,000
Formation du second bassin d'eau profonde.....	600,000
Total.....	\$5,638,000

Après que la partie précédente de ce rapport fut rédigée (en octobre dernier) l'ordre vint de donner les travaux à l'entreprise, et il fut immédiatement pris des mesures à cet effet ; cependant, on put bientôt voir que quelques propriétaires des terrains sur lesquels devait passer la nouvelle ligne en exigeaient non seulement un trop haut prix, mais qu'ils avaient même réussi à donner à d'autres une idée exagérée de la valeur de leurs propriétés.

Des terrains qui, il y a quelques années, auraient pu être achetés pour \$120 l'acre et qui, lorsque le relevé du canal fut commencé, n'étaient pas évalués à plus de 300 à 400 piastres l'acre, ont récemment été vendus au prix de onze à dix-huit mille piastres l'acre.

On rapporte que ces prix énormes ont été obtenus lors de la vente à l'enchère de propriétés sises sur le côté nord du canal et entre le pont-tournant du chemin de fer Grand Tronc et le chemin de la côte St. Paul.

Les terrains n'avaient pas obtenu des prix aussi étonnants en amont de ce dernier endroit, bien que l'on nous ait informé que certaines parties avaient été vendues à des prix qui dépassaient huit ou dix fois leur valeur.

Afin d'obtenir des renseignements plus complets et plus dignes de foi sur la valeur des terrains, M. Sippell, l'officier local, fut chargé, au commencement de novembre, de "se rendre auprès des principaux propriétaires des terrains que la nouvelle ligne devait traverser, et de connaître d'eux personnellement le prix auquel ils seraient disposés à les vendre, etc., etc."

Ces renseignements une fois recueillis furent soumis en détail ; l'étendue des terrains et les prix de vente y étaient établis ; on constatait aussi que les intéressés avaient été informés en premier lieu de l'objet auquel on pourrait destiner ces terrains.

La lisière de terrain située entre le pont du chemin de fer et le chemin de la Côte St. Paul, contenant environ 29½ acres, mesure anglaise, est estimée dans cet état à.....	\$425,740
Depuis ce dernier endroit jusqu'à la pointe Leishman, au nord du village de Lachine.....	674,141
Total.....	\$1,099,881

Il est dit au bas de cet état que les prix demandés ne sauraient être maintenus, et

que la somme de \$580,180 est le montant approximatif que l'on aurait à payer, si l'on faisait l'acquisition de ce terrain pour le canal de la manière ordinaire.

Il est peut-être bon de faire remarquer à ce sujet que dans l'estimation générale mentionnée en premier lieu, il était question d'une somme de \$73,905.50, comme étant la valeur probable de tous les terrains nécessaires pour la nouvelle ligne projetée, depuis le pont du chemin de fer Grand Tronc, en haut, jusqu'à la Pointe Leishman, en amont du village Lachine; et l'on croit que ce montant, en des temps où l'on s'adonnait moins à la spéculation, aurait été amplement suffisant pour obtenir le droit d'exproprier.

En somme, la propriété a atteint, d'une manière qui n'est pas ordinaire, des prix si excessifs, que les circonstances ne justifient personne, dans mon opinion, de conseiller au département de songer pour un instant à payer des prix aussi exorbitants.

De plus, si le terrain, sur un parcours d'au moins deux milles et demi au-dessus du chemin de la Côte St. Paul, est bas, il n'est pas du tout avantageusement situé pour la construction d'un canal.

Sur un tiers environ du parcours, le fond consiste en une vase noire, ou autres matières spongieuses, qui ont à certains endroits une profondeur considérable.

Il faudrait comme de raison enlever ces matières jusqu'à ce que l'on trouve un fond solide, et combler ce vide avec de l'argile de manière à rendre solide la partie inférieure de la levée.

Il faudrait pour cela que la tranchée fut mise à sec, et ensuite les travaux pourraient se faire facilement; mais comme ce terrain bas est souvent inondé et est même humide durant des saisons entières, il est alors extrêmement difficile d'obtenir ce résultat.

Un autre embarras encore plus grave, et qui occasionnerait une dépense considérable, serait celui qu'offre une grande partie du fond qui est du roc, percé de nombreuses fissures et de veines ouvertes, qui seront la cause probablement que l'eau du canal s'échappera sous les levées et endommagera ainsi les propriétés avoisinantes. On ne pourrait remédier à cet inconvénient qu'en creusant le fond à une profondeur beaucoup plus grande que celle qui serait nécessaire pour le chenal, et en couvrant ensuite tout cet espace à une profondeur suffisante.

Il peut être bon aussi de faire observer qu'il y a bien peu de matériaux dans le voisinage propres à la formation d'une levée étanche, et qu'il faudrait les y transporter d'une très-grande distance, et, nous l'appréhendons, dans des conditions très-défavorables.

On ne pourrait pas s'en procurer une quantité suffisante ailleurs que dans le voisinage du chemin de la Côte St. Paul, on dans la côte qui se trouve au nord des chemins de fer Grand Tronc et Lachine, ou sur le côté sud du chenal actuel.

Eviter quelques-unes de ces difficultés a été sans doute l'un des objets que l'on a eu en vue en localisant le canal actuel le long d'un terrain plus élevé, là où les déblais pourraient servir à la formation des levées, qui reposeraient sur un fond solide.

Il y a à la pointe Leishman, le terminus supérieur projeté de la route, une bonne profondeur d'eau à une distance comparativement faible du rivage; mais elle n'offre aucuns avantages pour un bassin ou un havre; et de plus on ne saurait en former dans le voisinage moyennant une dépense raisonnable. L'étendue de terrain nécessaire pour les quais, on outre de celle qui est requise pour le chemin de fer Lachine (qui est le premier occupant), ne correspondrait nullement aux besoins du commerce en rapport avec une ligne ordinaire de navigation.

Ces faits, joints aux difficultés que l'on aurait vraisemblablement à surmonter en traversant ou en changeant la ligne du chemin de fer Montréal et Lachine, et différentes autres considérations moins importantes qu'a fait naître une seconde étude de la ligne projetée, ont fait conclure qu'il n'était ni dans les intérêts de la navigation, ni dans l'intérêt public ou local, de construire un canal qui se reliait au fleuve St. Laurent à un point situé au nord du village Lachine.

Les obstacles ci-dessus mentionnés que l'on avait à surmonter pour construire un nouveau canal parallèle à celui qui existe maintenant, joints à l'incertitude de pouvoir faire l'acquisition du terrain bas, à des conditions raisonnables, ont démontré

clairement qu'il était beaucoup à désirer que l'on fit un nouvel examen plus complet au sujet de l'élargissement du canal actuel.

L'officier qui a la direction immédiate des travaux, reçut instruction de s'occuper de la chose, et fut spécialement requis de donner son attention aux points suivants :

La formation d'un chenal contournant l'extrémité sud du pont de la rue Wellington, d'une capacité telle que sa superficie, jointe à celle des deux ouvertures actuelles, soit au moins égale au quatre cinquièmes de la superficie de section du prisme de ce qu'on appelle le bief culminant.

Depuis le pont mentionné jusqu'à l'écluse St. Gabriel, le canal devra avoir une largeur moyenne de 200 pieds et une inclinaison latérale de un sur un, recouverts de pierres posées à angles droits avec la déclivité. La largeur additionnelle près du pont devra être prise sur le côté sud en aval de St. Gabriel, et la largeur devra être augmentée du côté nord.

Une nouvelle écluse devra être construite à St. Gabriel, presque parallèle à celle qui existe maintenant, et, si possible, elle devra être placée de manière à ce qu'on puisse construire un coursier entre elle et les fabriques situées sur le côté nord du canal, ou bien un tunnel entre l'ancienne écluse et la nouvelle, sinon, on devra constater s'il n'y a pas de meilleur moyen à adopter pour maintenir le niveau de l'eau à la hauteur voulue.

L'élargissement devra se faire sur le côté sud de l'île, en amont de l'écluse St. Gabriel, et non sur le côté nord, ainsi qu'il en était d'abord question, et on ne devra prendre sur l'île suivante en amont que la largeur nécessaire pour que le chenal ait la largeur voulue.

Le chenal devra avoir une largeur moyenne de 175 pieds depuis l'écluse St. Gabriel jusqu'à celle de la Côte St. Paul, et l'élargissement devra se faire principalement sur le côté sud.

Tous les ponts-tournants devront être construits de manière à embrasser deux passages d'une largeur suffisante pour les navires; et le chenal sur les côtés nord et sud de ces ponts ainsi qu'au pont du chemin de fer Grand Tronc, devra être assez grand pour que la superficie de section de toutes les issues dans chaque cas soit suffisante pour laisser l'eau circuler librement.

La nouvelle écluse de la Côte St. Paul devra se trouver sur le côté nord et être parallèle à celle qui existe maintenant; et on devra construire dans ce but un déversoir régulateur sur le côté nord, ou bien un canal à voussoir entre l'ancienne écluse et la nouvelle.

Le prisme du canal devra avoir, depuis la nouvelle écluse à la Côte St. Paul en amont jusqu'à l'écluse de prise d'eau actuelle, une largeur moyenne de 150 pieds, ou une superficie de section de 1,950, ce qui doublerait presque la capacité du canal actuel.

Le bassin actuel de Lachine devait être examiné dans le but de voir si on ne pourrait pas trouver une nouvelle entrée au nord de celle qui existe maintenant, et de localiser une nouvelle écluse de garde sur le côté nord de l'écluse actuelle.

M. Sipple a récemment soumis une évaluation basée sur les instructions générales exposées plus haut, ainsi que des renseignements d'une même nature pour différentes autres lignes projetées, et on en trouvera une copie dans l'Annexe H. On peut dire, au sujet de ces estimations, que le dernier item dans chacune, appelé section No. 13, pour établir un canal sur la batture en amont du phare inférieur, se rattache, strictement parlant, aux améliorations du fleuve, et a en conséquence été inclus dans l'estimation pour l'approfondissement du chenal du lac St. Louis:

Nous devons dire aussi que l'agrandissement et les améliorations projetées entre la rue Wellington et les ponts du chemin de fer Grand Tronc, qui se trouvent mentionnés dans les sections trois, quatre et cinq, et doivent occasionner une dépense de \$963,400, y inclus les dépenses imprévues, etc., sont compris dans toutes les estimations.

Nous devons encore faire observer que la "onzième section" comprend dans tous les cas les travaux qui doivent être exécutés jusqu'à un point de l'entrée dans le fleuve, sauf pour ce qu'on appelle la ligne de la pointe Leishman, car la douzième section

comprend l'écluse de garde, le déversoir d'alimentation, les ponts, et un tiers environ d'un mille du canal, ce qui produit une somme totale de \$482,000.

L'élargissement du canal actuel depuis le pont du chemin de fer en aval, jusqu'au rivage du fleuve jusqu'à un point sur le côté supérieur du chemin, qui conduit à Lachine en amont de l'écluse de garde coûterait, d'après les estimations déjà mentionnées, environ \$2,705,447.

Ces estimations indiquent aussi qu'une nouvelle ligne depuis le pont du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'au bord du fleuve à la pointe Leishman, au village de Lachine, coûterait \$3,283,654.

La nouvelle ligne depuis le pont du chemin de fer jusqu'à la pointe Leishman coûterait donc \$578,207 de plus que l'élargissement du canal actuel entre le chemin de fer et le rivage près de l'écluse de garde actuelle.

Si l'on compare le coût probable de l'exécution de ces deux projets, on devra se rappeler qu'il faudra enlever environ 940,000 verges cubes de terre et d'argile pour l'élargissement en amont du pont du chemin de fer, ce qui forme une quantité assez forte pour qu'un entrepreneur doive se procurer les meilleures machines pour enlever ces déblais. Comme l'on est sous l'impression que la plus grande partie des déblais formés de terre et d'argile, peuvent être ainsi enlevés avantageusement durant la saison de la navigation, et qu'ils peuvent être transportés sur le terrain bas en arrière de la levée nord à environ mi-chemin, entre la Côte St. Paul et Lachine, nous croyons que l'on peut fort bien réduire l'estimation du coût de ces travaux de \$200,000 au moins.

Ajoutons aussi que dans l'estimation ci-dessus mentionnée pour l'élargissement, le coût des murs latéraux le long de la ligne entre les points déjà indiqués, joints aux déblais nécessaires, est porté à \$507,886, tandis que dans l'estimation pour l'élargissement mentionné dans la première partie de ce rapport, le coût des murs en talus pour toute la ligne est porté à \$186,300, auxquelles, pour des raisons déjà données, on a ajouté vingt pour cent, soit un total de \$223,560.

Convaincu que les murs en talus, mentionnés dans la première estimation, une fois qu'on aura fait les additions voulues, seront parfaitement suffisants, nous sommes d'avis que l'on peut très bien retrancher au moins \$200,000 du montant de la dernière estimation.

Ce qui ferait une réduction tant pour les excavations dans la terre que pour les murs latéraux, de \$400,000.

Il y aurait ainsi une dépense probable nécessaire pour l'élargissement du canal actuel, entre le pont du chemin de fer et le bord du fleuve, un peu en amont de la tête de l'écluse de garde actuelle à Lachine, de \$2,305,447.

Comme les principaux arguments pour et contre la construction d'une nouvelle ligne de navigation depuis le pont du chemin de fer en montant nous ont été soumis ainsi que les objections à l'élargissement du canal actuel, nous allons maintenant soumettre les principaux points à l'appui de ce dernier plan :

1o. Il n'y aurait pas d'incertitude à l'égard du fond, de la formation des levées, ni aucun risque d'encourir des dommages sur les propriétés avoisinantes résultant des fuites d'eau de ces levées.

2o. Le canal serait agrandi sans que le département fut à la merci de propriétaires qui surfont la valeur de leurs terrains.

3o. La grande partie des excavations dans l'argile pourrait se faire avantageusement à l'aide de machines durant la saison de la navigation, et tous les travaux à la surface de l'eau pourraient aussi s'exécuter à l'époque la plus favorable.

4o. Les frais d'entretien et d'administration seraient sans doute bien moindres pour un grand canal que pour deux de moindres dimensions.

L'examen que l'on a fait dans le bassin de Lachine dans le but d'y trouver une nouvelle entrée, a démontré qu'on pouvait obtenir une très bonne ligne, mais que sa formation serait très dispendieuse, et que l'on priverait le commerce de bois des facilités qu'il y trouve maintenant.

C'est pourquoi nous croyons que nous ne saurions mieux faire, dans les circons-

tances, que d'adopter le plan (déjà décrit) de former un nouveau havre ou bassin au sud de la ligne actuelle, ou de faire subir quelque modification à ce plan.

On aurait une bonne entrée en mettant ce plan à exécution, et l'on ajouterait une superficie d'au moins quarante acres de havre ou de bassin que pourrait utiliser toute ligne allant dans la direction de l'écluse de prise d'eau actuel.

Il appert d'après les estimations de M. Sippell que le coût des améliorations depuis la rue Wellington en montant jusqu'au pont du chemin de fer Grand Tronc serait de.....	\$ 963,400
Le coût d'un nouveau canal depuis le dernier endroit en montant, sur un parcours de quatre milles et deux cinquièmes, joint à l'expropriation des terrains qu'il porte maintenant à \$362,888 (mais pour lesquels les propriétaires réclament \$755,310) est estimé à.....	1,479,314
La ligne se joint au canal actuel au point ou près du point ci-dessus mentionné, elle le longe ensuite sur un parcours d'au moins les cinq sixièmes d'un mille, puis traverse le chenal dans une tranchée au-delà du nouvel emplacement pour une écluse de garde jusqu'au bord du fleuve et l'extrémité inférieure du nouveau bassin ; le tout étant estimé à.....	1,508,600
Nouvelle entrée du havre de Montréal, des écluses et bassins, donnés à l'entreprise, et bassin projeté.....	1,900,000
	<u>\$5,851,310</u>

Cette estimation et le plan qu'elle représente sont susceptibles des objections suivantes :

1o. Les prix estimés pour ces terrains, quoique fort supérieurs à leur valeur, sont bien moindres que ceux qu'il faudra sans doute payer.

2o. Il aurait fallu affecter une plus forte somme pour la formation du fond, des levées sur le terrain bas, et pour le transport des matériaux sur un long parcours.

3o. Si les items ci-dessus mentionnés étaient compris dans l'estimation, la dépense probable serait en somme beaucoup plus forte que celle qu'entraînerait l'élargissement et il n'en serait pas moins nécessaire de mettre le canal à sec durant un hiver au moins, vu qu'il y a près d'un mille de la ligne projetée dans le canal actuel où le fond est de roc.

Une autre évaluation soumise par M. Sippell indique le coût approximatif de l'établissement d'une nouvelle ligne sur un parcours d'environ trois milles et un dixième, ainsi que de l'amélioration et de l'élargissement des autres parties du canal actuel.

Élargissement du canal actuel depuis la rue Wellington en montant jusqu'au pont pour le chemin de la Côte St. Paul	\$1,725,694
Le coût d'un nouveau canal depuis ce pont en montant, sur un parcours de trois milles et demi, joint à l'expropriation des terrains, estimé à \$119,880.25 (mais pour lesquels les propriétaires réclament \$250,670,) est porté à.....	704,896
La ligne se joint au canal actuel au point ou près du point ci-dessus mentionné, elle le longe ensuite sur un parcours d'au moins les cinq sixièmes d'un mille, puis traverse le chenal, et continue en une tranchée au-delà de l'emplacement pour une nouvelle écluse de garde jusqu'à la rue du fleuve et à l'extrémité inférieure du nouveau bassin projeté, le tout devant coûter.....	1,508,600
Nouvelle entrée du canal au havre de Montréal, écluses et bassins, donnés à l'entreprise, et bassin projeté.....	1,900,000
	<u>\$5,839,190</u>

Ce projet et cette estimation offrent des objections semblables à celles que l'on a faites au projet précédent pour ce qui regarde l'expropriation, il faudra encourir de plus grands frais pour la formation du fond et des levées et le transport des matériaux et il faudra également mettre le canal à sec pendant un hiver au moins.

Voici quelle serait la dépense probable pour élargir le canal actuel en entier, en lui donnant les dimensions ci-dessus indiquées, et former une nouvelle entrée à Lachine :—

Depuis le pont du chemin de fer Grand Tronc jusqu'au bord du fleuve à Lachine, avec un chenal dans le bief culminant, ayant une largeur moyenne de 150 pieds.....	\$2,305,447
Formation d'une nouvelle entrée et d'un bassin au sud de la jetée actuelle à Lachine.....	751,500
Travaux entre les ponts de la rue Wellington et le chemin de fer Grand Tronc.....	963,400
Nouvelle entrée depuis le canal jusqu'au havre de Montréal, y compris deux écluses, le bassin intermédiaire, etc., le bassin Wellington, et la construction d'un chenal y conduisant.....	1,300,000
Construction d'un second bassin à eau profonde.....	600,000
	\$5,920,347

On voit par la première de ces évaluations que la nouvelle section du canal, longue de quatre milles et deux cinquièmes, jointe aux autres travaux indiqués, entraînerait à peu près la même dépense que celle voulue par la seconde estimation, quoique cette dernière comprenne un nouveau canal long de seulement trois milles et un dixième, et l'on constate par la troisième estimation que les dépenses de l'agrandissement du canal actuel sur tout son parcours seraient à peu près les mêmes que celles qu'occasionnerait l'un ou l'autre des deux projets que l'on vient de mentionner.

Mais s'il fallait payer les terrains aux prix qu'exigent les propriétaires, en supposant qu'il n'y aurait pas de difficultés extraordinaires à surmonter pour construire un canal étanche sur un sol bas, les frais d'exécution de l'un ou l'autre des deux projets mentionnés en premier lieu dépasseraient considérablement la dépense nécessaire pour l'agrandissement du canal actuel.

D'après le plan, mentionné dans la première évaluation, il faudrait construire deux ponts-tournants additionnels, dont l'un pour le chemin de fer Grand Tronc et l'autre pour le chemin de la Côte St. Paul, ce qui obligerait naturellement de les faire fonctionner et de les entretenir, et, comme nous l'avons déjà dit, les frais d'entretien seront beaucoup moins considérables pour un grand canal que pour deux canaux de moindres dimensions.

Il est bon en même temps de faire remarquer qu'il suffirait de mettre le chenal à sec durant un an pour exécuter l'un ou l'autre des deux premiers projets, tandis qu'il faudrait probablement retirer l'eau du canal pendant trois hivers pour opérer son élargissement.

Si ce dernier projet était exécuté et que le canal eut une largeur moyenne de 150 pieds sur le bief culminant, la vitesse du courant actuel serait diminuée de moitié, de sorte que l'alimentation pourrait être la même que maintenant sans aucun inconvénient.

Si la nouvelle ligne projetée était mise à exécution, elle aurait pour avantage d'augmenter la superficie de section, mais elle n'aurait guère d'autres bons résultats, tandis qu'elle occasionnerait beaucoup plus de risques que le canal actuel une fois agrandi.

Après avoir exposé d'une manière complète les traits principaux des différents projets, nous devons dire, que, si nous avons pu obtenir les terrains nécessaires à des prix raisonnables, ou même à des prix trois fois plus élevés que ceux que l'on estimait lorsque nous avons commencé cette étude, nous nous serions prononcés en faveur de

la construction de la nouvelle ligne depuis le pont du chemin de fer Grand Tronc en montant.

Mais les choses ont pris depuis un aspect si différent que nous avons raison de croire qu'il ne serait pas sage d'adopter ce projet.

Après avoir bien considéré la question sous toutes ses faces, et nous être bien convaincus de son importance comme des difficultés qu'elle présente, il nous semble que nous ne pouvons mieux faire, dans ces circonstances, que d'agrandir le canal selon les dimensions indiquées dans la troisième estimation.

Nous suggérons en conséquence que l'autorisation nécessaire soit donnée pour commencer les travaux sur cette base, afin que les plans, etc., soient préparés, et que les opérations commencent le plus tôt possible.

On pourrait indemniser les propriétaires de moulins qui ne pourront utiliser leurs pouvoirs d'eau durant l'hiver en les exemptant du loyer durant les travaux occasionnés par l'élargissement du canal, ou bien en leur aidant de quelque manière à faire fonctionner leurs machines à la vapeur tant qu'ils n'auront pas d'eau pour les alimenter.

A la fin du mois de septembre dernier, une lettre a été reçue du département, demandant que l'on fit l'examen de certains documents relatifs à la construction d'un canal sur cette partie du rivage nord du fleuve St. Laurent, qui se trouve entre Côteau Landing et les Cascades, dans le but de pouvoir comparer son coût probable et ses avantages relatifs avec ceux de l'agrandissement et de l'amélioration du canal de Beauharnois.

Comme c'est une question fort importante, sur laquelle il y a beaucoup de divergences d'opinion, et qu'un examen prendrait beaucoup de temps, nous avons cru devoir laisser la question en suspens plutôt que de différer à vous soumettre des informations qui se rattachent directement à d'autres divisions de notre système de canal.

CANAL CORNWALL.

Ce canal est le plus ancien et le plus grand de tous ceux qui sont compris sous la dénomination de canaux du St. Laurent. Il est long de $11\frac{1}{2}$ milles, large de 100 pieds au fond, et de 150 pieds à la surface, dans la tranchée, mais le chenal est considérablement rétréci là où il y a des tunnels ainsi qu'un pont-tournant à Cornwall.

Ce canal compte sept écluses, dont une de prise d'eau, disposées de manière à racheter une chute d'environ 48 pieds.

Les écluses ont une longueur de 200 pieds entre les portes, et une largeur de cinquante-cinq pieds dans le sas, et il y a sur les seuils une profondeur de neuf pieds d'eau, sauf lorsque l'eau du fleuve est très-basse.

Il y a trois écluses à l'extrémité inférieure du canal tellement disposées, qu'il y a une distance de seulement 331 pieds entre le No. 15 et la suivante dans l'ordre ascendant, et le bassin entre les écluses Nos. 16 et 17 a environ la même étendue.

Ces biefs courts mais extrêmement larges présentent toujours des difficultés lorsque deux navires, par exemple, qui pourraient circuler librement sur d'autres sections de la route essaient de passer l'un à côté de l'autre.

C'est le 3 novembre 1872, que l'on a remarqué le plus bas niveau d'eau sur le seuil de l'écluse d'issue, il a été alors pendant peu de temps de *huit pieds huit pouces*.

Il y a une distance de 1,474 pieds depuis l'extrémité inférieure de cette écluse (No. 15) jusqu'à la tête de l'écluse No. 17, puis de 1,000 pieds depuis cet endroit jusqu'au premier tunnel, où la largeur du canal à sa surface est de 110 pieds, et la clé de l'arche est d'un pouce et demi au-dessus du fond actuel du bief, qui est en général d'un pied environ au-dessous du seuil inférieur de l'écluse No. 18.

La distance depuis le tunnel jusqu'au pont-tournant vis-à-vis la ville de Cornwall est de 1,000 pieds, ou de 4,375 pieds depuis le bas de l'écluse inférieure.

L'ouverture entre les culées du pont est d'environ cinquante-six pieds, et elle est maintenant le seul passage pour l'alimentation du canal et des pouvoirs d'eau, loués sur le côté nord, lesquels font fonctionner une grande fabrique de coton, une grande fabrique de drap ou de laine, et un moulin à farine.

On a construit il y a quelques années, à une distance de 250 pieds, en bas du tunnel, un déversoir régulateur, au moyen duquel on peut faire écouler le surplus d'eau dont on n'a pas besoin.

Les ventelles qui servent à faire passer l'eau d'alimentation pour les pouvoirs hydrauliques sur le côté nord du canal, ont été construites par le gouvernement, et sont encore, je crois, sous le contrôle de ce département.

Un moulin à farine, et une scierie sont en opération depuis bien des années sur le côté sud du canal et à une faible distance en amont du pont-tournant; on y avait aussi bâti une grande filature de coton, mais elle a été incendiée peu de temps après sa construction.

On a loué sur ce bief des pouvoirs d'eau d'une force à mettre en opération trento-six paires de meules de moulin, ce qui représente au moins une force nominale de 360 chevaux, quoiqu'il soit fort probable que les pouvoirs d'eau dont on se sert sont beaucoup plus considérables.

Il y a une distance de 7,025 pieds depuis la tête de l'écluse 17 jusqu'à la tête de l'écluse No. 18; à environ 300 pieds de l'extrémité inférieure de cette écluse, le tunnel du ruisseau connu sous le nom de Wood's Creek passe sous le canal à une hauteur telle que la partie supérieure est à trois pieds deux pouces au-dessous du fond actuel.

L'eau d'alimentation de ce bief s'écoule par un déversoir construit sur le côté nord vis-à-vis la tête de l'écluse, de là par un coursier dont l'entrée se trouve un peu plus bas, sur le même niveau, que celui du canal. On a constaté cependant que la force du courant ainsi produit offre de sérieux inconvénients pour les navires qui remontent, lorsqu'ils entrent dans l'écluse.

Le bief entre les écluses 18 et 19 a une étendue de 7,789 pieds, et l'eau d'alimentation est maintenue de la même manière que pour celui du niveau inférieur, si ce n'est que le déversoir est au-dessous de l'écluse et est situé de manière à ce que le courant traverse le chenal d'une manière plus directe.

La distance entre les écluses 19 et 20 est de 8,333, et de 4,650 depuis la tête de l'écluse 19 jusqu'au tunnel qui conduit vers l'île Barnhart.

Ce tunnel, comme tous ceux que l'on construit sur un chemin a une largeur de douze pieds et une hauteur de neuf; mais dans ce cas, la clef de voûte est d'environ trois pieds neuf pouces au-dessous du fond actuel, et le canal est large de quatre-vingt-dix pieds seulement au haut de la ligne d'eau.

L'écluse No. 20 est large d'au moins quatre milles et trois quarts au-dessus de l'issue, et de près de six milles et trois quarts depuis le phare sur la jetée à l'entrée supérieure.

On a loué des pouvoirs d'eau suffisants pour mettre en opération dix paires de meules de moulin depuis le niveau au-dessus de cette écluse, mais on en a utilisé qu'une partie. L'eau d'alimentation nécessaire pour le canal de Cornwall en sus de celle qui passe comme on l'a dit plus haut, est fournie par un déversoir qui se trouve à angles droits avec l'écluse, presque vis-à-vis des poteaux tourillons inférieurs.

Depuis cette écluse située au bas du bief culminant, la ligne est fort tortueuse sur un parcours d'au moins cinq milles le long du fleuve, sans doute pour éviter autant que possible les élévations de terrain près de la rive.

Le canal présente en différents endroits sur cette section (longue probablement de trois quarts de mille) des élargissements considérables, qui ont parfois une grande profondeur.

Le ponceau des Mille-Roches passe sous le canal, à environ un mille en amont de l'écluse mentionnée, et à une longueur telle et est disposé de manière à ce que le canal n'ait qu'une largeur de 100 pieds à la surface, et la clef de voûte de l'arche est d'environ 16 pouces au-dessous du fond actuel. Le ponceau du chemin de Moulinette se trouve à environ deux milles plus loin en amont; le canal a, à cet endroit, une largeur de 117 pieds à la ligne d'eau, et la clef de voûte de l'arche s'élève à quinze pouces du fond.

L'écluse de garde se trouve à près de cinq milles et trois quarts au-dessus de l'écluse No. 20, ou à environ un mille au bas de l'extrémité inférieure de la jetée extérieure ou de la jetée du fleuve à l'entrée; elle est d'ordre composite; les extrémités

et les enclaves des portes sont en pierre de taille, et les côtés qui forment le sas sont en caissons.

On a construit un coursier d'alimentation sur le côté nord de l'écluse large de vingt-huit pieds à la surface de l'eau, ainsi qu'un déversoir régulateur, vis-à-vis les portes inférieures, large de trente-sept pieds entre les murs latéraux.

Le mur à pertuis du déversoir s'avance jusqu'à deux pieds et demi du plus bas niveau de l'eau, il renferme six pertuis, de quatre pieds sur trois chacun, lesquels, déduction faite de l'épaisseur des portes respectives, donnent aux ouvertures des pertuis une superficie de trente-six pieds carrés.

Le volume d'eau au-dessus des pertuis (moins la jetée centrale) étant de 85 pieds carrés, lorsqu'il y a neuf pieds d'eau sur les seuils de l'écluse, l'eau n'a plus à couvrir qu'une superficie totale de 148 pieds carrés, lorsque tous les passages sont parfaitement ouverts, ou moins qu'un huitième de la superficie de section du canal.

Il est évident que l'alimentation de l'eau ne répond nullement aux besoins lorsqu'on sait que, à l'époque des eaux basses du fleuve, l'eau en amont de l'écluse de garde a le même niveau que celle qui se trouve en aval, et il arrive, souvent, durant certaines années, que le niveau du fleuve n'est pas élevé de plus d'un pied que celui du canal.

La profondeur de l'eau sur les seuils d'écluse a été de huit pieds trois pouces durant quelques jours au mois d'octobre 1872; elle a même été de huit pieds sept pouces durant une journée au mois d'octobre 1873.

Ces seuils ayant été placés de manière à ce que neuf pieds d'eau les recouvrent, il est évident que, à moins que l'eau du fleuve ne soit plus haute pour donner cette profondeur, il n'y aura pas d'accumulation à l'extérieur des portes auxiliaires, l'alimentation ne saurait être en conséquence plus grande que la capacité limitée du déversoir ne le permet, avec le volume d'eau que l'on peut obtenir, en abaissant le bief culminant à son extrémité inférieure.

Ce fait s'est imposé forcément en 1872 à l'attention de ceux qui ont des intérêts dans la navigation, et des locataires des pouvoirs hydrauliques, car l'eau a été alors aussi basse ou presque aussi basse qu'en aucun autre temps dont il soit fait mention au registre.

Le bord de ce bief, en amont comme en aval de l'écluse de garde, étant de quelques pouces seulement plus bas que la partie supérieure des buscs actuels, il devrait en conséquence être baissé d'au moins quatre pieds et demi afin d'obtenir une profondeur d'un pied au-dessous des seuils d'écluse, de façon que les navires tirant 12 pieds puissent y circuler librement à l'eau basse.

En abaissant le lit du canal, comme nous l'avons dit plus haut, et en continuant les glacis sur une même inclinaison, le fond n'aurait plus que 82 pieds, ce qui nous obligerait d'augmenter la largeur de 18 pieds, si l'on veut obtenir les dimensions voulues.

L'aspect général de la levée sud, joint à ce que nous avons pu apprendre touchant sa formation, nous fait croire qu'il ne serait pas sage de la déranger en aucune manière. L'élargissement devrait donc se faire du côté nord, quoique le sol soit en grande partie élevé et qu'il semble fort dur.

Les matières dont on fera l'excavation devront être en général transportées le long du côté extérieur ou du fleuve de la levée sud, et les déblais de toute cette partie qui se trouve au-dessous de la ligne d'eau ordinaire devraient être faits au moyen de dragueurs puissants, bien adaptés aux matières dures, et on devra prendre les mesures nécessaires pour que l'approfondissement et l'élargissement du canal se fasse sans qu'on doive en aucun temps le mettre à sec, ou sans qu'on empêche aucunement la circulation des navires.

Il est fort probable que pour atteindre cette fin on devra construire plusieurs grues mobiles, et placés séparément à de faibles distances le long de la levée sud, de façon à faciliter le travail nécessaire pour déposer les déblais sur le côté extérieur qui est celui du fleuve.

Pour approfondir et élargir le prisme de ce bief, d'après les dimensions proposées

il faudra faire l'excavation d'au moins *un million et un quart* de verges cubes de matières.

Comme on l'a déjà vu, l'eau en amont et en aval de l'écluse de garde a souvent été au même niveau, et dans les saisons d'eau basse ordinaires, le fleuve, durant une période de temps considérable, n'est pas élevé de plus de dix à douze pouces que le canal.

On voit par ces faits combien il est nécessaire d'avoir un coursier d'alimentation aussi grand que possible, et surtout d'avoir un déversoir régulateur muni d'autant d'ouvertures que possible pour le passage de l'eau dans son mur à pertuis, avec une largeur et une profondeur suffisantes, pour que toute l'eau d'alimentation puisse y entrer facilement, lorsque les pertuis sont ouverts.

La digue de centre de l'écluse et celle du canal sont maintenant presque les mêmes, de sorte qu'il y a en réalité une moitié seulement de la surface de la largeur du canal pour la moitié nord de l'écluse, sa levée et le coursier. Nous devons aussi faire observer que le terrain sur le côté nord est d'au moins quarante pieds plus élevé que le fond projeté du bief.

Si l'on veut approfondir le chenal de la manière indiquée, il est évident que l'on devra reconstruire l'écluse de garde actuelle, construire un coursier d'alimentation plus large, ainsi qu'un déversoir d'alimentation beaucoup plus grand.

Pour obtenir ce résultat et placer les nouvelles constructions dans presque la même position que celles qu'elles occupent maintenant, il faudra mettre le canal à sec durant au moins un hiver, ce qui offrirait de sérieux inconvénients que l'on doit éviter, si possible, car tous les moulins et manufactures de Cornwall ne pourraient ainsi continuer de fonctionner, ce qui priverait d'ouvrage un grand nombre de personnes.

En choisissant un autre emplacement pour l'écluse et le coursier, on pourrait, croyons-nous, obvier tout-à-fait à ce grave inconvénient ; les travaux seraient, de plus, mieux exécutés, et les dépenses seraient très-peu ou point augmentées.

Nous avons, cependant, tout lieu de croire qu'il ne serait pas sage de choisir pour cette fin un emplacement qui serait beaucoup en aval de l'endroit actuel, car le niveau de l'eau dans le canal dépasse maintenant de plusieurs pieds celui du fleuve qui se trouve tout à fait vis-à-vis, et la levée qui sépare le canal du fleuve n'est pas vraisemblablement de nature à tenir l'eau, si le niveau des eaux hautes du fleuve devait être continué plus loin en aval.

Si, comme on l'a déjà vu, le niveau du fleuve et du canal est le même, à de courtes périodes irrégulières, il arrive, à certaines époques beaucoup plus longues, que le fleuve est élevé de plusieurs pieds de plus que le canal. La différence, dans ce cas, entre le canal en aval de l'écluse de garde et cette partie du fleuve qui se trouve vis-à-vis, est réellement moindre qu'aux eaux basses, car le déversoir régulateur maintient généralement le grand bief à une hauteur uniforme.

On pourrait changer tout cela en plaçant l'écluse de garde plus bas, car le niveau de l'eau haute pourrait alors se continuer le long d'une partie du fleuve, où on a eu, paraît-il, beaucoup de difficulté à la rendre étanche, même aux eaux basses.

Nous croyons donc que, quels que soient les avantages qui en résulteraient si l'on plaçait l'écluse de garde plus à l'est, ils seraient plus que contrebalancés par le risque d'élever l'eau sur une partie de la levée qui ne serait pas étanche.

Pour remédier à cet inconvénient d'une manière qui offre le moins d'objections, nous suggérons de placer la nouvelle écluse de garde à environ un quart de mille en amont de l'écluse actuelle, et de manière à se trouver sur le côté sud de la ligne centrale.

Ce changement, y compris une tranchée de quarante-cinq à cinquante pieds à la hauteur de la levée nord (où sur la distance ci-dessus la ligne décrit une courbe plus grande que la surface d'eau actuelle), donnerait un espace suffisant.

L'écluse pourrait être construite sur le côté nord ou sud du chenal ; mais, dans ce dernier cas, il faudrait bâtir un pont pour y donner accès. Nous croyons que dans les deux cas, l'écluse pourrait être construite durant l'été, d'abord en coupant la pointe ci-dessus mentionnée, puis en entourant l'espace nécessaire au moyen de batardeaux, disposés de manière que les navires puissent circuler librement de chaque côté.

On pourrait construire le déversoir régulateur durant la saison suivante, et l'alimentation pourrait se faire pendant ce temps par l'écluse; autrement, si tous les matériaux étaient préparés et livrés, le déversoir pourrait être construit dans un mois, à l'époque où le canal est mis à sec, en vue des réparations du printemps.

On a construit, il y a quelques années, à l'extrémité supérieure du rivage du fleuve une jetée en caissons, qui s'avance à 325 pieds en montant; elle a eu pour effet de beaucoup améliorer l'entrée et d'élever l'eau au-dessus de l'écluse de garde d'au moins *cinq* *pouces*.

La surface de l'eau offre, cependant, très-peu de déclivité sur une longue distance en amont de l'extrémité supérieure de la jetée, de sorte que si on prolongeait celle-ci sur un parcours raisonnable, il n'en résulterait pas une élévation notable de l'eau à l'intérieur. Ceci vient évidemment à l'appui du fait déjà mentionné que, pour obtenir la profondeur d'eau voulue, il faudrait abaisser le fond du bief supérieur.

Nous allons maintenant appeler votre attention sur l'entrée inférieure comme l'endroit où il faudra exécuter des travaux non moins considérables. Comme nous l'avons déjà dit, il n'y a qu'un espace de 331 pieds entre les écluses, et il en résulte des retards considérables pour des navires ordinaires lorsqu'ils se rencontrent. Si cet inconvénient existe maintenant, il n'y a pas de doute qu'il se ferait plus sentir si les navires étaient plus gros, et encore plus, si l'on diminuait en même temps la longueur des biefs. Ce dernier résultat doit se produire dans l'un et l'autre de ces biefs, si l'on ajoute cinquante pieds à la longueur de chaque écluse actuelle, quelle que soit l'extrémité à laquelle ce prolongement soit fait.

On doit aussi ne pas oublier que les seuils et la base de l'écluse d'issue, à l'exception de la partie centrale du radiér du sas, ont au moins trois pieds de trop d'élévation, et il y a aussi tout lieu de croire que pour les abaisser ainsi, il faudrait les reconstruire complètement.

On ne saurait judicieusement placer cette écluse plus loin dans le fleuve, et cela nous mène à la conclusion que pour obtenir la longueur des biefs voulue, il faudra aussi reconstruire les deux autres écluses.

Les navires ne peuvent se rencontrer facilement dans des biefs qui ont moins que deux fois et demie leur longueur, et cette étendue est bien plus considérable que celle qu'on peut obtenir moyennant une dépense modérée, pour les gros navires déjà mentionnés.

Cet état de choses ne provient pas seulement de la position relative actuelle des écluses, mais du fait que la glace s'accumule tous les ans à une faible distance au bas de l'entrée du canal, ce qui a pour effet d'élever l'eau du fleuve au point qu'elle passe alors au-dessus des deux écluses inférieures.

Il est évident, dans ces circonstances, que la formation et l'entretien des digues qui pourraient être nécessaires pour pouvoir mettre à sec l'écluse d'issue seraient très-coûteux, même si l'on pouvait exécuter ces travaux durant les mois où la navigation est d'ordinaire interrompue.

L'eau s'élève souvent aux époques déjà indiquées à vingt pieds au-dessus de son niveau ordinaire, et elle a été en 1861 de vingt et un pieds plus haute qu'au mois de septembre de l'année précédente.

Une barrière de glace se forma cette même année vis-à-vis la ville de Cornwall, et elle eut pour effet d'élever l'eau au point qu'après s'être refoulée jusqu'au tunnel du ruisseau appelé Wood's Creek (près de l'écluse No. 18), elle entra dans le canal et éleva de telle sorte que l'on appelle le niveau de Cornwall, qu'elle en submergea les levées à plusieurs endroits. L'eau dépassait à cette époque dans cette partie du fleuve son niveau ordinaire de vingt-neuf pieds.

Ces faits indiquent clairement que la reconstruction des écluses inférieures du canal Cornwall durant l'hiver ou les premiers mois du printemps, offrirait des difficultés qui ne sont pas ordinaires. Il n'en faut pas moins pour tout cela baisser le radiér de l'écluse d'issue, et changer la position relative des autres, afin d'avoir des biefs de la longueur voulue.

Après avoir examiné à fond les sérieuses difficultés que présenterait probablement l'élargissement de cette partie de la ligne actuelle, ainsi que l'incertitude où l'on

est de pouvoir les surmonter avantageusement, nous avons cru opportun de faire un examen complet de la localité, afin de nous assurer si l'on ne pourrait pas obtenir avantageusement une nouvelle issue et une tranchée indépendante. Ce relevé nous a démontré qu'à environ 300 pieds au sud de la ligne actuelle, il y a un endroit favorablement situé pour une entrée, lequel renferme une profondeur d'eau dans le voisinage. Il est en même temps protégé jusqu'à un certain point par une pointe qui s'avance légèrement, du côté du fleuve en montant, laquelle a pour effet de repousser au large le courant et de produire une sorte de remous, qui rend son accès aussi facile que n'importe quel autre endroit de la localité.

Depuis ce point la ligne pourrait être continuée en montant presque parallèlement à la rangée actuelle d'écluses et à une faible distance au-delà du tunnel déjà mentionné, et les nouvelles et anciennes sections de la route se relieraient tout près de là. Si l'on exécutait ce plan, on pourrait racheter la différence du niveau entre le fleuve et le bief de Cornwall au moyen de deux écluses, ce qui permettrait de construire le bief intermédiaire en lui donnant la longueur voulue.

Ce plan permettrait de faire les fondations ainsi que la maçonnerie de l'écluse pendant l'été, et les travaux seraient sans doute alors meilleurs et occasionneraient moins de dépenses qu'en aucune autre saison de l'année.

Il ne serait plus nécessaire ainsi de mettre le canal à sec ou de déranger en aucune manière les pouvoirs d'eau considérables qu'il y a là.

Nous avons tout lieu de croire que le terminus inférieur serait dans une position au moins aussi bonne pour l'entrée ou la sortie des navires que le terminus actuel; de plus il y a une pointe située au nord que l'on pourrait élever et à laquelle on pourrait donner une force de résistance suffisante pour le protéger contre les effets de la glace lors de la débâcle.

Il faudrait comme de raison pour effectuer ce projet, acheter tout ce bloc de terre qui se trouve entre le canal et le fleuve, et qui couvre un espace d'environ trente-quatre acres; l'acquisition de ces terrains nous permettrait fort bien de fermer le ponceau si on jugeait à propos de ne pas le prolonger plus au sud.

Il faudrait ainsi supprimer le déversoir de décharge actuel et en construire un autre dans une position appropriée au nouveau chenal, autrement les anciennes écluses pourraient être converties en des déversoirs régulateurs et le chenal en un coursier, ce qui, dans les circonstances, serait probablement la meilleure destination qu'on put leur donner.

L'expérience que nous a donnée la répétition du phénomène ci-dessus mentionné, nous a porté à supprimer les constructions supérieures relatives à l'écluse d'issue, et à bien assujétir les portes dans les enclaves, à la clôture de la navigation chaque année; mais comme la chute est de seulement six à huit pieds, il y a même alors rarement moins que trois pieds d'eau dans le bief au-dessus, c'est-à-dire assez pour empêcher que les navires ne touchent trop fortement le fond.

Quoiqu'il soit probable que les dommages occasionnés par la glace seraient bien moindres à la nouvelle entrée, il est très-vraisemblable qu'il faudrait recourir aux mêmes moyens que ci-dessus, et comme l'ascension serait à peu près égale à la profondeur du canal, le bief serait alors tout-à-fait à sec.

Nous suggérons pour obvier à cet inconvénient, lorsque la chose sera nécessaire, de placer un certain nombre de poteaux d'arrêt sur le mur de chute de l'écluse, suffisant pour maintenir une profondeur de trois à quatre pieds dans le bief. Ces poteaux devront être placés, au mois de décembre et enlevés de bonne heure le printemps suivant.

Acheter le terrain qui se trouve entre le fleuve et le canal, former et protéger un nouveau chenal d'entrée, construire deux nouvelles écluses et un nouveau déversoir régulateur, prolonger le ponceau actuel ou le faire disparaître totalement, former une liaison entre les anciennes et les nouvelles parties de la ligne, protéger les levées, etc., coûterait environ \$530,000.

Pour obtenir la profondeur d'eau nécessaire sur le bief de Cornwall, et aussi dans les écluses 18 et 19, on propose dans les deux cas d'exhausser le niveau d'environ trois

pieds, au lieu d'essayer à baisser le fond, car ce dernier moyen entraînerait aussi la nécessité d'élargir.

On croit que les travaux d'élargissement, d'approfondissement et de solidification des levées, coûterait à peine la moitié de la somme qu'il faudrait pour approfondir et élargir le prisme.

Il y a également raison de croire que ces travaux seront si avantageux pour les locataires, surtout lorsque les écluses fonctionnent, qu'ils ne peuvent hésiter d'exhausser, à leurs fruis, leurs vannes et coursiers, à la hauteur convenable.

En adoptant ce plan, on n'aurait à craindre aucun empiètement sur les propriétés privées du voisinage.

Je dois ajouter que par l'élévation de ces niveaux le fond des écluses 18 et 19 serait suffisamment bas pour des navires d'une plus grande dimension, en sorte qu'en ajoutant au radier de manière à faire les murs latéraux sur toute leur longueur et en leur donnant d'un bout à l'autre une plus grande hauteur, on pourrait atteindre le but désiré.

Il y a cependant contre ce plan plusieurs objections dont voici quelques-unes :

1. Les murs actuels ne sont pas dans un très-bon état, partie parce que quelques pierres se sont détachées, mais surtout en raison de la qualité du mortier employé à leur confection.

2. Les écluses ont 55 pieds de largeur et doivent rester telles, si seulement les murs sont faits plus longs et plus élevés, ce qui nécessiterait des portes plus massives, et prendraient plus de temps à relier et vider qu'une écluse de 45 pieds de largeur, et cela sans avoir aucun avantage quelconque.

3. Il faudrait que les travaux fussent exécutés en hiver et dans les premiers mois du printemps, alors même qu'à des frais beaucoup plus considérables ils ne pourraient l'être aussi bien ; en outre, pour atteindre ce but, il faudrait vider le canal, ce qui empêcherait les moulins de fonctionner.

Après avoir examiné de près ces différentes matières, la question suivante se présente naturellement : peuvent-elles être résolues, de manière à diminuer les difficultés, dans les bornes d'une dépense modérée ?

Il est hors de doute que les écluses se trouvent aujourd'hui dans les meilleures ligne et position pour la navigation ; de plus on pourrait, pendant l'été, en construire d'autre dans des endroits où elles seraient également accessibles au moyen de bons abords.

Elles pourraient être localisées sur le côté nord des constructions actuelles, presqu'en ligne avec les coursiers, à moins de frais ; mais le choix d'un emplacement sur ce côté entraînerait la nécessité de construire et entretenir un pont aux deux extrémités de chaque écluse de manière à former un chemin de halage continu. Naturellement, avec ce plan, on se dispenserait des petits déversoirs d'alimentation actuelle, car les vieilles écluses serviraient exclusivement à régulariser le niveau d'eau.

Pour placer les nouvelles écluses au sud de celles qui existent aujourd'hui, il faudrait faire des excavations beaucoup plus considérables, construire et protéger quelques hautes levées, mais on éviterait les frais et les incon vénients résultant des ponts sur les chemins de halage.

Dans l'un comme dans l'autre cas les travaux pourraient être exécutés dans la saison de l'année la plus favorable à ces opérations, et, ce qui est pour le moins aussi important, sans retirer l'eau ni gêner la navigation.

Bref, en adoptant le plan de construire des écluses entièrement neuves, elles pourraient être faites de dimensions uniformes, les travaux seraient mieux exécutés, et la plupart des objections ci-dessous énumérées, sinon toutes, disparaîtraient.

Persuadé que ce serait le meilleur plan à adopter, je dois dire que les études faites à ce sujet conduisent à la conclusion que le côté sud devrait être choisi pour emplacement de l'écluse No. 18, mais que tout probablement il faudra mettre l'écluse No. 19 au nord.

La profondeur et la superficie de section qu'il s'agit de donner au bief entre les écluses Nos. 1 et 20 peuvent être obtenus soit en élevant le niveau, ou en abaissant le fond et en élargissant le chenal, selon qu'on jugera le plus avantageux.

En exhausant le niveau de l'eau, on en réduirait le volume et la chute à l'écluse No. 20 ; par conséquent la valeur de la propriété qui s'y trouve serait dépréciée, et en divers endroits sur le côté nord les terres seraient inondées. Sur le côté sud, les levées étant en plusieurs endroits hautes et comparativement étroites, il faudrait les élargir, les solidifier, les protéger et exhausser.

L'arche du ponceau pour le chemin qui conduit à l'île de Barnhart est d'une hauteur qui nécessiterait de baisser le fond du chenal, mais il faudrait dans l'un ou l'autre cas allonger le ponceau d'au moins quarante pieds pour donner la largeur nécessaire à l'écoulement.

En examinant attentivement le sujet, on croit que dans ce cas il serait moins dispendieux d'approfondir le chenal plutôt que de tenir permanemment l'eau à un niveau plus élevé.

L'écluse actuelle le (No. 20) se trouvant sur une courbe prononcée de la ligne, ses abords, de n'importe quelle direction, sont défavorables pour les gros navires, et ils le seraient davantage si l'écluse était allongée et les dimensions des navires augmentées. Ceci, et le fait qu'elle a dix pieds de largeur de plus qu'il ne faudrait, et que les fondations sont trop élevées dans le cas où l'on diminuerait le fond du bief pour donner la profondeur voulue, démontrent la nécessité d'une nouvelle écluse.

A en juger d'après l'aspect général du terrain qui se trouve entre le canal et le fleuve, la nouvelle écluse pourrait y être localisée de telle sorte que la ligne et ses abords seraient améliorés, sans entraîner des frais beaucoup plus considérables qu'il n'en faudrait pour mettre l'écluse actuelle à la hauteur des exigences de la situation.

J'ai déjà dit que le fond du point de partage devrait être abaissé de trois pieds et demi à quatre pieds et demi ; conséquemment les ponceaux de Mille-Roches et de Moulinette, qui ne se trouvent qu'à quinze ou seize pouces au-dessous du fond actuel, devraient être en partie démolis, reconstruits et allongés.

Le fond de ces ponceaux est déjà si bas que l'eau du fleuve y reflue, et d'un autre côté la hauteur entre le chemin et le centre du plafond de l'arche n'a que neuf pieds, ce qui permet à peine à une voiture ayant une charge modérément haute et large de passer.

Si cette partie de l'arche qui se trouve immédiatement sous le chenal était baissée de trois pieds, le chemin au-dessous devrait l'être également afin de réserver un passage de cette hauteur. Ceci et l'extension voulue des arches rendrait nécessaire de couper considérablement les parties inclinées du chemin qui conduit aux ponceaux.

Mais même pour obtenir plus d'espace, le chemin ne peut judicieusement être réduit à une longueur qui empiéterait sur les fondations des culées et les exposerait à l'action de la gelée ou des eaux du fleuve.

Bien qu'il faille inévitablement diminuer à moins qu'elle est maintenant la hauteur entre le chemin et l'intrados de l'arche, le trafic ordinaire y trouvera cependant des avantages considérables ; et si c'est nécessaire, on pourra prendre des arrangements pour transporter, sur un bateau plat adapté à cette fin, les articles massifs d'un côté du canal à l'autre. Voir l'annexe F.

Mon attention ayant été attirée sur les principales matières concernant l'élargissement projeté, je donne ici une évaluation approximative des sommes qu'entraînerait l'exécution des travaux :

Créer une nouvelle sortie pour le canal, construire deux nouvelles écluses, convertir les écluses actuelles en déversoirs régulateurs, former et protéger les levées, acheter les terrains, etc.....	\$530,000
Exhausser, solidifier et protéger les levées des niveaux entre les écluses Nos. 17 et 18 et entre 18 et 19, baisser le fond et élargir le bief entre les écluses 19 et 20, construire trois nouvelles écluses, construire des jetées, culées et un nouveau pont-tournant à Cornwall, prolonger le ponceau Maple Grove, etc.....	800,000
Approfondir et élargir le point de partage, construire un nouveau coursier d'alimentation, former un bassin à l'entrée, etc.....	830,000
	\$2,160,000

Les bateaux à vapeur du tirant qui a été jusqu'ici en usage sur le fleuve St. Laurent, en descendant quand l'eau est à ses niveaux ordinaires, suivent généralement le chenal principal entre Prescott et l'entrée du canal de Cornwall, et la plupart des bateaux à passagers descendent par les rapides et suivent le chenal tout le long jusqu'au port de Montréal.

Les navires qui montent passent tous par les canaux de Lachine, Beauharnois et Cornwall, mais en sortant de ce dernier, à Dickinson's Landing, les bateaux à passagers continuent à monter tout-à-fait en dehors de ce qui est connu sous le nom de

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Ces canaux sont situés sur la rive nord du fleuve, et furent construits surtout pour éviter les Galops et autres rapides de moindre chute, ainsi que certaines étendues d'eau rapide dont il sera question par la suite.

Ils ont été formés en pratiquant des tranchées à travers des pointes qui s'avancèrent dans la rivière, et avec les matériaux enlevés, formant des baies et dentelures sur les bords du fleuve de manière à former dans chaque cas des levées continues entre le fleuve et le canal.

Dans les endroits où le courant est fort et l'eau profonde, ou bien partout où les circonstances l'exigeaient, les levées ont été tenues en place par une ligne de caissons faits à peu de frais, et tout le long du côté extérieur, ainsi qu'à d'autres endroits où c'était nécessaire, elles furent pour la plupart protégées par un revêtement de pierre.

En faisant la tranchée d'un bout à l'autre on a donné au chenal une longueur de cinquante pieds au fond, avec une inclinaison latérale de deux sur un.

Les écluses sont d'une bonne qualité de pierre à parement, dans une bonne condition ; elles ont 200 pieds de longueur entre les portes et 45 pieds de largeur.

Quoique collectivement appelés canaux de Williamsburg, ils sont situés dans trois comtés différents (Stormont, Dundas et Grenville) et, étant à une distance considérable les unes des autres, ils se trouvent en réalité dans trois divisions, et l'on peut les décrire brièvement comme suit, avec leurs positions relatives.

Le premier dans l'ordre ascendant est connu sous le nom de canal de la Pointe Farran qui commence à la tête de ce qu'on appelle "Grand Remou" près les rapides du chenal du nord, ou environ quatre milles et trois quarts en amont de l'extrémité supérieure du canal Cornwall.

Dans cette partie du fleuve, entre ces localités, il y a une profondeur d'eau suffisante pour les navires de la plus grande classe, et la déclivité de surface n'est que de six dixièmes d'un pied ; mais dans la baie ou remou dont il est question plus haut il y a un contre-courant irrégulier qui rend très perplexes ceux qui ne sont pas au fait de son action particulière ; c'était surtout le cas, il y a quelques années, dans le voisinage de l'écluse ; mais l'entrée a été beaucoup améliorée par la construction d'une jetée au large et qui a eu pour effet de changer jusqu'à un certain point la partie nord du courant.

Le canal a environ trois quarts de mille de longueur, et une profondeur de pas plus que sept pieds et demi à extrême eau basse ; il a été surtout formé en levant le bord extérieur de la levée sur le côté nord-ouest du fleuve et qui en cet endroit varie de quinze à trente-huit pieds de hauteur au-dessus de la surface de l'eau.

L'écluse a une chute ou élévation de trois pieds et demi, et sur son seuil inférieur il n'y avait fréquemment, en 1872, pas plus que sept pieds et neuf pouces d'eau.

Il est donc évident que le fond du bief doit être baissé d'au moins cinq pieds et avoir une largeur qui permette à deux gros navires de se rencontrer sans obstacles, et que l'écluse doit être démolie et reconstruite ou une nouvelle construite ailleurs dans les environs.

Mais il y a des raisons pour croire qu'on ne pourrait judicieusement choisir dans ce voisinage un autre emplacement pour y mettre une écluse, en sorte, que la reconstruction de celle qui existe aujourd'hui sera inévitable, à moins que les recommandations subséquemment mises au jour soient jugées dignes d'être adoptées en partie ou

en tout, et dans ce cas il est probable que le prolongement de l'écluse serait jugé suffisant.

L'entrée supérieure de ce canal est ainsi située que le côté sud d'une batture qui s'étend obliquement vers la terre se trouve à 300 pieds en amont de la jetée qui est en ligne avec le côté sud du chenal, et un peu plus haut il s'étend à une distance considérable au-delà de cette ligne.

Jusqu'au sud de l'entrée immédiate le courant est certainement de trois milles et demi à l'heure, et il continue dans cette proportion jusque près le pied de l'île au Chat.

Démolir l'écluse et en construire une nouvelle qui aurait les dimensions voulues, approfondir le chenal et l'élargir de manière à lui donner quatre-vingts pieds au fond, et améliorer l'entrée supérieure coûterait probablement \$320,000.

Depuis l'extrémité supérieure de ce canal jusqu'au Rapide Plat, distance de dix milles et un quart, l'inclinaison de surface est d'environ 8.29 pieds, et d'un bout à l'autre de cette partie du chenal en aval de l'île au Chat, et au nord de la batture de la Pointe à l'Esturgeon sur le côté américain, le courant est, comme je l'ai déjà dit, d'environ trois milles et demi à l'heure. De là, sur un espace de deux milles, jusqu'aux "Piliers," le chenal est droit et l'eau est comparativement calme; en amont de cet endroit, jusque vis-à-vis "la ferme Chrysler," le courant est fort dans la ligne de l'eau profonde, et les grandes roches connues sous le nom de "battures Casselman" rendent la navigation difficile. Ces battures s'étendent très-loin à partir de la rive nord, elles obligent les navires à traverser et retraverser le courant et à faire finalement un circuit sur le côté américain jusqu'au pied de l'île du "Cou de l'Oie." Après cela le chenal suit le côté nord de cette île pendant près d'un mille, au bout duquel les navires ont à se diriger vers "les Eglises" sur le côté nord (environ deux milles et demi en aval de Morrisburg); de là ils continuent sur ce côté entre le rivage et la "batture Willard" jusqu'au pied du Rapide Plat.

Il faut dire cependant qu'aux époques des eaux basses une succession de battures qui partent de la rive nord oblige les navires à prendre le courant rapide et quelques fois à traverser jusque près "l'île Monk" avant d'arriver au canal.

La seconde division est le *Rapide Plat*, qui a environ trois milles et trois quarts de longueur, et la différence du niveau de l'eau à ses extrémités supérieure et inférieure est de près de onze pieds et demi. Cette élévation est rachetée par une écluse à la sortie de Morrisburg, et près l'extrémité supérieure il y a une écluse de garde où le volume de l'eau varie de zéro à quatre pieds, et aux époques d'extrême eau basse, comme la chose est quelques fois arrivée en 1872, elle était au moins de deux pieds trop basse pour permettre aux navires tirant neuf pieds de passer dans le canal. Le point de partage dans ce cas s'étend jusqu'à l'écluse de sortie, ce qui rend nécessaire d'approfondir tout le canal de cinq pieds et demi; il faudra aussi l'élargir d'environ quatre-vingts pieds au fond, afin que deux navires puissent s'y rencontrer sans obstacles.

En tirant parti des différentes baies qui se trouvent sur la ligne, en élargissant partout où la chose est praticable sur le côté sud, et en élargissant le chenal en amont de l'écluse de garde de manière à lui donner une largeur de 100 pieds et une profondeur de pas moins que treize pieds en aval de la ligne d'extrême eau basse, il faudra déplacer environ 1,040,000 verges cubes de matières.

Au mois d'octobre 1872 il n'y eut, une fois, que sept pieds d'eau sur le seuil de l'écluse de sortie, ce qui démontre que la fondation actuelle est de cinq pieds plus haute qu'il ne faudrait pour l'échelle projetée de navigation; conséquemment, si la même ligne était continuée, il faudrait démolir le tout et le reconstruire à un niveau plus bas.

Cependant, il est bon de dire qu'une nouvelle construction pourrait être avantageusement placée sur le côté sud de celle qui existe aujourd'hui, qu'on l'envisage en rapport avec l'entrée supérieure ou inférieure.

Il faudra nécessairement, entre la fermeture de la navigation une année et sa réouverture au printemps suivant, examiner l'écluse actuelle et en construire une autre dans la même position; attendu qu'une écluse entièrement nouvelle peut être

construite pendant l'été, alors que l'ouvrage serait mieux fait, à très-peu plus de frais qu'il n'en faudrait dans les circonstances les plus favorables durant les mois d'hiver ou de printemps. De plus, il n'y aurait aucun risque de voir les batardeaux se briser, les constructions submergées ou aucune cause probable qui pourrait retarder les opérations ou l'ouverture de la navigation, ou même la gêner : état de choses qui, croit-on, justifierait au besoin de nouvelles dépenses.

Au mois d'octobre 1872 l'eau du fleuve était si basse qu'il n'y en avait que six pieds sept pouces sur les seuils de l'écluse de garde, ce qui établit clairement le fait qu'il faudra baisser le fond d'au moins cinq pieds et demi pour s'assurer d'une profondeur de douze pieds à eau basse.

Inutile de dire que ceci implique la démolition de toute l'écluse ou la construction d'une nouvelle dans quelque autre endroit.

Sur ces deux points les remarques qui précèdent, au sujet de l'écluse de sortie, ne sont pas moins applicables dans ce cas, excepté qu'il faudra que la nouvelle écluse soit placée au nord de celle qui existe actuellement.

Si l'on fait des écluses entièrement neuves, celle qui se trouve aujourd'hui à l'extrémité supérieure pourra être employée comme coursier d'alimentation, et celle de l'extrémité inférieure convertie en déversoir. A tout événement on devra laisser une marge pour ces deux objets, et en adoptant le plan indiqué les frais pourront être mis au crédit de la construction de nouvelles écluses.

Les frais probables qu'entraîneraient l'élargissement du canal du Rapide Plat jusqu'à une largeur de quatre-vingts pieds au fond et une profondeur de seize pieds dans les biefs, la construction de nouvelles écluses et la conversion des écluses actuelles en coursiers d'alimentation, la reconstruction des jetées à l'entrée, etc., s'élèveraient à environ \$820,000.

Le rapide que la construction de ce canal devait racheter a une longueur d'environ $3\frac{1}{2}$ milles et une déclivité d'à peu près onze pieds et demi ; son chenal est profond, en sorte que les navires tirant douze pieds peuvent y passer en sûreté, quelque soit le niveau de l'eau.

A partir de la tête du Rapide Plat jusqu'à la Pointe des Iroquois, la distance est d'un peu plus de quatre milles, avec un chenal profond tout le long, sans interruption de battures et comparativement droite, avec une inclinaison de surface de trois pieds et demi.

Les navires qui montent se tiennent généralement près la rive nord sur une distance de deux milles, presque vis-à-vis la "Pointe du Pin" qui est, dit-on, la partie la plus étroite du fleuve St. Laurent.

Dans ces environs il n'y a sur la rive ni baies ni anses tant soit peu considérables ; en sorte que les navires sont entraînés dans le courant et traversent souvent le fleuve trois fois dans l'espace d'un peu plus d'un demi-mille, de là ils suivent la rive sud pendant un mille et demi jusqu'à la "Pointe Rockaway," puis traversent jusqu'à la baie qui se trouve à l'entrée inférieure du canal des Iroquois. Il n'y a cependant aucune nécessité réelle de traverser le fleuve, car le chenal, depuis la "Pointe du Pin" en montant jusqu'à l'entrée de l'écluse d'Iroquois est à la fois profond et large, et favorable en somme aux navires qui montent ou descendent.

La troisième division comprend ce qui était autrefois les canaux d'Iroquois et des Galops, séparés dans le principe par une grande nappe d'eau, mais qui furent subséquemment réunis par une levée formant ce qu'on appelle le canal de jonction. Ils constituent aujourd'hui une ligne continue d'environ sept milles et demi de longueur, avec une chute de 1,481 pieds, et sont collectivement désignés sous le nom de **CANAL DES GALOPS.**

La section des Iroquois est longue de deux milles et neuf dixièmes, dont un mille environ dans le roc, où les tranchées varient de un à dix pieds de hauteur ; toutefois la partie profonde n'a pas plus qu'un cinquième de mille de longueur.

Par la réunion des sections des Galops et des Iroquois l'eau fut exhaussée de près de deux pieds, en sorte qu'il y a aujourd'hui une profondeur de douze pieds dans toute cette partie du canal. Il a une largeur de fond de cinquante pieds toute pratiquée dans les tranchées, avec des inclinaisons latérales en argile de deux sur un, et en ro-

chers de un quart à un; vers son extrémité supérieure il y a quelques étendues d'eau larges mais basses.

La quantité probable de déblai qu'il faudrait déplacer pour obtenir une largeur de fond de quatre-vingts pieds et une profondeur de 13 pieds, serait d'environ 270,500 verges cubes d'argile et 62,000 verges cubes de roches.

La section de jonction a près de deux milles et demi de longueur, et consiste principalement en une levée formée au large et disposée de manière à avoir dans l'intérieur un espace d'eau suffisant et à réunir les deux parties des canaux mentionnés plus haut.

La matière déplacée pour cet objet a été prise surtout dans deux tranchées, dont l'une située vers le centre et l'autre près l'extrémité supérieure de la ligne; entre ces points il y a plusieurs grandes étendues d'eau larges et en quelques endroits profondes.

Cependant il n'y a aujourd'hui que quelques endroits isolés où l'eau dépasse 10 $\frac{1}{2}$ pieds, en sorte que la plus grande partie du fond doit être baissée de deux pieds et la largeur des tranchées augmentée jusqu'à au moins quatre-vingts pieds au fond.

Pour cela il faudra déplacer 233,000 verges cubes de matière, surtout d'argile; mais en amont de Presqu'Île le fond est composé, en plusieurs endroits, de cailloux.

La section des Galops proprement dite a une longueur d'environ 2 $\frac{1}{2}$ milles, à partir de l'extrémité inférieure de l'écluse de sortie située à la Pointe Cardinal, jusqu'à l'entrée supérieure qui est en ligne avec les pointes inférieures des îles Boulton et Adam situées à environ sept milles en aval de Prescott et à une courte distance en amont de la tête des rapides des Galops. A l'entrée son cours porte directement vers le côté nord de la Baie Munro et par-dessus certaines battures de cailloux sur lesquelles il y a un fort contre-courant et où l'on aura beaucoup de difficultés à pratiquer un chenal de la profondeur nécessaire.

L'extrémité supérieure est beaucoup exposée à l'action des glaces quand arrive la débâcle, et comme cette jetée est en bois, son entretien est très-dispendieux.

A partir de l'entrée en descendant, la levée qui forme le côté sud du canal suit de près la rive, et nulle doute qu'elle a été faite avec les matières enlevées des points culminants, des levées latérales, etc., dans lesquels le canal fut pratiqué afin de diminuer la courbe; néanmoins, la ligne est extraordinairement tortueuse.

Sur une distance considérable à l'extrémité supérieure, dans les rapides et près de là, partout où l'eau rapide porte vers l'extrémité inférieure la levée est tenue en place et protégée par des caissons; en d'autres endroits l'extérieur a un revêtement de pierre.

En somme elle est solide, fait dû sans doute à la nature de la matière dont elle est formée: c'est pour la plus grande partie une sorte d'argile durcie qui, quelque temps après avoir été extraite et bien placée, reprend presque sa compacité primitive.

Aux époques d'extrême eau basse il n'y a guère plus que huit pieds d'eau sur les seuils de l'écluse de garde, en sorte qu'il sera nécessaire d'approfondir le chenal de quatre pieds pour les navires du tirant que permettra l'échelle de navigation projetée, et pour leur permettre de se rencontrer sans obstacles la largeur devra être augmentée jusqu'à 80 pieds au fond.

Cela nécessitera le déplacement de 430,000 verges cubes de matières dont une grande partie sera d'un caractère très-dur, en plusieurs endroits les cailloux seront nombreux et gros dans quelques cas.

Je me propose maintenant d'attirer en quelques mots l'attention sur chacune des trois écluses que j'ai déjà incidemment mentionnée comme étant dans cette division.

L'écluse No. 25 située au village des Iroquois a aujourd'hui une chute de huit pieds et un quart, et celle de la Pointe Cardinal, No. 26, une chute de six pieds et demi; mais à l'écluse de garde le volume de l'eau varie selon les fluctuations du fleuve, et il y a des jours où elle est au même niveau en amont et en aval des portes.

Quand ces deux sections du canal furent ouvertes pour la première fois, l'eau en aval de l'écluse No. 26 et en amont de No. 25 variait en hauteur avec l'élévation ou l'abaissement du fleuve; mais leur réunion a permis de conserver le niveau intermédiaire à une hauteur uniforme, ce qui a été non-seulement un avantage pour la navigation, mais encore pour les pouvoirs d'eau exploités dans les différentes localités.

Sur le seuil de l'écluse de sortie No. 25, aux Iroquois, il y avait, au mois d'octobre 1872, une profondeur de neuf pieds et un quart, ou près de trois pieds moins qu'il n'en fallait par l'échelle de navigation projetée.

Mais comme cette écluse est construite sur une saillie de rocher comparative-ment plate, on a des raisons pour croire qu'il faudra creuser le sas et le plancher inférieur assez pour donner la profondeur requise, sans déranger les murs latéraux, et que les murs pourraient être avantageusement prolongés depuis la ligne du mur de chute en montant.

Quand, dans l'hiver de 1851 et 1852, le plancher inférieur et partie de celui du sas furent abaissés, on constata que le roc du fond était sain et bon, et le busc posé à un niveau de trois pieds plus bas que dans le principe.

Si le plan proposé est adopté, l'entreprise pourra être exécutée moyennant un tiers ou la moitié moins des frais qu'entraînerait la construction d'une nouvelle écluse.

A ce propos je crois opportun de dire que l'écluse de garde (No 27) des Galops est également construite sur une fondation de rocher qui se trouve à environ quatre pieds au-dessus du niveau voulu. Il y a pareillement raison de croire que cette fondation pourrait être approfondie et les murs solidifiés de la même manière que celle indiquée pour l'écluse des Iroquois,—la principale différence c'est que l'écluse soit allongée à l'extrémité où la fondation se prête le plus à cet objet.

On dit que quand l'écluse de la Pointe Cardinal (No. 26) fut construite l'étaie-ment qu'offraient les matières, embossures au fond etc., rendit très-difficile de former une bonne fondation et de la solidifier. Voir l'annexe G.

Le fond actuel sur les côtés étant d'environ trois pieds trop haut pour l'échelle de navigation projetée, il est à craindre que pour le baisser on éprouve les mêmes embarras, sinon plus, que donna sa formation dans le principe,—attendu surtout que le temps accordé pour l'exécution des travaux devra inévitablement être court et res- treint à la saison la plus défavorable de l'année.

C'est pourquoi on propose de placer l'écluse élargie immédiatement en avant de l'écluse actuelle et sur la ligne qui peut le mieux lui donner accès à ses deux extré- mités.

Il y a des raisons pour croire qu'on pourrait faire une bonne fondation à l'endroit en question, et en somme les travaux seraient bien situés pour être exécutés.

Le coursier qui alimente le pouvoir d'eau, accordé au lieu d'indemnité pour dom- mages, ainsi que pour celui qui depuis a été donné à bail en cet endroit, aura sans doute besoin d'être prolongé ; mais ce sera une affaire secondaire comparée à l'incer- titude et aux frais qu'entraînerait une fondation défavorable pour l'écluse.

Si le plan qui vient d'être indiqué était adopté, il faudrait, après que sa base aurait été suffisamment solidifiée, laisser subsister le mur nord de l'ancienne écluse et enlever le mur sud, ou bien démolir les deux murs et employer la meilleure qualité de pierre provenant de ces démolitions à la construction des nouveaux ouvrages.

Élargir le canal des Galops, y compris les sections de jonction et des Iroquois, de manière à lui donner une largeur de quatre-vingts pieds au fond et une profondeur de treize pieds sur toute son étendue, élargir l'écluse de sortie et l'écluse de garde, cons- truire une nouvelle écluse à la Pointe Cardinal, améliorer l'entrée supérieure, etc., coûterait à peu près..... \$970,000

Canal du Rapide Plat..... 820,000

“ de la Pointe, Farran..... 320,000

Coût probable de l'élargissement des canaux de Williamsburgh... \$2,110,000

Comme je l'ai déjà dit, les navires d'un tirant modéré qui descendent suivent le chenal du fleuve à partir du rapide des Galops jusque près l'extrémité supérieure des rapides du “ Long Sault,” et les bateaux à passagers prennent le même chenal en montant quand le fleuve est à son niveau ordinaire.

Le temps que prennent les navires qui descendent, entre les localités qui viennent d'être mentionnées, quand ils suivent d'un bout à l'autre le chenal du fleuve, est gé- néralement d'à peu près deux heures et demie ; mais ceux qui sont obligés de passer

par les canaux et par les nappes d'eau qui les séparent, prennent au moins *sept* heures entre les mêmes localités.

Les bateaux à passagers qui montent depuis Dickinson's Landing jusqu'à la tête des rapides des Galops, suivent également le chenal du fleuve, font le trajet en *quatre heures et demie*; ceux qui montent par les canaux et les parties du fleuve qui séparent ceux-ci prennent généralement à peu près *six heures et demie*, et les propulseurs chargés qui montent prennent de *neuf à dix heures* entre les mêmes localités.

Ces faits conduisent clairement à la conclusion que le trafic de transport ne pourrait manquer de retirer un grand avantage si la route la plus expéditive pouvait devenir accessible à tous les navires qui montent ou qui descendent.

Cette question, importante en tout temps, s'impose encore plus forcément à l'attention maintenant que les matières concernant l'élargissement des canaux sont à l'étude, et en raison des frais considérables que cette entreprise nécessite.

On a pleinement constaté que la profondeur de l'eau dans les rapides de la Pointe Farran, le Rapide Plat et les rapides des Iroquois, est plus que suffisante pour les navires du tirant pour lequel l'élargissement des canaux est proposé. Mais dans le rapide des Galops, bien qu'il y ait un chenal de dix pieds à eau basse ordinaire, les saillies de rochers et les battures le rendent si étroit et si tortueux, qu'aux niveaux extrêmement bas du fleuve, un pilote habile peut seul diriger un navire d'un tirant de 9 pieds.

Le banc qui se trouve en amont de la "Chute" est une saillie de rocher comparativement plate qui traverse le fleuve et restreint de fait le tirant de tous les navires descendant par la voie du fleuve.

En amont et en aval de ce banc le chenal est profond, mais en certains endroits il y a des battures de cailloux et des pièces de roches qui le rendent inutile.

Quoique ce rapide présente en apparence des difficultés moins formidables pour son amélioration que les chutes turbulentes qui se trouvent plus bas, il faudra inévitablement vaincre, en courant des risques considérables et sans même être certain du succès, les obstacles qui paraîtraient devoir résister.

Tenter de baisser, et cela dans les limites de frais raisonnables, le fond du chenal serait sans doute une entreprise difficile s'il était possible de déplacer la matière même après qu'elle aurait été détachée; de plus il y a des raisons pour croire que la profondeur de l'eau ne seraient pas augmentée en proportion de l'abaissement du fond, car il est probable que la surface diminuera quelque peu la hauteur.

Après avoir attentivement examiné ce sujet sous toutes les formes qu'il se présente, j'en suis venu à la conclusion que le mode le plus certain et le moins dispendieux d'obtenir un chenal suffisamment profond d'un bout à l'autre de ce rapide serait d'essayer d'y exhausser l'eau, proposition qui, si elle était posée à l'égard de quelques-uns des rapides inférieurs, pourrait avec raison être mise en question; mais ici la position de la chute, le chenal sur la rive nord et les îles au sud peuvent être regardés comme n'étant pas un obstacle à l'objet en vue.

Un moyen d'atteindre ce but serait de rétrécir le chenal du rapide et en aval, de manière à élever l'eau au-dessus et, dans une certaine mesure, diviser la chute et donner une plus grande expansion au courant.

Pour cela on pourrait construire des digues, en ailes, dans les environs de la Pointe McLaughlan, et à partir d'un point sur "l'île des Galops" vis-à-vis la Baie Little, ou par un barrage à travers le passage appelé "le détroit" entre les îles des Galops et Adam, et continuant une jetée conductrice de ce point jusqu'à une courte distance en descendant; ou par une combinaison de ces deux plans, comme on pourra le décider après avoir examiné plus soigneusement la localité.

Je dois ajouter qu'en fermant le "Gap" il est très-probable que le chenal d'eau profonde entre "l'île Adam" et la "Batture de la Roche Plate" pourrait être avantageusement utilisé, et l'on pourrait presque, si non tout-à-fait, éviter les frais de creuser un chenal dans la batture qui est en ligne avec l'île des Piliers (déjà décrite.)

J'ai signalé ces matières à l'attention pour la raison qu'à moins qu'on obtienne dans le rapide des Galops une plus grande profondeur d'eau qu'il n'y en a actuelle-

ment, tous les navires du tirant proposé, que le permettra l'échelle non projetée, qu'ils descendent ou qu'ils montent, auront à passer par le canal.

D'un autre côté, il faut dire que quoique la profondeur de l'eau dans le rapide des Galops ait été augmentée et les canaux agrandis jusqu'à la capacité comprise dans l'évaluation (quatre-vingts pieds au fond), ces derniers continueront à n'être employés que par les navires qui ne peuvent remonter les rapides.

Dans les circonstances actuelles c'est fort bien, mais il ne s'ensuit pas que cet état de choses doive continuer, surtout, si, à peu de frais, on peut faire des arrangements qui puissent faciliter la montée des navires sans gêner ceux qui descendent.

Comme première démarche dans cette direction, je propose qu'on examine s'il n'y aurait pas moyen d'introduire avantageusement, dans les différents rapides en amont de l'entrée du canal Cornwall, un mode de remorquage par lequel les navires pourraient monter sans être obligés de passer par les canaux. Il y a de bonnes raisons pour croire que cet objet pourrait être réalisé avec succès par un système de *remorquage à mancelle submergée* tel que celui employé pendant grand nombre d'années sur la Seine en aval de Paris, sur le Rhin et sur l'Elbe, et dans ces derniers temps pour remorquer les navires dans le courant d'Hochelaga jusqu'au port de Montréal, ou bien par un cordage en fil de fer comme celui employé sur le Danube et plusieurs autres rivières et canaux d'Europe.

Je dois faire remarquer que tous les remorqueurs ordinaires, à aubes ou à hélice, en essayant à monter dans une nappe d'eau rapide perdent une partie de leur force à peu près proportionnée à celle du courant;—si le rapide a beaucoup de déclivité la montée d'un navire diminue jusqu'à ce qu'il n'avance plus du tout, quand même il possède la meilleure machine fonctionnant à toute vapeur.

Je dois aussi mentionner le fait que les navires qui ne peuvent monter un courant lancent très-souvent une corde en avant, l'attachent fortement à un objet fixe sur la rive en amont ou à une ancre jetée dans le chenal, puis au moyen d'un cabestan qui se trouve sur le pont accomplissent ce que l'hélice ou les aubes ne peuvent faire seuls.

Passant d'une plus grande force à une plus petite, je puis vous dire qu'un homme avec une corde attachée à la rive peut haler une chaloupe ou un canot dans un courant où six hommes ne pourraient le monter avec la rame ou l'aviron.

Bref, il est évident que tirer directement d'un point est un moyen plus efficace de haler un navire dans un courant que toute autre méthode; la force motrice dépend uniquement de la résistance de l'eau comme point d'appui pour effectuer le mouvement ascendant d'un navire.

D'après ce principe, un système de remorquage à mancelle submergée, semblable à celui en usage dans quelques-unes des localités plus haut mentionnées, pourrait être employé avantageusement par le trafic pour racheter quelques-uns des rapides qui se trouvent entre l'entrée du canal Cornwall et Prescott, sinon tous.

Le succès d'un mode de halage de ce genre dans le rapide de la Pointe Farran ou dans le Rapide Plat ne saurait faire l'objet d'un doute. L'eau est douce dans le premier, le chenal droit et le courant moindre que trois milles et demi à l'heure,—dans le second, quoique l'eau soit en partie agitée et que le courant ait une vitesse de trois à sept milles à l'heure, le chenal est profond et n'offre aucune courbe vive ou soudaine.

Le rapide Iroquois est comparativement doux et son courant est de quatre milles et demi à l'heure; le rapide des Galops a une nappe d'eau agitée et son courant est de trois à dix milles à l'heure.

L'application du système de remorquage à mancelle dans les deux derniers endroits mentionnés devra nécessairement dépendre, en grande partie, de la profondeur d'eau qui pourra être obtenue dans le rapide des Galops.

Mais, comme je l'ai déjà dit, la perspective de pouvoir y augmenter la profondeur de l'eau et améliorer le chenal qui se trouve en amont est très-bonne, en sorte qu'on pourrait avec raison essayer ce projet, surtout puisque le succès devra être suivi de résultats aussi importants.

Il faut remarquer que ces résultats seraient non-seulement une économie de temps dans le trajet, mais encore les avantages d'une échelle de navigation plus considérable obtenus avec le moins de frais que possible.

De fait si les améliorations aux Galops étaient effectuées, si l'on prenait des arrangements pour remorquer les navires dans tous les rapides depuis Dickinson's Landing jusqu'à Prescott, il est probable qu'on aurait très-peu à se servir des canaux de Williamsburgh.

Si ces données sont exactes, et il y a toute probabilité que la formation d'un chenal en eau profonde dans la "batture de la Roche Plate" pourrait être évitée, il ne saurait alors y avoir de doute que les améliorations du rapide des Galops doivent être faites et le système de remorquage à mancelle être reçu avec faveur.

Pour mettre ce plan à exécution, je propose d'établir une mancelle entre un endroit favorable en amont des rapides et une autre à une bonne distance en aval, et de faire manœuvrer un bon remorqueur en suivant la mancelle entre ces deux points.

A l'extrémité inférieure de la station un ou plusieurs navires ou un remorqueur avec les navires qu'il traîne peuvent être amarrés et livrés à un endroit en amont de l'eau rapide, et de là continuer leur route tout comme s'ils avaient passé par le canal.

La même chose pourrait être faite à chacun des quatre rapides, en sorte que le système de remorquage projeté peut, pour toutes les fins pratiques en rapport avec la principale ligne de navigation, être regardé comme un substitut pour les trois divisions des canaux de Williamsburgh.

Je dois dire qu'un remorqueur bien construit et bien équipé comme celui dont il s'agit, muni d'une mancelle et avec le quaiage nécessaire, coûterait de \$50,000 à \$70,000, ou une moyenne de..... \$60,000

Ce qui pour les quatre rapides, ferait..... 240,000

Pour frais d'exploitation, combustible et réparations générales, à chaque station pour une année.....\$11,500—46,000

Mis au crédit du fonds de renouvellement, par année..... 4,600

Intérêt sur capital placé..... 14,400

Débourcé annuel probable pour frais d'exploitation, combustible, réparations, etc..... 65,000

Le barrage que je propose de faire dans le "Déroit" entre les îles Adam et des Galops, ainsi que les digues en ailes, etc., pour augmenter la profondeur de l'eau dans le rapide des Galops, coûteraient probablement \$120,000.

Si cependant, par le plan indiqué, on réussissait à utiliser le chenal voisin de l'île Adam, il ne serait pas nécessaire d'approfondir la "batture de la Roche Plate."

Si ces données sont exactes, la somme évaluée pour cette dernière fin ferait plus que compenser tous frais qu'occasionneraient la construction d'un barrage dans le "Déroit" ainsi que les travaux dans les rapides voisins, et serait pleinement suffisante pour les premiers frais du système de remorqueurs recommandé.

Les principales matières en rapport avec l'élargissement des canaux du St. Laurent et l'approfondissement des étendues d'eau qui les séparent ayant été portées à mon attention, je présente maintenant sous une forme plus détaillée les différentes évaluations que j'en fais comme suit :

CANAL LACHINE.—Elargir le bief supérieur jusqu'à une largeur moyenne de 150 pieds, former une nouvelle entrée et un bassin à Lachine, construire de nouvelles écluses dans les environs de celles qui existent actuellement, y compris les travaux sous contrat et ceux mentionnés dans le rapport précédent..... \$5,920,347

CANAL CORNWALL.—Former une nouvelle entrée à l'extrémité inférieure, construire de nouvelles écluses, exhausser et solidifier les levées, approfondir et élargir le bief supérieur jusqu'à 100 pieds au fond, etc., etc..... 2,160,000

CANAUX DE WILLIAMSBURG.—Elargir le prisme jusqu'à 80 pieds de largeur au fond, modifier quelques-unes des écluses, en démolir d'autres et les reconstruire, nouvelle écluse à Morrisburg, etc..... 2,110,000

Baisser le lit du fleuve d'un bout à l'autre de la " Batture de la Roche Plate " en amont de l'entrée du canal des Galops, phares, bouées, etc.....	\$512,000	
Draguer et enlever les cailloux à la " Batture Williard," entre le Rapide Plat et les canaux de la Pointe Farran		13,000
LAC St. FRANÇOIS.—Draguer à trois endroits différents, phares, balises et bouées.....	45,000	
Approfondir et élargir le chenal à l'entrée du canal de Beauharnois.....	430,000	
Approfondir et améliorer le chenal d'un bout à l'autre du canal St. François.....	520,000	
		1,520,000
		\$11,710,347

Je dois dire que si les améliorations déjà mentionnées étaient exécutées et le système de remorqueurs à mancelle adopté, j'ai raison de croire qu'on pourrait se dispenser d'élargir le prisme des canaux de Williamsburgh, et l'amélioration de ces derniers se bornerait à prolonger les écluses sans essayer d'augmenter la profondeur de l'eau.

Augmenter la longueur des écluses de manière à avoir un espace de 270 pieds entre les portes, sans déranger la profondeur d'eau actuelle, permettrait aux grands navires sur lest de passer dans les cas de nécessité.

Les travaux nécessaires pour atteindre cet objet pourraient être exécutés moyennant environ \$400,000, ce qui conséquemment ferait une épargne de \$1,700,000.

Le déboursé probable serait ainsi réduit à environ dix millions de piastres, à part la somme qui pourrait être nécessaire pour élargir le canal Beauharnois ou pour former une nouvelle ligne sur la rive nord du fleuve depuis le Côteau Landing jusqu'aux Cascades.

En terminant, je dois dire que par la position de plusieurs des travaux on aura probablement de grandes difficultés à vaincre pour les exécuter, et ce fait, suivant moi, rend non-seulement désirable mais réellement nécessaire pour leur fidèle accomplissement, de tenir compte des connaissances pratiques et de l'énergie des entrepreneurs auxquels ils seront confiés autant que des prix déterminés par leurs soumissions. A moins qu'une détermination de ce genre ne soit suivie, il serait imprudent de hasarder une opinion positive sur l'espace de temps que devra prendre l'exécution du projet. Toutefois, je dois faire remarquer que si les travaux sont donnés à l'entreprise par sections d'une étendue modérée, de bons entrepreneurs ayant les moyens et l'outillage suffisants seront en mesure d'exécuter les parties qui leur seront confiées à temps pour l'ouverture au mois de mai 1879, de la navigation de l'échelle projetée.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN PAGE,
Ingénieur-en-chef, Travaux Publics.

ANNEXE No. 22.

EXPLORATION DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

OTTAWA, 30 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les progrès faits dans les explorations et les travaux de construction, jusqu'à la fin de l'année fiscale.

EXPLORATIONS DANS LA RÉGION OCCIDENTALE OU MONTAGNEUSE.

1. Il a été fait une exploration, au commencement de la saison de 1874, entre le lac la Hache, par la voie de la rivière Bleue, et la Thompson Nord, afin d'examiner s'il serait possible de suivre la route No. 5, dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière. Le résultat de cette exploration n'a pas été satisfaisant, surtout à cause du sommet élevé sur lequel il faudrait passer. Je n'ai donc pas cru devoir faire de plus grandes dépenses dans cette direction.

2. Une nouvelle exploration a été faite des parties les plus difficiles de la route No. 4, à partir de l'Eau Claire *viâ* le lac la Hache jusqu'à la rivière Fraser. Il est maintenant établi que l'on peut réduire l'ouvrage de beaucoup, obtenir de meilleures rampes et raccourcir la distance.

3. Une exploration a été faite à travers la chaîne de montagnes, entre le lac à l'Eau-Claire et la vallée de la Thompson Nord, dans le but de trouver une route directe entre la Cache de la Tête-Jaune et Bute-Inlet. La route fut trouvée impraticable, le sommet étant à 7,000 pieds au-dessus du niveau de la mer.

4. Une exploration instrumentale ininterrompue a été faite à partir de la Cache de la Tête-Jaune, en descendant la vallée de la Rivière Fraser, jusqu'au Fort George (route No. 6), avec de bons résultats. L'on peut atteindre le Fort George à une distance d'environ 245 milles de la Passe de la Tête-Jaune, avec rampes favorables et des travaux de construction comparativement légers.

5. Une exploration fut projetée à partir du Fort George, à travers la région de la Chilicotin, pour relier la ligne près du lac Tatla à l'exploration faite en 1872 jusqu'à Bute-Inlet. La distance entre le Fort George et Bute-Inlet sera d'au moins 300 milles. La saison était trop courte pour permettre de faire une exploration instrumentale d'un bout à l'autre, et il restait une distance d'environ 50 milles à explorer lorsque les explorateurs furent obligés de cesser les opérations. Une reconnaissance de cette distance fut faite à la raquette. L'examen a démontré que l'on pouvait obtenir une route avec pentes favorables sur presque toute la distance entre la Cache de la Tête-Jaune et la Passe de Homathco, distance totale de 400 milles. De fait, la seule difficulté sérieuse qui se rencontre entre le versant oriental des Montagnes Rocheuses et le Pacifique, sera la descente aux eaux de marée par la Passe Homathco.

6. Dans le but de faire une comparaison entre les différentes routes, il fut jugé nécessaire d'obtenir des renseignements positifs, sur lesquels pourraient être basée l'estimation du coût du passage des *canons* de la rivière Fraser Inférieure, dont l'étendue est d'environ 70 milles. En conséquence, une exploration soignée, avec de nombreuses sections transversales, fut faite à partir de Yale, en remontant la rivière sur une distance de 15 milles, et les données nécessaires ont été obtenues pour cette distance.

7. Une exploration instrumentale fut faite en même temps entre Yale et Burrard's Inlet, afin de compléter la chaîne de mesurages entre ce dernier endroit et la Passe de la Tête-Jaune.

8. Un examen complet de la région située à l'est de Port Hope a été fait dans le but d'obtenir des renseignements précis sur les passes de la chaîne des Cascades. Il en résulte qu'aucune passe n'est aussi basse que celle de Coquihalla, dont il est question dans le rapport de l'année dernière.

9. La région située entre le littoral du Pacifique, au nord de l'île de Vancouver et le Port George, et qui n'avait pas encore été explorée, a été examinée dans différentes directions, et l'on a ainsi obtenu beaucoup de renseignements. Plusieurs passes qui traversent la chaîne des Cascades, à partir des baies de Dean et Gardner, ont aussi été explorées, mais l'on ne peut encore faire rapport d'aucune route absolument favorable à la construction d'un chemin de fer.

10. Afin de terminer l'exploration des passes des Montagnes Rocheuses, il fut organisé une expédition qui devait les traverser par la passe de la rivière à la Fumée (*Smoky River Pass*). Cette expédition partit du Fort George en janvier dernier, aussitôt que la glace fut assez forte sur les rivières. Après avoir éprouvé beaucoup de difficultés, de privations et de fatigue, elle arriva au Fort Garry le 21 mai dernier. L'examen a établi que la passe de la rivière à la Fumée, si elle n'est pas absolument impraticable, n'est pas du tout propice à un chemin de fer,

Explorations projetées.

11. Les explorations dans la région occidentale, ou des Montagnes Rocheuses, projetées pour la saison actuelle, et au sujet desquelles il a été donné des instructions détaillées, consiste en un tracé d'essai entre le havre de Waddington et le Fort George sur la rivière Fraser, et de là jusqu'au versant oriental des Montagnes Rocheuses par la vallée de la Fraser et la Passe de la Tête-Jaune; —la continuation de l'exploration jusqu'au chenal de Dean et Gardner Inlet, à partir du voisinage du Fort George; —et enfin, une étude de tracé sur l'île Vancouver, entre Esquimalt et Nanaïmo.

EXPLORATIONS DANS LES RÉGIONS BOISÉES ET LES PRAIRIES.

1. La ligne du chemin de fer a été tracée pour sa construction entre les eaux du lac Supérieur à Fort William et le lac Shebandowan, environ 45 milles; et aussi, entre le lac des Bois au Portage du Rat et la rivière Rouge, environ 114 milles.

2. Un tracé d'essai a été fait pour la ligne principale à partir du Portage du Rat, sur une distance d'environ 50 milles à l'est, jusqu'au lac Vermillon.

3. Des examens ont été faits dans le cours de la dernière saison dans différentes sections de la région des lacs, entre le lac des Bois et le Népigon, et l'on a par là recueilli beaucoup de renseignements. Tous les portages sur la route Dawson ont été mesurés à l'instrument, afin de constater quels seraient les meilleurs moyens de les passer.

4. Des explorations ont été faites à partir de la baie de Népigon jusqu'à la rivière du Pic, à l'est, afin de s'assurer s'il serait possible de construire un chemin de fer en suivant la côte du lac Supérieur; l'on a aussi fait des explorations à partir de l'embouchure de la rivière du Pic, dans une direction aussi droite que possible vers le terminus oriental.

5. Les portages situés entre les lacs qui se trouvent au nord-ouest de la rivière Rouge et de la rivière Saskatchewan ont aussi été arpentés, et il a été demandé des soumissions pour placer des bateaux à vapeur sur ces eaux.

6. Il a été choisi un endroit favorable pour traverser la rivière Rouge. Il possède les avantages suivants:—

Premièrement.—Il est en ligne directe entre le lac des Bois et le détroit du lac Manitoba.

Secondement.—Il se trouve à un point où le chemin de fer se reliera facilement avec la navigation du lac Winnipeg.

Troisièmement.—Il est voisin d'une étendue de terrain considérable encore sous le contrôle du gouvernement, propice à la création d'une ville et aux besoins généraux d'un chemin de fer.

7. Une exploration préliminaire a été faite à partir de la traverse de la rivière Rouge, par le détroit du lac Manitoba, la rivière à la Mousse et celle du Cygne, jusqu'à Livingstone, dans le voisinage du Fort Pelly. Le résultat en a été si satisfaisant que cette route a été adoptée de préférence à celle qui passe au sud du lac Manitoba. Elle est maintenant toute tracée. La distance entre la rivière Rouge et Livingstone est d'environ 260 milles. Une partie considérable de cette distance traverse la forêt, qui est remplie de bois qui pourra être utilisé. En prévision de la demande future de bois de construction, de clôture et de chauffage, dans les districts des prairies, au sud du lac Winnipeg et à l'ouest de Livingstone, ce tracé possède de grands avantages. La ligne entre la rivière Rouge et Livingstone est favorable sous le rapport des rampes, de l'alignement et de la facilité de construction.

8. Environ la moitié de l'embranchement de Pembina a été tracé pour la construction.

9. Une reconnaissance a été faite entre la rivière des Français, sur la baie Georgienne, et la vallée de l'Outaouais à Pembroke et Renfrew.

10. Une étude semblable a été faite entre Parry Sound et Ottawa.

Travaux projetés.

11. Des instructions ont été données pour faire faire, durant cet été, les travaux suivants:

(1.) Prolonger le tracé de la ligne depuis Livingstone, près du Fort Pelly, jusqu'aux Montagnes Rocheuses à l'ouest, pour le relier au tracé qui part de la côte du Pacifique.

(2.) Un nouveau tracé d'une partie de la ligne dans le voisinage du lac des Bois, afin de réduire les travaux de construction.

(3.) L'examen de la région située entre le Portage du Rat et le lac Shébandowan, afin de trouver la ligne la plus favorable entre ces deux points, en utilisant en même temps, autant que possible, les nappes d'eau intermédiaires.

(4.) Une reconnaissance vers l'est le long de la côte du lac Supérieur, depuis la rivière du Pic jusqu'au Sault Ste Marie, pour s'assurer s'il y a moyen d'y construire un chemin de fer.

Explorations (généralement.)

Les explorations se poursuivent activement sur toute la distance comprise entre le lac Supérieur et le Pacifique. L'on espère avec toute confiance que la ligne sera virtuellement établie avant la fin d'une autre année. Le but immédiat est de compléter les communications télégraphiques sur toute la distance, et sur la route que devra suivre le chemin de fer.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

1. *Télégraphe du Pacifique.*

En 1874, des soumissions furent demandées pour la construction d'une ligne de télégraphe sur la route du chemin de fer.

Des contrats furent donnés pour l'exécution des travaux à partir du lac Supérieur jusqu'à la Colombie-Britannique, afin de faire correspondance avec le réseau des lignes télégraphiques de cette province. Ces contrats comprennent le défrichement à travers la forêt, d'une ligne de chemin de fer d'une largeur de 132 pieds, et de la confection d'un sentier ou chemin pour les mules ou les chevaux. Les travaux de construction couverts par ces contrats seront commencés sur chaque section, aussitôt que le tracé aura été fait.

2. *Embranchement de Pembina.*

En août 1874, des soumissions furent demandées pour le nivellement d'une partie de l'embranchement de Pembina. L'ouvrage fut adjugé à M. Joseph Whitehead. Il fut poursuivi tant que la saison le permit en 1874, et fut repris cette année.

3. *Lisses d'acier.*

Le prix des lisses d'acier étant tombé à un chiffre très-bas, je crus de mon devoir de recommander au gouvernement d'en faire un approvisionnement sans retard. En conséquence, des soumissions furent demandées, et plusieurs contrats ont été donnés pour la fourniture de 50,000 tonneaux. Le gouvernement s'est donc procuré une quantité suffisante des meilleures lisses d'acier pour en poser 550 milles, à des prix dont la moyenne est de \$49.41 par tonneau, livré à bord dans un port anglais, ce prix étant réellement plus bas que celui auquel se vendaient les lisses de fer dans tout le cours de 1873, et de moins de 60 pour cent du prix moyen des lisses d'acier durant la même année.

4. *Embranchement de la Baie Georgienne.*

Durant l'été de 1874, il a été fait une exploration de la région que doit traverser l'embranchement de la Baie Georgienne. D'après les renseignements obtenus, des propositions pour la construction de cet embranchement furent demandées, et il a été pris des arrangements pour le faire construire.

5. *La ligne principale.*

Les plans, profils, spécifications et autres renseignements pour la gouverne des entrepreneurs ayant été préparés, des soumissions furent demandées pour la construction des ponts et le terrassement du chemin de fer entre le Fort William et le lac Shébandowan, 45 milles ; entre la rivière Rouge et le lac à la Crosse et le lac des Bois, 37 milles.

Des contrats ont été signés pour l'exécution des travaux à faire sur les deux premières sections. Les travaux de la dernière se trouvant très considérables, leur exécution a été différée jusqu'à ce que l'on ait fait de nouvelles études qui permettent d'en réduire le coût.

6. *Correspondances avec l'Est.*

Dans le but d'assurer le prolongement du réseau actuel des chemins de fer du pays jusqu'au point fixé comme devant être le terminus oriental, une subvention a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du Canada Central à certaines conditions.

Une liste de tous les contrats passés jusqu'à cette date au sujet de la construction du chemin de fer du Pacifique est annexée à ce rapport.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

SANDFORD FLEMING,
Ingénieur en chef.

F. BRAUN, écr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Liste des Contrats passés au sujet de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au 30 juin 1875.

No. du contrat.	Travaux entrepris.	Date du contrat.	Nom des entrepreneurs.	Prix.	Montant approximatif des contrats.
				\$ cts.	\$ cts.
1er	Construction du télégraphe, Fort Garry à Livingstone...	17 octobre 1874.	M. M. Sifton, Glass et Cie.....	{ 492 00 par mille, forêt.	107,850 00
2me	do do Livingstone à Edmonton.....	30 do	M. R. Fuller	{ 189 00 par mille, prairie.	117,250 00
3me	do do Edmonton à la Colombie-Brit.	10 novemb.	M. F. J. Barnard	{ 213 18 " " " " " "	272,250 00
4me	do do Lac Supérieur à Fort Garry.....	9 février 1875.	M. M. Oliver, Davidson et Cie.....	{ 690 00 par mille, forêt.	243,150 00
5me	Embranchement de Pembina, terrassement.....	31 août 1874.	M. Joseph Whitehead	{ 0 22 par verge cube.	200,000 00
6me	Lisses d'acier.....	23 décembre	M. M. Guest et Cie.....	{ 54 00 par tonne, livré à Montréal.....	546,200 00
7me	do do	9 février 1875.	Cie d'Ebbw Vale.....	53 53 do	267,650 00
8me	do do	14 janvier	Cie Mersey.....	54 26 do	1,085,200 00
9me	do do	6 avril	Cie de Cumberland Onest.....	53 53 do	267,650 00
10me	do do	6 do	do do	48 67 L. à b. port Angl.	243,350 00
11me	do do	9 février	Naylor, Benzon et Cie	51 10 L. à b. à Liverpool	255,500 00
12me	Embranchement de la Baie Georgienne—Construction.....	27 do	L'hon. A. B. Foster.....	{ 10,000 00 par mille.....	* 850,000 00
13me	Fort William à Shébandowan—Terrassement et ponts...	3 avril	M. M. Sifton, Ward et Cie.....	{ 25,000 00 par ann.-p. 25ans	406,194 00
14me	Rivière Rouge au Lac à la Croix do	3 do	M. M. Sifton, Ward et Cie.....	{ Cahier de charge	402,950 00
15me	Lac à la Croix au Portage du Rat do	.....	Contrat non adjugé.....	.....	.....
16me	Prolongement du ch. de fer Canada Central depuis le village de Douglas jusqu'au terminus Est.....	O. C. 4 nov. 1874.....	Cie. de ch. de fer du Canada Central.....	.....	1,440,000 00
	Total approximatif le paiement annuel pour l'embr. de la Baie Georgienne et l'octroi de terre non-compris.....				\$6,705,194 00

* En sus de ces prix, qui sont de \$10,000 par mille avec intérêt aux taux de 4 pour cent sur \$7,500 par mille, sur une longueur évaluée à 85 milles, formant \$25,500 par année pendant 25 ans, le gouvernement accorde 20,000 acres de terre par mille, ou un total de 1,700,000 acres. L'embranchement lorsqu'il sera terminé, sera la propriété de l'entrepreneur.

† Subvention du gouvernement, \$12,000 par mille pour 120 milles, suivant l'ordre en conseil du 4 novembre 1874.

ANNEXE No. 23.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
VICTORIA, C.-B., 13 juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les travaux qui me sont confiés, durant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

B. W. PEARSE,
Ingénieur local.

F. BRAUN, écr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

Maison de Douane, Victoria.

Cet édifice a été construit d'après les plans préparés sous la direction de l'architecte en chef à Ottawa. C'est une construction en brique tout unie, avec parements et coins en ciment, et un soubassement en pierre de course. Les murs sont creux et reliés à l'américaine, avec toit français en bardeau et gravier posés sur bitume. Elle pourra loger les employés des douanes, du revenu de l'intérieur, de la marine et des pêcheries, et du télégraphe. Elle sera terminée et prête à être occupée à la fin de ce mois.

Ci-suit un extrait du coût de l'édifice :—

Premier contrat pour tous les ouvrages autres que le plâtrage, y compris le quai, d'après le plan primitif.....	\$26,030 00	
Do pour le plâtrage.....	1,800 00	
		27,830 00
Travaux extra—minage des fondations.....	20 00	
“ tuyaux à gaz.....	450 00	
“ puits.....	100 00	
		570 00
Salaires, commis des travaux.....	1,200 00	
Mesurage et plans du terrain, etc.....	75 00	
Achat de 20 pieds de terrain de chaque côté.....	3,600 00	
Copie de plans et demandes de soumissions en 1873-74.....	29 50	
		4,904 50
Coût total de l'édifice et du terrain, non compris les trottoirs, le mobilier et le quai projeté.....		\$33,304 50

Hôpital de Marine, Victoria.

Les paiements faits durant l'année fiscale ont été comme suit:

Montant dépensé en 1872-73.....	\$200 00
“ “ 1873-74.....	15,423 07
“ “ 1874-75.....	2,988 86
	\$17,611 93

Le dernier chiffre comprend le dernier paiement à compte du contrat de construction, de \$1,714.83, le prix des clôtures et portes cochères pour environ un acre de terrain, et le coût des réparations aux chaudières, tuyaux à eau, etc.

Pénitencier, New-Westminster.

Cet édifice est construit sur les plans préparés sous la direction de l'architecte en chef à Ottawa. Le soubassement est en pierre de course brute, avec angles taillés au marteau et à joints tirés, et parements taillés au ciseau, etc. Les murs seront en pierre de taille avec revêtement intérieur en briques solidement reliés ensemble. Le toit sera semblable à celui de la douane. Il y aura 50 cellules pour les hommes, 20 pour les femmes, 5 cachots, et une chapelle pour chaque sexe. L'édifice contiendra tous les bureaux nécessaires pour le préfet et ses employés. Il n'a pas encore été pris de dispositions pour le clôturage ou le nivellement de la cour.

L'emplacement est très élevé et domine la rivière Fraser, le terrain allant graduellement en montant sur une rampe d'environ 1 pour 10. Il forme partie de la réserve du gouvernement, qui contient 77.90 acres. Il est bien approvisionné de bois propre au chauffage, et d'une excellente eau, située à un niveau élevé, qui pourrait être amenée au pénitencier à peu de frais. L'ancien hôtel du gouvernement est situé sur cette réserve, à environ 250 verges du pénitencier. Il a grand besoin de réparations. Le contrat de cet ouvrage a été signé le 31 octobre 1874, au prix de \$139,305. Il doit être terminé le 30 septembre 1876. L'édifice est maintenant rendu au niveau des fenêtres du soubassement. Une grande quantité de matériaux et de machines est rendue sur les lieux, et la brique qui y sera employée est faite sur le terrain même. Le chiffre des dépenses certifiées s'élevait au 30 juin, à \$28,902.50.

Édifices Publics,—Bureau de Poste, etc., Victoria.

La somme totale dépensée sur cet édifice durant l'année a été de \$2,036.15, principalement pour appareils intérieurs et mobilier du bureau de poste, non compris dans le contrat primitif.

Réparations aux Édifices.

Certaines réparations ont été faites à l'ancienne maison de douane à New-Westminster, pour la rendre propre à servir de résidence et de bureau pour le percepteur. Elle consistait en réparations des fondations, un peinturage complet, tapisser les murs en papier peint, réparer les cheminées, etc., etc. Elles furent données à l'entrepreneur au prix de \$627.50, et avec \$18.50 pour frais d'inspection et d'acceptation, le tout s'est élevé à \$646.

Curage du Havre de Victoria.

La quantité d'ouvrage fait dans le cours de l'année fait voir une amélioration marquée et une diminution de dépenses. On peut attribuer ces résultats à trois causes:—

1. A l'achat d'un remorqueur à vapeur;
2. A la continuité des opérations;
3. A la plus grande capacité, acquise par l'expérience, des officiers et de l'équipage employés aux travaux.

Dans les années précédentes, le temps réellement employé aux travaux était de 3 et 3½ mois. Les frais d'installation et de démontage des machines, augmentaient le coût du dragage.

Dans votre lettre d'instructions du 10 juin 1874, vous dites :—“ Par votre lettre
36194 “ vous portez à \$24,600 l'estimation de la dépense totale. L'achat d'un
16 oct. 1873. “ remorqueur à vapeur, que vous recommandez, modifiera sans doute ce
“ chiffre.”

Les chiffres suivants font voir qu'un changement notable a eu lieu à la suite de cet achat :

Dépenses totale pour 1874-75.....	\$24,780 87
Coût du remorqueur à déduire.....	6,250 00
	<hr/>
Dépenses réelles et réparations.....	\$18,530 87
Affrètement et coût extra du <i>Grappler</i> ou autre remor- queur à vapeur semblable.....	13,200 00
	<hr/>
	\$31,730 87

Il a été fait une économie de \$7,000 sur les opérations de l'année, et de plus l'on a acheté et payé un remorqueur.

Les relevés qui suivent font voir les détails des travaux exécutés, leur coût, etc., pour les années 1872-73, 73-74, et 74-75, ainsi que le coût des gages, provisions, combustible, eau, etc. Ils seront utiles pour établir une comparaison entre les résultats obtenus ici et ailleurs. Cependant, il faut se rappeler, en faisant cette comparaison, qu'il nous faut ici transporter la terre enlevée du fond, à 1½ mille en mer, et que nous sommes souvent retardés par le vent et le mauvais temps.

1872-1873.

RELEVÉ du draguage et des frais encourus.—11 novembre au 14 mars.

Dispositions préliminaires ; remorqueurs à vapeur affrété à \$400 par mois, toutes dépenses payées par le gouvernement.

Mois.	Journées d'ouvrage.	Verges cubes enlevées.	Coût par verge cube. Approx. net.
			\$ cts.
Mars	10-00	1,090	1 36
Avril.....	14-00	1,830	1 08
Mai.....	17-50	3,434	57
Juin	15-05	3,587	52
	56-55	9,941	3 53
Moyennes.....	14-13	2,485	\$0 88
Dépense totale, y compris le coût de 4 nouv. chalans à vase (\$2,500), gréem., etc. \$12,976 38			
Coût brut par verge cube			1 30

1873-74.

RELEVÉ du draguage et des frais encourus.

Travaux suspendus le 23 septembre, et toutes les machines démontées, les embarcations démantelées et mises à l'abri. Remorqueur à vapeur affrété à \$400 par mois, toutes dépenses payées par le gouvernement.

Mois.	Journées d'ouvrage.	Verges cubes enlevées.	Coût par verge cube. Approx. net.
			\$ cts.
Juillet	18-10	5,236	0 39
Août.....	20-90	5,552	0 37
Septembre, jusqu'au 23.....	10-50	2,924	0 89
	49-50	13,712	1 65
Moyenne.....	16-50	4,570	\$0 55
Dépenses totale			\$11,082 61
Coût brut par verge cube.....			0 81

1874-75.

RELEVÉ du draguage.

Remorquage par le steamer du gouvernement *Georgie*.

Mois.	Journées d'ouvrage.	Verges cubes enlevées.	Coût par verge cube. Approx. net.
1874.			\$ cts.
Juillet.....	Fortes réparat. à la chaudière, etc.		
Août, du 18 au 31.....	10·10	2,278	0 31
Septembre.....	22·80	5,695	0 24
Octobre.....	19·15	5,032	0 28
Novembre.....	14·50	3,400	0 35
Décembre.....	19·90	5,236	0 28
1875.			
Janvier.....	1·50	364	0 52
Février.....	10·80	3,064	0 67
Mars.....	15·20	5,049	0 26
Avril.....	20·30	6,001	0 20
Mai.....	18·60	5,491	0 25
Juin.....	20·30	5,695	0 18
	173·15	47,301	13 54
Moyenne.....	14·43	3,942	0 32
Dépense totale.....			\$24,780 87
Coût brut par verge cube.....			0 52

RELEVÉ indiquant le coût du draguage et des cure-môles de 1872 à 1875.

Dépenses totales, 1872-73.....	\$12,976 38
do sur quatre bacs, réparat., etc., aux machines.	4,707 87
Dépenses réelles pour le draguage seul.....	\$8,268 51
Dépenses totales, 1873-74.....	\$11,082 61
do sur vaisseaux, etc., etc.....	1,464 88
Dépenses réelles pour le draguage seul.....	\$9,617 73
Dépenses totales, 1874-75.....	\$24,780 87
do remorqueur à vapeur.....	\$6,250 00
do chaudière et mécanisme...	5,087 21
	11,337 21
Dépenses réelles pour le draguage seul.....	\$13,443 66

RELEVÉ du coût du draguage, à part celui des vaisseaux, etc.

1872-73.

Côût du draguage seul	\$8,268 51	} Coût par vg. c.
Verges cubes enlevées.....	2,485		$0 83

1873-74.

Côût du draguage seul.....	\$9,617 73	} Coût par vg. c.
Verges cubes enlevées.....	13,712		$0 70

1874-75.

Côût du draguage seul.....	\$13,433 66	} Coût par vg. c.
Verges cubes enlevées.....	47,301		$0 28
Dépense totale de 1872 à 1875.....		\$48,839 86
No. de verges cubes enlevées.....		70,954
Côût brut par verge cube.....		\$0 68 $\frac{8}{10}$

RELEVÉ du coût des gages, provisions, combustible, etc.

Surintendant et capitaine du remorqueur, par mois.....	\$150 00
Contre-mâitre du cure-môle.....	120 00
Mécanicien do	145 00
Chauffeur do	50 00
Second du remorqueur.....	50 00
Mécanicien do	75 00
Cuisinier pour les deux vaisseaux.....	40 00
Quatre matelots.....	chacun 40 00
Provisions, côût par homme.....	12 60
Charbon et fret, \$4.25, par tonne, 25 tonnes par mois.	
Bois, \$4.12 $\frac{1}{2}$ par corde—25 cordes.	
Eau douce pour le remorqueur.....	par mois.35 00

Les travaux de curage ont été bornés exclusivement au chenal de l'entrée du havre.

HAVRE DE VICTORIA.

Enlèvement du Beaver Rock.

L'entrepreneur avance très lentement avec cet ouvrage. Il n'a aucune expérience du pétardement sous l'eau, et il n'a pas pu se procurer de contre-maître expérimenté. Il a perforé un grand nombre de trous et a réussi à y placer un bon nombre de charges de dynamite, mais beaucoup ont fait fausse amorce, en conséquence de quelque défectuosité entre la batterie et la charge. La roche contient environ 884 verges cubes. Le prix du pétardement et de l'enlèvement des débris, stipulé au contrat, est de \$11,950.

Télégraphe.

La partie du télégraphe qui passe sur terre fonctionne bien ; cependant, il y a eu constamment des interruptions durant l'hiver, qui a été le plus rude de tous ceux dont on se souvient dans la province, et l'on craint que les fortes crues récentes des eaux ne causent de grands dommages. Une rupture dans la partie submergée du câble entre Sydney et les îles Sallas s'est produite en juillet 1874. Ce câble est long de 4½ milles. Il a été posé en 1865-66, et réparé et reposé en 1869. L'on a fait de grands efforts pour le sauver en entier, mais le surintendant n'a réussi à en retirer que 2,101 verges, après quoi il se brisa dans 130 brasses d'eau ; il en retira ensuite une seconde longueur de 1,850 verges, puis il se brisa de nouveau dans la même profondeur d'eau à peu près. Une seconde tentative nous donna 800 verges de câble fort endommagé, et voyant cela nous avons pas cru devoir continuer nos efforts. En tout, nous avons sauvé environ 2¾ milles, valant à peu près \$3,380, et les frais de sauvetage se sont élevés à \$1,329.84. Une autre rupture du câble entre les îles qui forment les chenaux de Rosario et Cordova eut lieu en janvier 1875. Ce câble est long de 6½ milles, et on le trouva fortement endommagé partout. Le surintendant a posé 1½ mille de câble neuf, et réparé le reste, et immédiatement après il se brisa de nouveau près de l'île de James. Cette rupture fut bientôt réparée. Nous avons actuellement 2 milles de câble presque neuf, et 4 milles en voie de confection à San Francisco. L'achat d'une petite machine à vapeur a grandement facilité le posage et le relèvement des câbles. Elle a coûté \$1,000 et est en bon état. Elle avait coûté d'abord \$1,500. Nous l'avons prêtée à l'entrepreneur pour le pétardement du "Beaver Rock," et il doit nous payer un loyer de \$200 pour jusqu'à la fin d'août, mais il s'est engagé à nous la remettre lorsque nous en aurions besoin pour le service des câbles.

Les trois ans durant lesquels le gouvernement s'était engagé à payer une subvention annuelle de \$4,000 à la compagnie de télégraphe *Western Union*, pour lui permettre d'entretenir cette partie de la ligne qui relie Swinomish, dans le territoire de Washington, à Portland, dans l'Orégon, étant expirés au 30 juin dernier, je fus chargé de notifier la compagnie que la subvention ne serait pas continuée à partir de cette date, et c'est ce que je fis. En conséquence de cet avis, le surintendant m'adressa une communication dans laquelle il exposait la difficulté qu'il éprouvait de maintenir la ligne et l'impossibilité de le faire si la subvention n'était pas continuée pendant trois autres années et au même taux. Je soumis cette lettre avec un rapport en date du 15 juin, dans lequel je démontrais que la décision de la compagnie de ne pas maintenir la ligne sans subvention pouvait être considérée comme une infraction des conditions du bail en vertu duquel le gouvernement possède la ligne de la compagnie en cette province. Il est nécessaire de bien comprendre la position du gouvernement en vertu de ce bail, afin de pouvoir résoudre convenablement les autres questions qui peuvent avoir surgi. Au sujet des taxes prélevées par les autorités du territoire de Washington sur la ligne de terre entre Swinomish et la 49e parallèle, elles ont été payées sous protêt, et j'ai fait rapport à ce sujet le 17 avril dernier, puis j'ai donné de nouveaux renseignements dans un rapport en date du 28 mai. Comme il n'y a aucune stipulation dans le bail qui oblige le gouvernement à payer ces taxes, il me semble que la compagnie, en sa qualité de propriétaire de la ligne, en est responsable. Copie

du bail se trouve à l'annexe II, page 201, du rapport de l'hon. M. Langevin sur la Colombie-Britannique.

La question du transport des dépêches lorsque le câble est brisé dépend aussi en grande partie de l'interprétation à donner au bail. Jusqu'ici la compagnie a payé sa quote-part des frais de ce service, mais elle est maintenant résolue de ne plus le faire à l'avenir, et il sera en conséquence nécessaire que l'on me dise si, dans le cas où elle refuserait de contribuer pour sa juste part à ces dépenses, nous sommes tenus de transmettre ses dépêches gratuitement. Cette question fut soulevée et discutée dans mon rapport du 25 février dernier.

Le relevé suivant indique les dépenses et les revenus jusqu'au 31 mai :

Dépenses.

Dépenses totales mensuelles sur la ligne, du 1er juillet 1874 au 31 mai 1875.....	\$22,420 21
Achat de 6 milles de câble sous-marin, fret et frais.....	9,582 50
do d'un petit engin.....	1,000 00
Sauvetage de câbles brisés et transport de dépêches....	4,424 82
Subvention à la Cie. de Télégraphe <i>Western</i>	
<i>Union</i> au 30 juin 1873—arrérages.....	\$4,000 00
do do au 31 décembre 1874...	2,000 00
	6,000 00
Télégrammes de service.....	3 25
	\$42,430 78

Revenus.

Recettes totales sur la ligne du 1er juillet 1874 au 31 mai 1875.....	\$7,509 86
Remboursement d'une surcharge sur le fret du câble de Los Angeles.....	\$152 50
Remboursement de moitié des frais de transport des dépêches quand le câble était brisé.	583 37
	735 87
	\$8,245 73

Ce qui donne environ 20 pour cent du coût réel de l'entretien de la ligne, y compris les nouveaux câbles, etc.

AMÉLIORATION DE LA NAVIGATION.

Rivière Frazer.

Une étude minutieuse a été entreprise en octobre dernier dans le but de constater la nature et les frais qu'occasionnerait l'enlèvement de certaines obstructions à la navigation sur cette rivière, entre la Grande Barre (*Big Bar*) et le ruisseau à la Soude (*Soda Creek*), distance de 120 milles, et il a été fait des cartes et profils du relèvement. Des copies de ces cartes et du rapport de M. G. B. Wright sur le sujet ont été envoyées à Ottawa avec mon rapport du 8 janvier dernier, ainsi qu'une copie de son rapport supplémentaire avec le mien en date du 4 mai, dans lesquels on trouvera tous les renseignements nécessaires à l'élucidation de la question. Je puis mentionner en quelques mots que ce relèvement a démontré que ces obstructions, principalement causées par du roc, peuvent être enlevées au prix de \$100,000, en chiffres ronds, à l'exception de la Grande Barre, qui pourrait, néanmoins, être évitée en construisant un chemin carrossable ou à lisses d'un mille et quart de long, sur la rive

droite de la rivière, par une rampe de 250 pieds et au prix d'environ \$3,000. L'amélioration de la navigation de cette partie de la rivière pourra plus tard considérablement faciliter les opérations se rattachant au chemin de fer Canadien du Pacifique, en permettant de transporter à bas prix les travailleurs, les lisses, provisions, etc., et donnerait certainement un grand élan à la colonisation de cette partie de la province, où il se trouve de grandes étendues de belles terres à blé, qui sont actuellement en friche faute de moyens de transport à bon marché pour les grains. Il n'est que raisonnable de croire que si ces améliorations étaient faites, la province pourrait expédier du grain en Europe en grande quantité. Les navires qui viennent ici avec des chargements n'auraient plus, comme à présent, de difficulté à se procurer des cargaisons pour le retour.

La dépense totale pour ce service s'est élevée à \$5,717.08, dont il est dû \$50, ce qui porte le coût des travaux à environ \$48 par mille. C'est là un résultat très satisfaisant, si l'on considère la difficulté d'accès à cette région, les frais de transport, et les obstacles à surmonter dans le relèvement d'une rivière rapide et dangereuse.

Lots et édifices loués.

Ci-suit un résumé des sommes reçues à ce sujet :—

Loyer du lot de la maison de douane, avant la construction de l'édifice.....	\$ 42 75
Loyer des bâtisses au camp de New-Westminster jusqu'au 27 août.....	130 00
	<u>\$172 75</u>

Loyer dû par les entrepreneurs du pénitencier du 21 novembre dernier au 30 juin 1875, pour une partie de l'hôtel du gouvernement à New-Westminster.....	\$73 33
---	---------

M. J. K. Inter, de New-Westminster, doit aussi quelque chose sur le loyer de la bâtisse, qu'il occupe depuis la Confédération, au prix de \$60 par année.

Dépenses contingentes du bureau.

Les frais de bureau se sont élevés pour l'année à \$376.74, y compris le salaire du messenger, le chauffage, la papeterie, le mobilier, les impressions et les livres de compte, etc.

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

B. W. PEARSE,
Ingénieur local.

ANNEXE No. 24.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, 15 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et rapports du comptable pour l'année expirée le 30 juin 1875.

Je suis arrivé dans l'île le 1er mai. Le chemin n'a été complètement nettoyé de neige que le 5 du même mois, et les trains n'ont pu marcher régulièrement que le 12, mais depuis ils ont marché sans interruption, conformément au tableau des heures de départ et d'arrivée.

Je suis heureux de pouvoir attirer votre attention sur le fait que je n'ai eu à faire rapport d'aucun accident.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

W. McKECHNIE,

Surintendant.

F. BRAUN, écr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

LISTE DES RAPPORTS CI-JOINTS.

- A. 1. Bilan général.
- “ 2. Compte de capital avec extraits.
- “ 3. Dépenses de la commission spéciale.
- “ 4. Revenus.
- “ 5. Trafic spécial, automne de 1874.
- “ 6. Relevé des voyageurs.
- “ 7. Fret.
- “ 8. Etat des dépenses de stations, etc.
- “ 9. Valeur des approvisionnements.
- “ 10. Rapport du surintendant des machines.
- A. Frais des locomotives et chars.
- B. Extrait, force locomotive mensuelle.
- C. Etat, locomotives.
- D. “ chars disponibles.
- E. Rapport du mécanicien.
- E 1. Etat, entretien de la voie et des travaux d'art.

Charlottetown, I. P.-E.

15 octobre 1875.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BILAN GÉNÉRAL. (A 1.)

AV.

1875

DT.

	\$	cts.	
A approvisionnementis.....	10,950	48	Par compte fédéral
Grand-livre du trafic :			
Stations	\$509	17	
Département des Postes.....	749	51	
	1,258	68	
Schreiber et Burpee.....	300	00	
	12,509	16	
			\$12,509 16

F. ROPER,
Comptable.

CHARLOTTETOWN, I. P. E., 30 juin 1875.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL (A 2.)

1875

AV.

6—23
Dt.

	\$	cts.	30 juin.....	Par la Puissance du Canada.....	34,281 39
30 juin..... A dépenses jusqu'à cette date, comme suit :					
Machines pour ateliers et montage.....	11,030	71			
Capuchons à fumée et prolonger les fosses dans la remise } à locomotives.....	250	00			
Édifices.....	8,647	32			
Pesées, voie et dépôt.....	1,298	40			
Terrassement.....	475	48			
Ballastage.....	128	00			
Ligne de télégraphe.....	5,038	27			
Ameublement des bureaux, stations, trains, etc.....	7,413	21			
	34,281	39			34,281 39

F. ROPER,
Comptable.

CHARLOTTETOWN, I. P. E., 30 juin 1875.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

EXTRAIT DES DÉPENSES DU CAPITAL.

<i>Nouvelles Machines.</i>		
Nouvelles machines dans l'atelier des machines.....		\$ 7,911 44
Courroies pour do do		584 59
Nouvelles machines dans l'atelier des chars.....		953 00
do do dans la forge.....		435 00
Main-d'œuvre pour poser les machines, et creuser un puits (non terminé) dans l'atelier des machines.....		700 88
Pourcentage sur nouvelles machines, porté à compte des approvisionnements.....		445 80
<i>Capuchons à fumée.</i>		
Main-d'œuvre et matériaux, et prolonger les fosses dans la remise des locomotives.....		250 00
<i>Édifices.</i>		
Bois de const. et de serv., etc., pour les stat. de Charlottetown, Georgetown, Summerside et interm.		4,623 97
Gages de menuisiers.....		2,622 28
Porte et cadres pour la voûte à Charlottetown.....		220 00
Nouveaux chasse-neige.....		900 00
Divers.....		281 07
<i>Pesées.</i>		
Pesée sur la voie à Charlottetown.....	\$700 00	
Pierre pour do	81 66	
Main-d'œuvre pour do	111 74	
		893 40
Pesées aux dépôts de Charlottetown, Georgetown et Summerside		405 00
<i>Télégraphe.</i>		
Matériel, y compris 1,865 poteaux.....		1,710 45
Gages.....		1,582 07
Service des trains d'après l'extrait mécanique.....	\$1,310 40	
Do do do général.....	145 60	
		1,456 00
Divers.....		289 75
<i>Terrassement.</i>		
Gages à Port Hill.....		33 20
Do Bradalbane.....		173 97
Do Royalty Junction.....		202 83
Voiturage d'argile à do		33 25
Do à Bradalbane.....		30 88
Approvisionnement.....		1 35
<i>Ballastage.</i>		
Service des trains à Souris, quatre jours, comme par extrait mécanique...		115 20
Do do do do général.....		12 80
Ameublement de bureaux, stations, trains, etc		7,413 21
Total.....		34,281 39

F. ROPER,
Comptable.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LOCOMOTIVES.—(EXTRAIT "A.")

	Montant.
	\$ cts.
Salaire du surintendant des machines, et des commis, frais de bureau et de voyages.....	2,404 14
Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....	2,059 72
Combustible	3,420 32
Huile, graisse, chiffons et menues fournitures.....	1,015 81
Réparations aux engins, tenders et à l'outillage des machines	5,000 00
Eau, y compris les réparations à la pompe et à la citerne.....	1,292 80
	15,192 79

CHARLOTTETOWN, ILE DU P.-E.,
30 juin 1875.

F. ROPER,
Comptable.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DEPENSES DES CHARS.—(EXTRAIT "B.")

	Montant.
	\$ cts.
Réparations aux chars de voyageurs.....	777 25
do chars-poste et à bagage.....	677 90
do chars à fret.....	683 90
Salaires et gages aux expéd. des trains, conducteurs, gardiens des bagages et garde-freins.....	1,636 00
Main-d'œuvre, huile et chiffons pour garnitures.....	165 00
Menues fournitures et combustible.....	493 68
Diverses.....	113 45
	4,547 18

F. ROPER,
Comptable.

CHARLOTTETOWN, ILE DU P.-E.
30 juin 1875

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART (EXTRAIT "C.")

	Montant.
	\$ cts.
Salaire de l'ingénieur, du commis, et frais de bureau et de voyage.....	1,163 22
Gages pour réparations de la voie, des clôtures, etc.....	11,409 41
Lisses, chevilles, etc.....	1,838 79
Bois de constr. et de service, etc., pour réparer les ponts, garde-bestiaux, clôtures, etc...	361 49
Réparations aux quais.....	12 51
do aux chasse-neige, outils, etc.....	180 06
do aux plaques tournantes.....	53 14
Enlever la glace et la neige.....	2,938 26
Diverses.....	78 29
	18,035 17

F. ROPER,
Comptable.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES DES STATIONS (EXTRAIT "D.")

	Montant.
	\$ cts.
Salaires et gages des agents, commis, opérateurs du télégraphe, gardiens des bagages, aiguilleurs, etc.....	2,441 96
Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses incidentes.....	2,677 13
	5,119 03

F. ROPER,
Comptable.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX.—(Extrait "E".)

	Montant.
	\$ cts.
Salaires du surintendant et des commis, frais de bureau et de voyage (y compris ceux du gérant de l'express).....	1,006 12
Salaires du comptable et des commis, frais de bureau et de voyage (y compris ceux du caissier et du payeur)	1,939 67
Annonces	29 17
Diverses.....	1,802 30
	4,777 26

F. ROPER,
Comptable.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES DE LA COMMISSION SPÉCIALE. (A 3.)

	Montant.
	\$ cts.
Rémunération des services des commissaires.....	5,000 00
Frais d'hôtel, de voyage, pension et dépenses incidentes des commissaires	2,008 00
Salaires et dépenses de l'assistant et des commis.....	3,140 19
Louage de chevaux.....	105 00
Papeterie, etc.....	480 63
Frais de port et télégrammes.....	268 55
Impressions, annonces et souscription aux journaux	205 41
Inspection :—A. Stronach, ingénieur-mécanicien	\$ 63 00
T. Ridout, do civil	1,237 00
	1,300 00
Diverses.....	47 46
	12,555 24

F. ROPER,
Comptable.

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E., 30 juin 1875.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU REVENU au 30 juin 1875. (A 4.)

Dt.

Av.

DÉPENSES.		RECETTES.	
	\$		cts.
Locomotives par Extrait A.....	15,192	Trafic des voyageurs.....	14,813 62
do B.....	4,547 18	Trafic du fret.....	8,924 86
Euthetien, voie et travaux, Extrait C.....	18,035 17	Malles et diverses.....	755 51
do D.....	5,119 03		
do E.....	4,777 26	Balance.....	24,493 99
Frais généraux.....	47,671 43		23,177 44
			47,671 43

F. ROPER,
*Comptable.*CHARLOTTETOWN, I.-P.-E.,
30 juin 1875.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

TRAFFIC SPÉCIAL, Automne de 1874. (A 5.)

ÉTAT No. 1.	
Gains.....	5,140 12
Moins—Proportion transférée à Schrieber et Burpee.....	\$3,500 00
Montant déposé à la banque des Marchands, pour couvrir les frais du tournage des roues d'engins.....	500 00
	4,000 00
Balance	1,140 12
Déboursés par le département des chemins de fer.....	2,813 31
Perte pour do	1,673 19
ETAT No. 2.	
Dépenses par Schrieber et Burpee.....	5,738 38
de le département des chemins de fer	2,813 31
	8,551 69
Gains.....	5,140 12
	3,411 57
Moins—A charger à Schreiber et Burpee.....	\$1,738 38
Département des chemins de fer	1,673 19
	3,411 57

F. ROPER,
Comptable.

CHARLOTTETOWN, I.P.E.,
30 juin 1875.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

VOYAGEURS au 30 juin 1875. (A 6.)

Mois.	Est.	Ouest.	Total.	Milles.
	Nombre.	Nombre.	Nombre.	
Avril	91	103	194	5,263
Mai.....	4,812	3,917	8,729	231,346
Juin	4,138	4,915	9,053	273,722
Totaux.....	9,041	8,935	17,976	510,331

CHARLOTTETOWN,
30 juin 1875.

F. ROPER,
Comptable.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

FRET au 30 juin 1875. (A 7.)

Mois.	Est.	Ouest.	Total.	Milles.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	
Avril	94	102	196	9,868
Mai.....	2,255	644	2,899	103,748
Juin	841	875	1,716	59,251
Totaux.....	3,190	1,621	4,811	172,867

CHARLOTTETOWN,
30 juin 1875.

F. ROPER,
Comptable.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT indiquant les frais d'exploitation aux différentes stations, au
30 juin 1875. (A. 8.)

STATIONS.	No. DE PASSAGERS.			TONNEAUX DE FRET.			DÉPEN. DE STATIONS.	
	Arriv.	Partant.	Percent. du total.	Arriv.	Partant.	Percent. du total.	Montant.	Percent. du total.
Tignish.....	493	368	2.40	284	184	4.86	\$170 00	3.32
Alberton.....	686	706	3.87	402	242	6.69	240 58	4.70
O'Leary.....	74	55	0.36	40	57	1.07	80 00	1.56
Port Hill.....	196	343	1.50	99	323	4.38	184 34	3.60
Summerside.....	3,308	3,242	18.22	446	678	11.68	944 85	18.46
Kensington.....	617	750	3.80	347	336	7.10	192 27	3.76
Hunter River.....	332	346	1.89	236	637	9.10	202 00	3.95
North Wiltshire.....	124	172	0.82	41	604	6.70	163 52	3.19
Charlottetown.....	4,113	4,543	24.08	1,495	956	25.47	1,512 78	29.55
Mount Stewart.....	1,474	1,579	8.49	283	43	3.39	228 13	4.46
Cardigan.....	944	822	4.91	152	51	2.11	207 50	4.05
Georgetown.....	994	1,265	6.29	521	221	7.71	470 85	9.20
Morell.....	98	72	0.47	5	84	0.92	80 00	1.56
St. Pierre.....	302	285	1.63	232	180	4.28	168 04	3.28
Harmony.....	153	163	0.88	24	180	2.12	148 69	2.91
Souris.....	533	457	2.75	198	35	2.42	125 48	2.45
Stations à pavillon.....	3,535	2,808	17.64	*	*	*		
	17,976	17,976	100.00	4,811	4,811	100.00	5,119 03	100.00

* Le trafic du fret aux stations à pavillon est inclu dans celui des stations régulières voisines.

F. ROPER,
Comptable.

CHARLOTTETOWN,
30 JUIN 1875.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

VALEUR DES APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN, le 30 juin 1875. (A. 9.)

Approvisionnement généraux.....	\$7,259 01
Papeterie et billets.....	2,193 96
Matériaux pour la voie.....	
Cousinets.....	\$ 18 80
Eclisses.....	253 71
Charbon.....	272 51
	1,225 00
	10,950 48

S. H. BROWN,
Garde-magasin.

CHARLOTTETOWN, I. P. E.,
30 JUIN 1875.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES, (A. 10),
CHARLOTTETOWN, 21 août 1875.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année expirée au 30 juin 1875.

Les feuilles d'extraits contiennent les dépenses ; les crédits sont formés des sommes portées au débit du département du mécanicien, du combustible, de l'usure et détérioration l'automne dernier, et de l'ouvrage fait sur les locomotives, mais non terminé par les entrepreneurs, et qui n'a pu être fait que lorsque nous avons pu poser notre tour à roues, vers le 1er juin.

Il reste encore une partie des machines à venir.

Les locomotives-citernes, au sujet desquelles j'ai fait rapport en différents temps, auront besoin de grandes réparations et de nombreux changements. Neuf d'entre elles exigeront de nouveaux tubes, pistons et tuyaux d'évacuation, six de nouveaux sifflets ; neuf de nouvelles boîtes à graisse ; quatre de nouveaux boutons de manivelle et excentriques, et quelques-unes de nouvelles soupapes à tiroir. Le mouvement sera fortifié, des tenders à charbon seront attachés aux grandes locomotives à citerne, et l'on fera tout ce qui sera possible pour les rendre plus sûres à l'avenir.

Ci-joints se trouvent des relevés :—

A.—Dépenses de la force motrice et des chars.

B.—Relevé mensuel de la force motrice, milles parcourus, et matériaux employés.

C.—Poids des locomotives équipées, etc., etc.

D.—Matériel roulant. Sur les 28 plateformes, quelques-unes sont simplement des chariots dont les boîtes ont été enlevées, lorsqu'elles n'étaient pas employées, jusqu'à ce que nous puissions en faire faire d'autres ; ces chariots ont été achetés des entrepreneurs après qu'ils eurent abandonné l'ouvrage.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives et wagons n'a pas été tenu par les entrepreneurs pendant la construction du chemin ; en conséquence il ne figure pas au tableau C.

J'ai l'honneur d'être, etc.

A. STRONACH,

Surintendant des machines.

WM. MCKEONIE, écri.,
Contrôleur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES POUR FORCE MOTRICE ET CHARS, à juin 1875. (A.)

ITEMS.	Dépenses.	Coût par mille par- cours par les locomotives	
		\$	cts.
Conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs	2,698 83	7	59
Combustible.....	3,794 32	10	67
Huile, graisse, chiffons, etc	1,128 81	3	17
Réparations aux locomotives, tenders et outils	5,886 09	16	55
Eau, y compris les réparations aux pompes et citernes.....	1,392 80	3	91
Locomotives	14,900 85	41	89
Dépenses des chars.....	2,977 21	8	37
	17,878 06	50	26

A. STRONACH,
Surintendant des machines.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

EXTRAIT MENSUEL DE LA FORCE MOTRICE, AU 30 JUIN 1875. (B.)

Mois. 1874 et 1875.	Milles parcourus.			Consommation.				Moyenne.						
	Locomotives.	Chars.	Chasse-neige.	Bois. de charbon.	Pintes d'huile.	Lbs. de suif.	Lbs. de chiffons.	Chars, par mille parcou.	Chasse-neige, etc. 1 mille parcouru.	Milles parcourus par heure sous vapeur.	Bois. de charbon par 100 milles parcourus.	Pintes d'huile par 100 milles parcourus.	Lbs. de suif par 100 milles parcourus.	Lbs. de chiffons par 100 milles parcourus.
Du 28 décembre au 7 janvier.....	423	914	216	2,100	84	3	31½	2.16	.51	.73	496.45	19.86	.70	7.44
Avril	1,179	2,983	139	807	148	13	29	2.53	.11	1.98	68.44	12.55	1.10	2.45
Mai	15,585	65,501	205	10,676	1,190	316	210½	4.20	.12	6.71	68.50	7.64	2.02	1.35
Juin	18,368	65,695	.....	12,583	1,242	398	291½	3.57	.....	7.82	68.50	6.76	2.19	1.58
Totaux.....	35,555	135,093	560	26,166	2,664	730	562½	3.80	.15	6.08	73.59	7.49	2.05	1.58

E. STRONACH,
Surintendant des machines.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

RELEVÉ des chars, etc., au 30 juin 1875. (D.)

Désignation.	Nombre et description.	Milles parcourus.
A	14 chars à voyageurs de première classe.....	31,938
B.....	9 do de seconde classe et bagage.....	28,781
C	5 chars-poste et d'express	3,560
D.....	128 wagons fermés	44,395
E.....	37 wagons plats.....	26,419
	4 chasse-neige	560
		135,653
	25 chars à bras.....	
	28 plateformes (sans chariots).....	

A. STRONACH,
Surintendant des machines.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES,

CHARLOTTETOWN, 30 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année expirée le 30 juin 1875.

Comme vous le savez déjà, les tempêtes de neige de l'hiver dernier ont été tellement fortes et fréquentes qu'elles ont complètement arrêté la circulation sur le chemin. Avant que le gouvernement fédéral ne se fût chargé de la ligne, vers la fin de décembre, elle était déjà fortement encombrée par la neige, et dès le commencement de janvier il fallut renoncer à tout espoir de la déblayer. Au mois d'avril, l'on se remit de nouveau à l'œuvre, et le 17 du même mois, la locomotive et le chasse-neige purent se rendre jusqu'à Royalty-Junction, à six milles de Charlottetown. Dans la soirée du 23, on atteignit Georgetown.

L'embranchement de la Souris fut déblayé le 4 mai, et dans la soirée du 5, les escouades de travailleurs atteignirent Alberton. Dans beaucoup d'endroits, la neige s'était amoncelée à des hauteurs de douze, quinze et même seize pieds, ce qui rendait le travail de déblaiement très-difficile.

En dépit d'un hiver aussi rude, le chemin se trouva être en meilleur état qu'on ne l'espérait, et en quelques semaines la chaussée fut remise en bon ordre.

Je suis heureux de pouvoir dire que, à part quelques animaux qui ont été tués par suite de l'insuffisance des clôtures, il n'est survenu aucun accident dans mon département.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

GRANVILLE C. CUNNINGHAM,

Ingenieur local.

WM. McKECHNIE, écr.,
Contrôleur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

RELEVÉ des frais d'entretien de la voie et des travaux d'art, au 30 juin 1875.

(E.)

Quantité des matériaux.	Items	Gages.		Matériaux.		Total.	
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
t. qtx. lbs.	Réparation de la voie.....	10,433	72			10,433	72
3 15 27	Lisses.....			199	00	199	00
	Eclisses.....			121	39	121	39
	Boulons et écrous.....			8	44	8	44
5,076 lbs.	Fiches.....			299	30	299	30
79	Traverses.....			19	75	19	75
	Rails de croisement.....			75	00	75	00
	Aiguilles.....			27	56	27	56
	Signaux.....			21	00	21	00
	Ponts.....	20	01	3	78	23	79
	Ponceaux, souterrains, etc.....			92	27	92	27
	Quais.....			12	51	12	51
	Clôtures.....	966	89	269	22	1,236	11
	Outils.....			882	79	882	79
	Chasse-neige, etc.....			180	06	180	06
	Enlever la glace et la neige.....	1,872	63	1,065	63	2,938	26
	Bureau des ingénieurs et dépenses.....	954	15	209	07	1,163	22
500	Torpilles.....			27	50	27	50
	Divers.....			273	50	273	50
	Totaux.....	14,247	40	3,787	77	18,035	17

GRANVILLE C. CUNNINGHAM,

Ingénieur local.

CHARLOTTETOWN, 30 juin 1875.

ANNEXE No. 25.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RAPPORT DU SURINTENDANT-GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER,
MONTRÉAL, 26 août 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les comptes relatifs à l'exploitation du chemin de fer Intercolonial dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, pour l'année finissant au 30 juin 1875.

La longueur de chemins de fer en exploitation durant l'année a été comme suit :

De St. Jean à Shédiac.....	108 milles.
De Painsec à Truro.....	118 “
D'Halifax à Pictou.....	113 “

339

De plus la ligne de la Jonction de Windsor à Windsor est entretenue par le gouvernement; mais est affermée à la Compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis.....

32 “

Total..... 371 milles.

La Compagnie de Windsor à Annapolis a le droit de passage sur la ligne principale jusqu'à Halifax, et paie pour cela un tiers de ses recettes brutes entre Halifax et Windsor.

J'inclus les états qui suivent dans une annexe, savoir :

- No. 1.—Etat du compte de capital.
- No. 2.—Détail des dépenses de capital.
- No. 3.—Compte de revenu pour les années expirées le 30 juin 1874 et 1875.
- No. 4.—Extrait des dépenses des locomotives.
- No. 5.— do do des chars.
- No. 6.— do do des frais d'entretien de la voie et des travaux d'art.
- No. 7.— do do des dépenses de stations.
- No. 8.— do do des frais généraux.
- No. 9.— do do du renouvellement de la voie.
- No. 10.—Etats des recettes mensuelles.
- No. 11.— do dépenses do
- No. 12.—Bilan du compte des approvisionnements.
- No. 13.—Bilan général.
- No. 14.—Etat comparatif des moyennes.
- No. 15.—Rapport des accidents.

J'inclus aussi copie des rapports de l'ingénieur et du surintendant des machines.

Compte du Capital.

Le relevé du compte de capital montre que le total des déboursés est actuellement de \$13,232,300.49. Sur cette somme, il a été dépensé \$377,452.00 durant l'année, comme suit :—

1. Prolongement du chemin dans la cité d'Halifax.....	\$267,343 48
2. do à l'eau profonde à St. Jean.....	15,598 93
3. Dépensé sur le chemin y compris les nouveaux évitements, etc.....	41,923 39
4. Pour service du quai et de passage d'eau.....	4,540 10
5. Pour nouvelles stations, agrandissement des anciennes, eau, etc.....	46,618 53
6. Pour machines et outils.....	1,427 57
	\$377,452 00

L'achèvement du prolongement du chemin dans Halifax, y compris les stations pour les voyageurs et le fret, coûtera probablement encore \$250,000.

L'agrandissement des quais au débarcadère de Pictou, qui se fait maintenant, coûtera \$25,000.

Et différents autres travaux, autorisés et en voie d'exécution, y compris l'achèvement des stations, voies d'évitement, le service de l'eau, les dépôts de charbon aux stations, les signaux, etc., coûteront environ \$70,000.

Tous ces travaux, à l'exception du prolongement du chemin dans Halifax, seront complètement terminés et soldés à la fin de l'année financière de 1876.

À l'exception du prolongement de la voie dans Halifax et à l'eau profonde à St. Jean, je recommanderais que le compte de capital pour les lignes ouvertes fût clos à la fin de l'année financière de 1876.

Les lignes sont maintenant amplement pourvues de matériel roulant. Lorsque les ouvrages commencées seront terminés, il y aura assez de stations, hangars, voies d'évitement et ateliers; et ce qui pourra être nécessaire de faire en plus après le 30 juin 1876 devrait être porté au compte ordinaire d'exploitation.

Cela simplifierait les comptes et permettrait de mieux contrôler les dépenses.

Changement de la voie.

La largeur de la voie a été heureusement changée sur la ligne principale, entre Halifax et St. Jean, le 18 juin dernier. L'on avait préalablement fait tous les préparatifs nécessaires pour cette importante opération, et je suis heureux de dire qu'elle a été faite à mon entière satisfaction dans tous ses détails. Elle a été accomplie dans un espace de temps remarquablement court, et sans aucun inconvénient pour le public.

Les déboursés faits jusqu'au 30 juin 1875 se sont élevés à \$745,044.33. Cette somme comprend le prix d'achat de 38 locomotives neuves avec tenders, 200 wagons à charbon, 585 chariots pour wagons à fret, 35 chariots pour chars à voyageurs, des machines pour permettre de faire promptement l'ouvrage dans les ateliers, le conversion (non encore terminée) de 42 locomotives à voie large et d'un grand nombre de chars, et les frais de changement de la voie principale et des évitements.

Nous avons profité de ce changement pour munir les chars à voyageurs de plateformes "Miller" et de freins à air comprimé.

Toutes les locomotives et les chars ne seront entièrement modifiés qu'à la fin de l'année 1875; et ce ne sera qu'à la fin de l'année suivante que toutes les vieilles locomotives et les vieux chariots seront démontés et vendus.

On avait évalué le changement à \$800,000, et lorsque l'on aura vendu les vieux matériaux, le coût ne dépassera pas cette somme.

La Compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, avec lequel cette ligne est en correspondance à Windsor a aussi changé la largeur de sa voie. Nous avons fait avec elle un arrangement pour lui fournir neuf locomotives pour voie étroite (3 neuves et 6 modifiées,) et 159 chariots pour les wagons,—en retour elle nous a livré 9 locomotives pour voie large, et 159 anciens chariots.

Le coût du changement à faire est porté à \$80,000, dont \$15,997.55 avaient été dépensés au 30 juin 1875.

COMPTE DU REVENU.

Recettes.

Les recettes brutes de l'année ont été de.....	\$861,593 43
Et celles de l'année précédente de.....	893,430 17
Diminution.....	\$31,836 74

Frais d'exploitation.

Les frais d'exploitation de l'année expirée au 30 juin 1875 ont été de...\$	850,775 27
Pour l'année 1875, ils ont été de.....	1,085,011 48
Co qui montre une diminution de.....	\$ 234,236 21

Il y a eu une réduction sensible de dépenses dans toutes les branches.

Dans le département des locomotives, la réduction a été de \$75,440, dont \$32,448 sur le coût du combustible.

Sur les dépenses des chars, la réduction a été de.....	\$35,044
Sur l'entretien du chemin et des travaux d'art.....	78,647
Sur les dépenses des stations.....	12,345
Et sur les frais généraux.....	32,659

L'année était déjà fort avancée lorsque nous avons pu nous occuper sérieusement des dépenses, et il est en conséquence fort satisfaisant de voir qu'il a été possible de les réduire de près de \$235,000 durant l'année.

La réduction dans le nombre des bras employés a été très considérable.

Le nombre de milles parcourus par les convois et les chars n'a pas beaucoup varié, comme on peut le voir par le tableau comparatif suivant :—

	1875.	1874.
Milles parcourus par les trains	1,031,152	1,057,333
“ “ chars.....	6,708,099	6,765,817

En 1874, les frais d'exploitation avaient été de 114½ pour cent des recettes brutes. En 1875, elles ont été de 95½ pour cent.

Les dépenses des trains, par mille parcouru, ont été de \$0.96,71 en 1874. En 1875, elles ont été réduites à \$0.79,57.

Pendant plusieurs mois, il a voyagé un train de nuit entre Halifax et St. Jean, qui a été d'un grand avantage pour le public voyageur.

Renouvellements.

Les dépenses faites pour renouveler la voie permanente et les clôtures, durant l'année finissant au 30 juin 1875, ont été de.....	\$292,382 00
En 1874, de.....	216,538 00
Augmentation.....	<u>75,844 00</u>

Les chiffres suivants indiquent la quantité de rails d'acier employés chaque année :

En 1875.....	3,583 ton'x.
En 1874.....	2,867 "

Augmentation..... 715 ton'x.

Les rails posés en 1875 sont ceux qui ont été achetés par l'entremise de M.M. Haws et Cie., et pour lesquels il a été payé environ \$40,000 de trop, ce qui augmente d'autant le coût de ce changement.

L'état des chemins de fer a été grandement amélioré, mais le remplacement des anciens rails par ceux d'acier devrait être poussé le plus rapidement possible.

Pour cette année, l'on s'est procuré 3,528 tonneaux de rails d'acier, et 1,800 tonneaux de rails de fer pour l'embranchement de Windsor, et l'on est actuellement occupé à les poser.

Le coût des renouvellements de cette année sera d'environ \$230,000, bien que l'on doive poser 5,328 tonneaux de nouvelles lisses, contre 3,583 posées l'année dernière. Cette réduction de dépense provient en grande partie du très bas prix auquel les rails ont été achetés.

Pour compléter le renouvellement de toute la ligne, il nous faudra, outre la quantité de rails qui seront posés cette année, 11,308 tonneaux de rails d'acier et 1,120 tonneaux de rails de fer pour l'embranchement de Windsor.

Si ces rails sont achetés aux bas prix auxquels ils se vendent maintenant, le coût de l'achèvement du renouvellement de la ligne après le 30 juin 1876 ne s'élèvera pas à \$600,000.

Il serait certainement plus économique de faire ce travail dans le cours des deux prochaines années. Lorsqu'il sera terminé, les frais d'exploitation devraient être plus que couverts par les recettes du trafic.

Approvisionnement.

Une grande attention a été apportée à la question des approvisionnements.

Au 30 juin 1874, il y en avait pour.....	\$381,757 40
Au 30 juin 1875, pour.....	<u>90,852 15</u>

Ce qui montre une réduction de..... \$290,905 25

Il a fallu apporter beaucoup de soin et d'attention pour obtenir ce résultat satisfaisant.

Tous les vieux matériaux inutiles ont été vendus argent comptant et ont réalisé une somme considérable.

Tout ordre pour de nouveaux effets a été arrêté jusqu'à ce que l'on se soit assuré qu'il n'y avait rien dans les magasins qui pût être utilisé. De cette manière, de grandes quantités d'effets qui restaient improductifs depuis des mois ont été employés.

Au mois d'avril, il fut fait un inventaire minutieux de tous les différents articles emmagasinés, et les prix auxquels ils étaient portés dans les livres furent revus et corrigés de manière à les ramener aux prix actuels du marché. Les livres ont été ajustés conformément aux résultats de cet inventaire, et une somme de près de

\$11,000 a été retranchée pour les effets qui ne peuvent être utilisés,—une perte définitive de \$14,488.46, constatée après l'enlèvement de tout le bois que nous avons, a aussi été portée au débit,—et il se trouve que les approvisionnements de toute espèce, portés dans les comptes aux prix actuels du marché, montrent un excédant d'environ \$9,000 sur les chiffres qui figurent aux livres.

On se propose à l'avenir de tenir les approvisionnements réels à peu près à cet excédant sur la valeur indiquée aux livres.

Il n'est pas improbable que les approvisionnements, surtout jusqu'à ce que le renouvellement des rails soit terminé, dépasseront parfois ces chiffres ; mais il a été fait une réduction permanente dans le département des approvisionnements qui ne pourra être dérangée que par la plus grossière négligence.

Tous les effets sont maintenant achetés par soumission, et aux plus bas prix du marché. Ils sont immédiatement payés comptant, et l'on peut par conséquent toujours les obtenir aux plus bas prix.

La facilité avec laquelle on peut aujourd'hui obtenir tout ce dont on a besoin est si grande et si bien comprise, qu'il n'est nécessaire de garder qu'un approvisionnement fort modique.

Les frais d'impression et de papeterie ont été considérablement réduits.

Les contrats pour la fourniture du charbon ont été faits, pour l'année courante aux prix suivants :—

Mines Albion—livré au puits de mine.....	\$2 00 p. t.
Houillère de Spring Hill—livré à la jonction de son embranchement avec la ligne principale.....	2 10 "

Un nouveau bateau passeur pour Pictou a été commandé, celui qui était employé étant hors de service. Le coût du nouveau bateau, moins la valeur de l'ancien, sera porté au compte des frais d'exploitation.

A la fin de l'année financière actuelle, le chemin de fer sera parfaitement équipé de matériel roulant de la meilleure qualité ; les accessoires sous forme d'édifices de stations, gares d'évitement, etc., seront suffisants pour les besoins d'un grand trafic,—les ateliers seront bien montés et pourvus d'excellentes machines,—et lorsque toutes les lisses seront en acier, le chemin de fer sera de première classe sous tous les rapports.

La station de fret au nouveau terminus d'Halifax sera prête, pense-t-on, avant la fin de l'hiver.

La station des voyageurs pourra probablement être employée en partie dans le cours de l'été prochain. Le long retard survenu dans l'achèvement de cet ouvrage provient de la difficulté que nous avons éprouvée à obtenir possession de deux lots de terrain, qui appartenaient au gouvernement impérial.

Les déboursés en argent durant l'année dernière ont été considérablement réduits.

La réduction sur les frais d'exploitation ordinaires a été de	\$234,236
Sur le fonds d'approvisionnements.....	290,905
Les déboursés à compte du capital ont été moindres de.....	263,742
	<hr/>
	\$788,883
Moins augmentation du coût des renouvellements.....	75,844
	<hr/>
Réduction totale des déboursés.....	\$713,039

Le coût du changement de la voie a donc été presque complètement couvert par les économies faites sur les articles précédents.

Les comptes au bureau principal et dans tous les départements sont parfaitement

tenus et promptement rendus. Des états mensuels de toutes les opérations du chemin de fer sont régulièrement préparés et me permettent de voir promptement le fonctionnement de chaque département.

Les comptes de chaque station sont soigneusement examinés à de courts intervalles, et tous les paiements dus sont promptement faits.

Je suis heureux de pouvoir parler favorablement de la manière dont l'ouvrage du chemin se fait, et qui fait honneur aux employés de toutes les branches.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. J. BRYDGES,

*Surintendant général des
Chemins de fer du gouvernement.*

F. BRAUN, Ecr., secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RAPPORT DES ACCIDENTS SURVENUS DURANT L'ANNÉE FINISSANT AU 30 JUIN 1875.

1. Dans la matinée du 18 juin 1874, un homme du nom de David Swallow fut tué à la station de Wentworth, par un char qui passa sur lui. Le défunt était assis ou couché sur les lisses d'une voie d'évitement, sur laquelle un train de fret avait à passer pour détacher quelques wagons chargés, et comme la nuit était sombre, le conducteur de la locomotive ne le vit pas.

Le jury déclara dans son verdict que le défunt avait été tué par un wagon de fret à la station de Wentworth, mais que la compagnie était exempte de tout blâme.

2. Le 22 août 1874, comme le convoi No. 9 partait de Truro, et à environ un mille au nord de cet endroit, un homme du nom d'Edward Carter fut écrasé et tué par le train. Le jury rendit le verdict suivant :—

“ Le défunt Edward Carter a été tué par le train express du soir allant au nord, samedi soir, le 22 août. Aucun blâme ne peut être attribué aux employés du chemin de fer.”

3. Le 10 septembre, un nommé Alexander Sturtevant, homme d'équipe, fut écrasé par le train entre Pictou et Truro. Le verdict suivant fut rendu :—

“ Nous croyons qu'Alexander Sturtevant est mort des suites de blessures causées par la locomotive d'un train spécial, allant de Pictou à Truro dans la nuit du 10 septembre, et que le défunt était alors sous l'influence des boissons alcooliques, et qu'aucun blâme ne peut être attribué aux employés du chemin de fer.”

4. Le 30 septembre, George McWilliams, aiguilleur à Petitcodiac, eut la tête prise entre deux chars à fret et fut tué instantanément. Le verdict suivant fut rendu :—

“ Nous sommes d'avis que le défunt George McWilliams a trouvé la mort en étant frappé à la tête par les tampons de deux wagons plats, pendant qu'il était baissé pour ramasser la chaîne qui avait été accroché à un wagon pour le sortir, et non autrement ; nous dirons de plus que, dans notre opinion, personne n'est à blâmer de cet accident.”

5. Le 17 décembre, un vieillard nommé James Hayes, qui marchait sur la voie entre la Junction de Windsor et Windsor, fut tué par un train spécial. Voici le verdict du jury :—

“ Nous, les jurés soussignés, après avoir entendu tous les témoignages relatifs à la mort de James Hayes, gisant actuellement mort devant nous, sommes venus à la conclusion que le défunt a trouvé la mort en étant écrasé par un train spécial entre la Junction de Windsor et Windsor, et que nous, le jury, exonérons les officiers et employés du dit train spécial de tout blâme quelconque.”

6. Le 18 janvier 1875, un nommé William Styles fut tué par la locomotive de l'express de jour No. 1 à une traverse, à une courte distance au sud de la station de Dorchester. Le verdict suivant fut rendu par le jury :—

“ Que William Styles a trouvé la mort d'une manière accidentelle, le lundi, 18 janvier, à la traverse appelée Cap Dorchester, en étant frappé par la locomotive du train express de jour allant à l'ouest ; et après une enquête minutieuse et d'après les témoignages produits devant nous, quoique nous exonérons les employés ayant charge du train de tout reproche quant à l'exécution de leurs devoirs, — ayant accompli tout ce que les règlements de chemin de fer exigeaient d'eux pour la protection des personnes et des biens, — nous ne pouvons, cependant, trop fortement recommander aux autorités du chemin de fer de promulguer de nouveaux règlements pour la plus grande sûreté des personnes qui traversent la voie près de la tranchée de Gédéon Palmer ; et nous, le dit jury, trouvons que les avenues de la traverse du Cap Dorchester sont insuffisantes, et nous attirons sur ce fait l'attention particulière de ceux qui sont chargés d'y voir.”

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT DES MACHINES.

MONCTON, N.-B., 9 août 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport sur le fonctionnement du département des machines durant l'année finissant au 30 juin 1875.

Vous trouverez ci-joint les états suivants :—

A. Etat indiquant le nombre des locomotives et des différentes espèces de chars et wagons au 1er juillet 1874 et au 30 juin 1875.

B. Etats des locomotives.

C. Rapport sur chaque locomotive.

D. Extrait des rapports des locomotives.

E. Etat comparatif du coût de la force motrice pour chaque mois, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875.

F. Tableau du nombre de milles parcourus par les chars.

G. Etat général des dépenses de ce département.

Six locomotives, faisant partie de celles que W. Montgomery avait entrepris de construire, et qu'il n'a pas terminées, ont été achevées dans les ateliers de Richmond.

Trois chars de première classe, deux de seconde classe, et trois chars à bagages ont été construits durant l'année; 6 chars de première classe, 3 de seconde classe, 13 wagons fermés et à bestiaux, et 27 plateformes ont aussi été reconstruits.

Une grande quantité d'ouvrage a été faite à la suite du changement de largeur de la voie.

Il a été construits 37 chariots de chars à voyageurs, et 40 autres ont été rétrécis, ainsi que 3 chariots pour chars Pulman, 20 pour wagons à charbon.

Dix-sept locomotives ont été modifiées pour les adapter à la voie étroite, au prix de \$8,393.61, ce qui fait une moyenne de \$493.74 pour chaque locomotive.

Deux des anciennes locomotives ont été vendues, et les chaudières de deux autres sont employées à l'atelier de Moncton pour la construction des chars.

Il en sera envoyé une aux ateliers de Campelltown pour servir d'engin, et six sont en voie d'être converties pour être employées sur le chemin de Windsor à Annapolis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. J. BRYDGES, Ecr.,

H. A. WHITNEY.

Surintendant général des

Chemins de fer du gouvernement.

NOTE.—Les états mentionnés dans ce rapport ne sont pas imprimés. Leur sommaire se trouve dans les comptes, et le nombre des locomotives et chars changera tous les mois jusqu'à ce qu'ils aient tous été rétrécis.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

MONCTON, N.-B., 19 août 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du département du chemin pour l'année financière expirée le 30 juin 1875.

70,105 traverses ont été renouvelées sur la ligne principale et les embranchements de Pictou et de Shédiac, et 9,170 sur l'embranchement de Windsor.

4,022 traverses ont aussi été fournies pour les quinze voies de garage posées durant l'année, dont l'emplacement et la longueur sont dans la liste des "nouveaux ouvrages" ci-dessous décrits.

Il a été dépensé \$3,302.47 pour le terrassement de différentes parties du chemin dans les divisions Est et Ouest; \$5,314.18 à la réparation des clôtures, et \$35,438.38 à la construction de 45,299 perches de clôture, à l'entreprise, dans les mêmes divisions. Cette dernière dépense a été portée au compte des renouvellements.

Le hangar et la citerne de Westcock, à 3½ milles au nord de Sackville, qui

avaient été détruits par le feu provenant des étincelles d'un convoi qui passait, le 8 mai 1874, ont été reconstruits. La citerne a une capacité de 8,200 gallons.

Dans la matinée du 17 février dernier, la gare des voyageurs à Petitcodiac a été complètement rasée par le feu. L'on fit une enquête immédiate sur l'origine de cet incendie, et l'on découvrit qu'il provenait d'un poêle défectueux. Les plans d'une nouvelle station ont été préparés, et elle est maintenant en voie de construction ; elle pourra être occupée vers le 1er novembre prochain.

Le pont de Salmon Creek, situé à un mille à l'est de Rothsay, qui avait cinq arches de 30 pieds chacune, a été remplacé par un ponceau de dix pieds d'arche, en pierre, long de 96 pieds, sur lequel un remblai de 40 pieds de hauteur a été formé. Ce travail a été commencé l'année dernière et est une grande amélioration, car les poutres du pont étaient devenues faibles et défectueuses.

Le pont de Brownell, ouvrage sur tréteaux, ayant 4 arches de 20 pieds chacune, et situé à deux milles au nord de Dorchester, était devenu dangereux pour les trains. Il a été remplacé par un aboiteau et une vanne pour le passage de l'eau d'un ruisseau qui se jette dans la rivière Memramcook.

Comme la culée sud du pont en poutres de fer sur la rivière Stewiacke, à deux milles au nord de cette station, continuait de glisser d'un bloc vers la rivière, il a fallu construire un pilier en maçonnerie en face de la culée. Ce pilier repose sur une fondation de pieux bien enfoncés et recouverts d'un tablier de grosses poutres.

Ce mouvement se faisait sentir depuis plusieurs années, parce que la culée avait été construite dans le défaut d'une côte et sur un fond de glaise de marais.

Tous les ponts en fer de la division ouest (au nombre de neuf) ont été grattés et peints à neuf, et tous les rivets lâches ont été solidés.

Les ponts en bois ont été complètement examinés sur tout le chemin, et ceux qui avaient besoin d'être réparés l'ont été.

Beaucoup de bâtiments et plateformes de stations ont aussi été réparés, et l'on a employé à cet effet une somme de \$12,145.55.

Il a été posé 40 $\frac{1}{2}$ milles, ou 3,583 tonneaux de lisses d'acier, contre 2,867 l'année précédente.

Ci-suit la liste des "nouveaux ouvrages" exécutés durant l'année :—

Une gare en bois, pour les voyageurs, de 45 x 25, à Bedford ; aux stations de Shubénécadie et Stellarton, l'on a aussi construit des gares de même grandeur pour les voyageurs, avec logement pour l'agent.

Aux stations de Brookfield et Apohaqui, des hangars à fret, de 88 x 25 pieds, ont été construits en bois, et le bâtiment qui servait de gare de voyageurs et de fret a été complètement réparé et sert exclusivement aux voyageurs maintenant.

Une gare combinée, pour les voyageurs et le fret, a été construite en bois à la jonction de Spring-Hill, et elle dessert la ligne principale et l'embranchement de Spring-Hill.

Un hangar de 20 x 170 pieds, pour l'emmagasinage du charbon, a été construit sur l'embranchement de Spring-Hill, tout près de la station, d'où un ouvrage sur tréteaux, long de 1,300 pieds, se relie à la ligne principale à une élévation suffisante pour permettre de décharger le charbon directement dans le tender, au moyen d'un char d'un tonneau employé à cet effet.

Aux mines Albion, sur l'embranchement de Pictou, les engins sont approvisionnés de houille de la même manière, directement de la mine, le pont en tréteaux ayant environ 50 pieds de longueur.

A Truro, il a été construit une remise pour les chars de 30 x 200 pieds, et il y a été posé deux voies.

Une boutique de peintre, en bois, de 40 x 170 pieds, a été construite à Moncton et est munie des appareils de chauffage et des lisses nécessaires.

Une maison en bois, de 20 x 25 pieds, a été construite à Moncton pour l'usage du messenger et gardien des bureaux.

Des boutiques de forge pour l'usage du département du chemin ont été construites à Moncton, Amherst et Truro, ce qui a permis d'exécuter les travaux avec économie et célérité.

Des sémaphores ou signaux ont été établis à St. Jean, Hampton, Norton, Sussex, Penobsquis, Amherst, Londonderry, Truro, Wellington, à la jonction de Windsor et au débarcadère de Pictou.

Pour le remisage de la houille destinée à la consommation locale on a construit des voies sur tréteaux aux stations suivantes :—

	Longueur des tréteaux.	Longueur de la voie.
Apohaqui.....	312 pieds.	374 pieds.
Petitcodiac	295 “	374 “
Dorchester	190 “	405 “
Sackville.....	112 “	311 “
Brookfield	268 “	591 “

Pour l'approvisionnement d'eau de la station Dorchester on a élevé une citerne pouvant contenir 8,000 gallons.

Des bascules de 60,000 lbs. de capacité ont été établies à la Pointe-du-Chêne.

Les voies suivantes ont été construites dans le cours de l'année :—

Position.	Longueur.	Remarques.
Isisbury.....	2,163 pieds.	Conduisant à la Tannerie de Travis.
Moncton (2 voies).....	2,046 “	
Quai d'Embarcadère Palmer.....	311 “	3 milles au sud de Dorchester.
Quai d'Embarcadère Westcock.....	415 “	5½ “ nord de Sackville.
Bulmers	310 “	3 “ “
Chantier O'Brien.....	854 “	2½ “ Maccan.
McLellan	270 “	1½ “ Wentworth.
Aitkins Mill.....	591 “	
Stellarton	835 “	
Débarcadère de Pictou (2 voies).....	2,250 “	

Au lieu d'avoir une pompe à incendie pour la station de Moncton (\$1,500 étaient affectées à cet objet,) on a trouvé qu'il serait préférable de placer des tuyaux et fontaines à certaines places et dans lesquels l'eau pourrait, au besoin, être chassée par la machine à vapeur des ateliers.

La somme affectée a suffi à l'achat des tuyaux, qui sont maintenant sur les lieux, et dans l'évaluation pour l'année courante figure une somme additionnelle pour la pose de ces tuyaux.

La construction du quai au débarcadère de Pictou a été adjugée à Joseph Hamilton, de Bedford, mais comme il était impossible de terminer ces travaux pendant l'année qui vient de finir, l'on a obtenu que la somme affectée à cette construction serait dépensée pendant l'année courante.

Les travaux se poursuivent actuellement et le délai accordé à l'entrepreneur pour les terminer s'étend jusqu'au 31 décembre prochain.

A Richmond, le quai en eau profonde est terminé et utilisé depuis quelques mois. Il a 1,538 pieds de front et la profondeur sur cette étendue varie de 10 à 49 pieds.

Le temps que l'on a mis à obtenir la possession de certaines propriétés sur la ligne du prolongement dans Halifax a été cause que les travaux ont peu progressé cette année. L'entreprise du nivellement et de la maçonnerie a été adjugée à M. Samuel McKean, de Moncton, et comme tous les terrains nécessaires sont maintenant acquis, les travaux vont être poussés avec vigueur.

Les plans pour une gare à voyageurs (en brique) de 50 x 112 et pour une remise de 400 x 80, avec une toiture en fer cannelé, ont été dressés. Des soumissions ont été demandées et celle de M. Henry Peters, d'Halifax, a été acceptée.

L'emplacement de la station est presque tout déblayé et les travaux doivent commencer sans retard.

Une remise pour le fret, de 500 x 40, est en voie de construction près de North

Street, Halifax. Sur les terrains du chemin de fer on dût ouvrir un chemin de 30 pieds de large pour permettre aux voitures d'apporter ou d'emporter du fret sans nuire à la circulation sur la rue Water, et en arrière de la remise les voies d'évitement nécessaires seront établies.

Pour le service d'eau du chemin de fer à la station de St. Jean, une somme de \$20,500 a été portée dans l'évaluation pour l'année qui vient de finir. Cette eau doit être amenée du lac Lily, qui se trouve à environ $1\frac{1}{2}$ mille de distance. Un mille et demi de tuyaux sont déjà posés, mais on a dû s'arrêter là, certains propriétaires s'opposant à ce que ce tuyau passe sur leurs terrains, mais le département a porté l'affaire devant les tribunaux et ces travaux sont actuellement repris.

Le 18 juin dernier, on a rétréci la ligne de St. Jean à Halifax, 276 milles, ainsi que celle de l'embranchement du Shédiac, 11 milles, de manière à leur donner la largeur de 4 pieds $8\frac{1}{2}$ pouces.

Le lundi suivant, le même travail a été fait sur l'embranchement de Pictou, — 51 milles — et le 25 de juin, on a fait la même chose sur l'embranchement de Windsor, 32 milles.

Les préparatifs nécessaires à la prompte opération de ce changement de largeur de la voie avaient été commencés quelques semaines auparavant, si bien qu'il a pu se faire sans que le trafic régulier ait eu à en souffrir d'une manière sensible.

La ligne a été partagée en sections d'environ 5 milles, et d'après la moyenne du temps que chaque escouade a mis à faire sa part, le chargement entre St. Jean et Halifax, et sur l'embranchement de Shédiac, s'est fait en six heures et quart; entre Truro et le débarcadère de Pictou, en 3 heures et trois minutes, et entre la jonction de Windsor et Windsor, en cinq heures et 18 minutes. Cette dernière partie de la voie ayant des lisses de la forme H posées sur des coussinets de fonte, le déplacement a dû se faire moins promptement.

La moyenne du nombre d'hommes employés à ce travail a été de $3\frac{1}{2}$ par mille.

Sous le rapport de la rigueur de la température et des fortes tempêtes de neige, l'hiver de 1874-75 a été remarquable, mais grâce à l'énergie du personnel et à un travail constant pour débayer la voie, la circulation n'a pas subi de longues interruptions.

Avec les 26 milles de rails d'acier que l'on doit poser cet été, la voie entre Halifax et St. Jean se trouvera ouverte à la circulation, mais il sera bientôt nécessaire de renouveler cette partie de l'embranchement de Pictou entre Stellarton et l'embranchement de Pictou, distance de 11 milles, sur l'immense trafic de la houille entre ces deux points. L'année prochaine, il faudra également remplacer par des rails d'acier les rails de fer laissés sur la ligne principale entre Halifax et St. Jean, c'est-à-dire sur une longueur de 94 milles.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. MACNAB,

Ingénieur.

C. J. BRYDGES, Ecr.,

Surintendant général des

Chemins de fer du gouvernement, Montréal.

No. 1.
CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

COMPTÉ DE CAPITAL.

DT.

AV.

1874	Coût du chemin et de son équipement.....			12,854,848 49	1874	Par le gouvernement du Canada	12,854,848 49
30 juin.....					30 juin.....		
1875	Dépense de l'année expirée le 30 juin 1875, classée comme suit :—				1875	Par le gouvernement du Canada	377,452 00
30 juin.....	Prolongement dans Halifax.....	267,343 48			30 juin.....		
	Embranchement, St. Jean.....	15,598 93					
	Chemin et constructions.....	41,923 39	282,942 41				
	Quai et passage d'eau.....	4,340 10					
	Constructions de gares et service d'eau.....	46,618 53					
	Mécanismes et outils.....	1,427 57					
			94,509 59	377,452 00			
				\$13,232,300 49			\$13,232,300 49

E. et O. E.

THOMAS FOOT,
Comptable.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1875.

No. 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE de capital, année expirée le 30 juin 1875.

Compte.	Dépense autorisée.	Dépense faite.
	\$ cts.	\$ cts.
Prolongement dans Halifax.....	280,000 00	267,343 48
Pour faciliter davantage le service à St. Jean.....	120,000 00	15,598 93
Nouvelle station de voyageurs à Bedford.....	1,800 00	1,262 74
do do et plateforme, Shubénacadie.....	2,250 00	2,501 13
Nouvelle station du fret, Brookfield.....	1,800 00	1,640 50
do do et voie d'évitement, Stellarton.....	3,750 00	2,871 28
Voie d'évitement à New-Glasgow.....	500 00	80 40
Nouvelle voie d'évitement, etc., au débarcadère de Pictou.....	2,700 00	2,638 02
Déplacement de gare et de voie d'évitement, Greenville.....	1,800 00	3 70
Remise pour wagons et lisses, Truro.....	3,000 00	2,417 98
Station de voyageurs et du fret, Spring Hill.....	1,600 00	1,985 77
Remise pour le fret et améliorations, Apohaqui.....	3,000 00	2,392 71
Atelier de peinture, appareils de chauffage etc., Moncton.....	6,000 00	5,863 84
Remise à charbon et construction sur tréteaux à Spring Hill et à Stellarton.....	7,000 00	8,518 88
Sémaphores aux principales stations.....	5,000 00	7,973 12
Pompe à incendie, Moncton.....	1,500 00	1,427 57
Citerne, Dorchester.....	1,500 00	1,956 01
Bascules, Pointe du Chêne.....	1,200 00	1,422 88
Voie d'évitement à Westcock.....	1,000 00	652 24
do McLellan's.....	600 00	602 48
do Travis.....	2,000 00	2,540 35
Voies pour le déchargement de la houille, Apohaqui, Brookfield, Peticodiac, Dorchester et Sackville.....	6,500 00	4,029 72
Entrepôt de douane, St. Jean.....	5,000 00	2,463 43
Prolongement, débarcadère de Pictou.....	25,000 00	182 20
Quai, Dorchester.....	1,750 00	4,357 90
Aqueduc, St. Jean.....	20,560 00	7,794 02
Voie d'évitement conduisant au chantier Palmer.....	363 40	363 40
do do Bulmer.....	393 83	393 83
do do O'Brien.....	628 54	628 54
Achèvement du ballastage, embranchement de Londonderry.....	1,238 37	1,154 01
Embranchement, Newport.....		
Voies d'évitement, Moncton et St. Jean.....	9,700 00.	2,698 31
Voie d'év. sur tréteaux et remises, St. Jean, pour les houill. de Spring Hill.....	1,910 00	1,910 00
Revêtement de quai, Dorchester.....	200 00	
Habitation des messagers, Moncton.....	1,000 00	1,000 00
Voie d'évitement à New Lairy Grade.....	798 74	798 74
do sur tréteaux, Moncton.....	1,074 07	1,074 07
do do Sussex.....	1,148 82	1,148 82
do do Amherst.....	1,651 85	1,651 85
do do Shubénacadie.....	525 84	525 84
do de la houillère Vale, New-Glasgow.....	1,474 86	1,474 86
do do débarcadère de Pictou.....	2,072 29	2,072 29
Remise des locomotives et eau, Stellarton.....	209 35	209 35
Voie d'évitement, moulin Primrose.....	389 23	389 23
do de Groves et Fenerly.....	468 08	468 08
do Campbell.....	683 91	683 91
do Graham.....	78 50	78 50
do DeBert.....	306 15	306 15
do Evans Westcock.....	344 87	344 87
do Coles Island.....	253 03	253 03
do Little Forks.....	225 67	225 67
do Moulin Thomson.....	467 50	467 50
Embranchement de Spring Hill.....	10,000 00	3,883 49
Forges, Truro, Amherst et Moncton.....	2,314 26	2,314 26
Voie d'évitement, Jonction de Windsor.....	46 20	46 20
do Aikens.....	362 17	362 17
<i>A reporter</i>	547,139 53	277,448 25

No. 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—*Suite.*ETAT du compte de capital, année expirée le 30 juin 1875.—*Suite.*

Compte.	Autorité.	Dépense.
	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>	547,139 53	377,448 25
Améliorations et additions, New Glasgow.....	3 75	3 75
	547,144 28	377,452 00
RÉCAPITULATION.		
Prolongement dans Halifax.....	280,000 00	267,343 48
Autres services	313,711 70	110,108 52

E. et O. E.

THOMAS FOOT,
Comptable.

Moncton, N. B., 30 juin 1875.

No. 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dr.

COMPTE DE REVENU pour l'année expirée le 30 juin 1875.

Av.

Année précédente.	Dépenses.	Année expirée le 30 juin 1875.	Année précédente.	Recettes.	Année expirée le 30 juin 1875.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
319,248 03	Force motrice, selon relevé 1.....	243,808 18	353,895 90	Transport des voyageurs	315,724 17
246,441 63	Dépenses des chars, do 2.....	211,397 07	470,962 14	do du fret.....	464,922 64
297,069 94	Entretien de la voie et des construct. do 3.....	218,422 09	68,572 13	Malles et divers	40,946 58
118,087 29	Dépenses aux stations, do 4.....	105,742 68			
104,164 59	Frais généraux, do 5.....	71,405 25	893,430 17	Balance	861,593 43
1,085,011 48	Total de la dépense ordinaire.....	850,775 27	406,119 91		281,563 99
216,538 60	Renouvellements, voie permanente, do 6.....	292,352 15			
\$1,301,550 08		\$1,143,157 42	\$1,301,550 08		\$1,143,157 42

R. et O. B

Moncton, N. B., 30 juin 1875.

THOMAS FOOT,
Comptable.

No. 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

FORCE MOTRICE.—(RELEVÉ 1).

	\$ cts.
Salaire du surintendant des mécaniciens, commis, dép. de bureau, et frais de route.....	5,227 06
Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....	52,357 40
Combustible.....	76,835 99
Huile, suif et menus articles.....	12,754 73
Reparations aux locomotives, tenders et outils pour locomotives.....	77,968 36
Eau, y compris la pompe et réparations au réservoir.....	11,058 29
Divers.....	7,876 35
	243,808 18

E. et O. E.

THOMAS FOOT,

Comptable.

Moncton, N. B., 30 juin 1875.

No. 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES CHARS.—RELEVÉ 2).

	\$ cts.
Réparations aux chars à voyageurs.....	48,014 26
do do poste, exprès et bagage.....	8 669 74
do do pour fret et chars ouverts.....	80,590 42
Gages des conducteurs, préposés aux bagages et garde-freins.....	49,456 11
Huile et déchets pour tampons.....	5,158 49
Menus articles et combustible.....	15,718 48
Divers.....	3,789 57
	211,397 07

E. et O. E.

THOMAS FOOT,

Comptable.

Moncton, N. B., 30 juin 1875.

No. 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS.—(RELEVÉ 3.)

	\$	cts.
Salaires de l'ingénieur, commis, frais de bureau et de route.....	6,446	71
Salaires des hommes employés à réparer la voie, les clôtures, et les simaphores.....	121,855	89
Lisses, coussinets et fiches	18,362	74
Traverses	17,500	23
Bois pour réparer les ponts, clôtures, etc	8,474	15
Réparations aux quais.....	1,764	32
Réparations aux bâtiments.....	12,145	55
Réparations aux chasse-neige, outils, etc.....	8,652	74
Pour enlever la glace et la neige.....	22,412	19
Divers	807	57
	\$218,422	09

E. et O. E.

Moncton, N. B., 30 juin 1875.

THOMAS FOOT,
Comptable.

No. 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES STATIONS.—(RELEVÉ 4).

	\$	cts.
Salaires des chefs de gare, agents, commis, opérateurs du télégraphe, préposés aux bagages, chars de dépôts, gardiens et porteurs.....	80,088	08
Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses incidentes.....	24,712	99
Divers	961	51
	\$105,742	68

E. et O. E.

Moncton, N. B., 30 juin 1875.

THOMAS FOOT,
Comptable.

No. 8. — CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

FRAIS GÉNÉRAUX.—(Relevé 5.)

	\$ cts.
Traitement du surintendant général, commis, frais de bureau et de route.....	11,145 26
Traitements du sous-surintendant et des chefs de trains, frais de bureau et de route.....	10,980 56
Traitement du comptable, commis, frais de bureau et de route.....	4,815 55
Traitement de l'auditeur, commis, frais de bureau et de route.....	5,902 64
Traitements du payeur et du caissier, frais de bureau et de route.....	5,374 03
Annonces.....	6,862 43
Domages pour accidents divers.....	12,546 47
Passeur de Pictou.....	8,326 76
Télégraphie (non compris les traitements des opérateurs).....	991 94
Assurance contre les accidents.....	943 79
Divers.....	2,234 76
Dom. causés par des tempêtes, Pointe du Chêne et débarcadère de Pictou, en août 1875.	1,282 06
	\$71,405 25

Moncton, N.-B., 30 juin 1875.

E. et O. E.

THOMAS FOOT,

Comptable.

No. 9. — CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RENOUVELLEMENTS, VOIE PERMANENTE.—(Relevé 6.)

	\$ cts.
Lisses, etc.....	256,943 77
Clôture.....	35,438 38
	\$292,382 15

Moncton, N.-B., 30 juin 1875.

E. et O. E.

THOMAS FOOT,

Comptable.

No. 10. — CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT MENSUEL DES RECETTES.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles et divers.	Total.	
1874.					
Juillet.....	\$ cts. 40,688 48	\$ cts. 46,824 26	\$ cts. 2,356 37	\$ cts. 89,869 11	
Août.....	42,837 61	36,884 44	2,291 68	82,013 73	
Septembre.....	43,599 92	42,018 35	6,085 23	91,704 50	
Octobre.....	39,314 81	54,142 41	3,032 75	96,489 97	
Novembre.....	30,232 45	46,105 31	1,992 81	78,330 57	
Décembre.....	28,500 50	37,290 56	1,768 40	67,559 46	
1875.					
Janvier.....	17,424 27	23,212 54	2,412 14	43,048 95	
Février.....	13,844 61	31,380 72	1,872 04	47,097 37	
Mars.....	18,290 89	34,928 22	3,132 54	56,351 65	
Avril.....	22,163 30	34,079 96	2,215 75	58,459 01	
Mai.....	28,317 48	38,699 02	2,263 61	69,280 11	
Juin.....	30,509 85	39,356 89	11,522 26	81,389 00	
Totaux.....	1875.....	\$355,724 17	\$464,922 68	\$40,946 58	\$861,593 43
	1874.....	\$353,895 90	\$470,962 14	\$68,572 13	\$893,430 17

Moncton, N.-B., 30 juin 1875.

E. et O. E.

THOMAS FOOT,

Comptable.

J. J. WALLACE, Auditeur.

No. 11.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT MENSUEL DES DÉPENSES.

Mois.	Locomotives.		Dépenses des chars.		Entretien de la voie et des constructions.		Dépenses des stations.		Frais généraux.		Total de la dépense ordinaire.		Renouvellements, voie permanente.		Grand total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
1874.																
Juillet.....	21,742	15	18,934	80	20,756	98	9,781	06	5,920	63	77,105	62	6,782	29	83,887	91
Août.....	20,053	11	17,305	13	19,984	61	8,590	21	9,172	25	75,105	31	10,837	04	85,942	35
Septembre.....	16,411	60	19,646	47	23,859	91	9,084	91	8,448	33	77,451	23	37,243	45	114,694	67
Octobre.....	17,043	39	18,007	12	20,556	77	3,085	79	6,149	37	70,842	44	83,972	07	154,814	51
Novembre.....	17,802	39	14,735	23	16,793	94	10,607	07	6,111	93	66,050	56	139,290	29	205,340	85
Décembre.....	21,032	39	13,972	84	14,493	37	9,208	50	5,771	94	64,479	04	341	15	64,820	19
1875.																
Janvier.....	22,576	29	16,312	47	18,034	04	8,908	07	7,833	28	73,664	15	1,369	04	75,033	19
Février.....	23,622	85	13,923	78	17,007	89	7,848	24	4,636	39	67,039	15	1,297	39	67,336	54
Mars.....	24,921	14	20,077	25	16,453	16	7,491	80	3,226	92	72,170	27	230	00	72,390	27
Avril.....	18,654	59	16,280	98	16,607	86	8,868	66	4,892	24	65,314	33	480	04	65,804	37
Mai.....	18,470	88	16,688	52	17,686	02	7,793	04	3,639	56	63,278	04	3,725	99	67,004	03
Juin.....	21,467	40	26,502	48	16,217	54	8,475	31	5,612	41	78,275	14	7,813	40	86,088	54
Totaux.....	243,808	18	211,397	07	218,422	09	105,742	68	71,405	25	850,775	27	292,382	15	1,143,157	42

E. et O. E.

Moncton, N.-B., 30 juin 1875.

THOMAS FOOT,
Comptable.

No. 12.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT des approvisionnements pour l'année expirée le 30 juin 1875.

1874.			
30 juin.....	Balance.....		\$381,757 49
1875.			
30 juin.....	Achats durant l'année.....	\$608,668 16	
	Frais d'autres départements.....	81,124 74	
	Bordereaux.....	8,447 65	698,240 55
	Av.		
1875.			\$1,079,998 04
30 juin.....	Livrés dans l'année.....	807,129 93	
	Vieux fer vendu durant l'année :—		
	Vieux rails, ton'x. 5,362, qtx. 11.2.22.....	\$140,991 76	
	Vieilles roues, lbs. 833,220.....	9,017 53	
	Ferrailles, lbs. 855,430.....	8,393 38	
	Coussinets manchons (No) 1,399.....	861 85	
	do de fonte, Ton'x. 779.15.3.7.....	16,814 64	
	Vieux fer forgé lbs. 202,061.....	2,361 41	
	Vieux rails de croisement (No.) 2.....	55 00	
	Vieux essieux, lbs. 169,311.....	2,530 63	
	Vieil acier, lbs. 21,780.....	108 90	
	Vieux bandages, lbs. 49,680.....	871 81	
		182,015 96	989,145 29
	Balance, 30 juin 1875.....		\$90,852 15

Moncton, N.B., 30 juin 1875.

E. et O. E.

THOMAS FOOT,
Comptable.

No. 13.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

D^r.

BILAN GÉNÉRAL.

A^v.

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
En caisse.....						
Approvisionnements.....			12,695	58		
Stations.....			90,853	15		
Département des Postes.....			15,998	06		
Département de l'outillage.....			5,819	78		
C. Schrieber.....			9,545	06		
Vieux fer resté après le rétrécissement de la voie.....			1,651	07		
Compagnie d'acier du Canada.....			991	16		
do de chemin de fer de la Rivière du Loup.....			863	99		
do de forge de la Nouvelle-Ecosse.....			3,125	59		
do de charbon d'Acadie.....			7,123	38		
Cie. de chemin de fer du N.-Brunswick et du Canada.....			1,259	39		
Comptes de particuliers.....			3,000	00		
Chemin de fer de Windsor et Annapolis :—			2,276	91		
Punchard, Clarke et Cie.....						
J. V. Smith.....			7,509	03		
Embranchement de Windsor, $\frac{1}{2}$ des recettes.....			1,263	51		
			935	94		
			9,708	48		
			\$164,908	60		
					\$164,908	60

E. et O. E.

Moncton, N. B., 30 juin 1875.

THOMAS FOOT,
Comptable.

No. 14.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF, année expirée le 30 juin 1874-75.

Détails.	1875.	1874.
Milles parcourus par les trains	1,031,152	1,057,333
“ “ “ wagons.....	6,708,099	6,765,817
Recettes des trains, par mille..... cents	83.55	84.49
“ par mille de la voie (339).....\$	2,541.57	2,335.48
Percentage des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes..	41.29	39.61
du fret “ “ “ “	53.96	52.72
d'autres sources “ “ “ “	4.75	7.67
Dépense des trains par mille—		
gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....	5.08	5.35
chauffage.....	7.46	10.34
huile, suif, déchets et menus articles.....	1.24	1.69
réparations de locomotives.....	7.53	10.24
eau et réparations de citernes.....	1.07	1.25
divers.....	.76	.70
Total.....	23.14	29.57
Salaires du surintendant des ateliers, frais de bureau et de route .....	.50	.62
	23.64	30.19
Force motrice.....	23.64	30.19
Dépenses des wagons.....	17.57	17.40
Entretien de la voie et des constructions	21.18	28.10
Dépenses des stations.....	10.26	11.17
Frais généraux	6.92	9.85
Total (renouvellements exceptés).....	79.57	96.71
Renouvellement de la voie et des wagons.....	31.29	26.38
Total des trains par mille.....	110.86	123.09
Frais ordinaires d'exploitation, par mille de la voie.....	\$2,420.42	3,016.50
Renouvellements de la voie et des wagons, par mille du chemin de fer...	951.72	822.88
Total.....	\$3,372.14	3,839.38

APPENDIX No. 26.

COMMUNICATION AVEC LE NORD-OUEST.

BAIE DU TONNERRE, 1er juillet 1875.

MONSIEUR,—Par ma lettre du 21 mai dernier, je vous ai informé de mon intention de résigner comme contrôleur de la ligne de communication entre le lac Supérieur et Fort Garry, et des travaux en voie d'exécution sur cette ligne. Un officier fut en conséquence chargé de me remplacer dans ce contrôle.

Cela dit, je vais faire rapport sur les opérations de la dernière année fiscale.

Dans le printemps de 1874 le service du transport a été donné à l'entreprise, et les rapports que j'ai fait de temps à autre renferment de complets détails sur l'accomplissement de ce service.

L'exiguïté des mesures prises par les entrepreneurs et leur manque d'expérience ont été la cause de beaucoup d'inconvénients à l'ouverture de la saison; mais ils n'ont pas tardé à y remédier, et vers la fin de la navigation l'on avait bien moins à se plaindre du service.

Ci-suit le nombre des passagers transportés.

Du lac Supérieur au Fort Garry.....	1,290
Du Fort Garry au lac Supérieur.....	300
Total.....	1,590

HAVRE DE LA BAIE-DU-TONNERRE.

M. Walter Oliver a été chargé de la surveillance des réparations du quai, lesquelles étaient terminées à l'ouverture de la navigation. Pendant l'hiver on a préparé une quantité de bois, que l'on transporte actuellement sur la rivière Kaministiquia, et qui pourra servir à la construction d'un quai au terminus du chemin de fer sur cette rivière.

ROUTES.

Certaines parties des routes ont été défoncées par les fortes pluies de l'année dernière. On a, en conséquence, employé un grand nombre de travailleurs à la réparation du chemin de la Baie du Tonnerre, et vers la fin de la navigation il était en très bon état. On a aussi réparé la route de Fort Garry. A la date où j'écris, les chemins sont en assez bon ordre, condition dans laquelle ils doivent être maintenus en vertu du contrat avec MM. Carpenter et Cie.

ASILES D'ÉMIGRANTS, RÉPARATIONS, AUGMENTATIONS, ETC.

ASILES.

Le feu a détruit un des asiles d'émigrants de la Hauteur-des-Terres, mais il a été remplacé par une solide maison de bois. A Fort Frances on a aussi élevé un bâtiment en planches et de dimensions suffisantes pour les émigrants, mais pour les cas d'urgence, des remises recouvertes d'écorces ont été construites à l'angle nord-ouest du lac des Bois.

Sur les chemins de la Baie du Tonnerre et du lac des Bois se trouvent aussi des maisons, et l'on peut en dire autant des stations de Kashabowie, Hauteur-des-Terres et Fort Frances; mais si la route reste comme ligne de transport des passagers, il sera nécessaire de construire des bâtiments dans la plupart des autres stations. Pour les beaux temps, des tentes peuvent suffire, mais elles coûtent cher et durent peu longtemps si l'on n'en prend un grand soin. Des bâtiments de troncs d'arbres coûteraient en effet beaucoup moins et conviendraient b'en mieux aux émigrants. Les entrepreneurs ayant des hommes sur les lieux, ils pourraient facilement se charger de construire des bâtiments à un prix modéré.

DIGUES A L'ILE DU PORTAGE.

Ainsi que le mentionne mon rapport de l'année dernière, de solides digues ont été établies sur chacun des trois chenaux qui séparent la rivière à cet endroit. L'une d'elles est munie d'une vanne qui permet de régler le niveau de l'eau. Un peu en amont des digues, l'eau s'échappe à plusieurs places, dans la partie basse des levées, et en assez grande quantité pour empêcher de maintenir le niveau voulu. Les travaux en voie d'exécution n'ont pas permis de fermer ces brèches avant l'ouverture de la navigation; mais afin que cela se fit l'hiver dernier, un petit nombre d'hommes a été laissé à l'Ile du Portage pour préparer les matériaux, et les entrepreneurs prirent des mesures pour que ce nombre fut augmenté; mais la saison était alors si avancée, et il était si difficile d'atteindre une localité si éloignée dans l'intérieur qu'il a été impossible de leur donner l'aide nécessaire.

Cette difficulté a été cause que le coffrage de l'un des endroits mentionné et qui n'était pas lesté a été emporté par les eaux. Il sera nécessaire de réparer ces dommages l'hiver prochain. Le but de ces digues est d'exhausser les rapides de la rivière Maligne de manière à leur donner une profondeur suffisante pour permettre au remorqueur de les remonter pendant toute la saison de navigation.

FORT FRANCES.

Afin de permettre au vapeur de circuler entre le lac la Pluie et le débarcadère de Fort Frances, la construction d'un coffrage, dans le chenal immédiatement au-dessus des rapides, a été adjugée à MM. W. H. Carpenter et Cie. Cette construction est assez avancée aujourd'hui pour que le vapeur franchisse les rapides à la décharge du lac la Pluie. Terminée, cette construction coûtera \$2,000. Les entrepreneurs devraient toucher la valeur des travaux exécutés, des circonstances en dehors de leur contrôle étant cause qu'ils n'ont pu les terminer. Les grands froids que nous avons eus ont fait s'accumuler les glaces autour des chutes, et cela a rendu les travaux d'autant plus difficiles. Les eaux ayant monté beaucoup plus tôt qu'à l'ordinaire, force leur a aussi été de les suspendre. Cette localité étant bien à l'intérieur, le prix de revient de cette construction se trouve nécessairement plus élevé que d'ordinaire par la difficulté qu'offre le transport des ouvriers et matériaux sur les lieux.

Y compris ceux qui précèdent, les travaux entrepris par MM. W. H. Carpenter et Cie., sont les suivants :

Réparations, etc., Ile du Portage.....	\$ 500.00
Coffrage, Fort Frances.....	2000.00
Enlèvement de cailloux, Long-Sault.....	400.00
Bateau à vapeur du lac des Bois, réparations et équipement.....	1800.00
Réparations, digue de la rivière Maligne.....	300.00

L'officier qui a le contrôle du transport est à la veille de visiter ces localités, et il pourra faire rapport sur l'étendue des travaux réellement exécutés.

CHEMIN DU LAC DES BOIS.

L'entretien des chemins est à la charge des entrepreneurs, mais les ponts sur une partie de Cariboo Muskeg restent à faire, et comme ces derniers n'entrent pas dans la catégorie des réparations, leur construction, a été adjugée à M. Duncan Begg, colon de l'Angle-Nord-Ouest, au prix de \$500. M. Begg n'a pas encore rempli son contrat.

Comme conclusion de ce rapport, qu'il me soit permis de suggérer que la route de la Rivière Rouge devrait être exploitée plus économiquement et surtout pour l'avantage du chemin de fer du Pacifique. Si l'on n'augmente considérablement ses facilités de transport par terre et par eau, cette route ne pourra attirer le trafic, ses avantages étant inférieurs à ceux qu'offre la voie de Duluth et de la rivière Rouge.

Les sections du Pacifique actuellement données à l'entreprise, les écluses en voie de construction, à Fort Frances, et les autres travaux projetés donneront, une fois terminés, une communication prompte et facile entre le lac Supérieur et Manitoba, et pour le moment, il suffit de se borner aux dépenses qu'exige l'entretien de la route, qui cependant, ne laisse pas que d'être importante pour le transport des hommes, et matériaux employés à la construction du chemin de fer qui devra la remplacer. Dès le début, cette route n'a été considérée que temporaire, et jusqu'à présent elle a répondu à l'attente.

Au point où en sont les choses, avec des vapeurs faisant presque tous les jours le voyage de Duluth, avec un chemin de fer conduisant de ce dernier point à Moorhead, et avec les steamers de la rivière Rouge, les passagers de complet parcours seront vraisemblablement peu nombreux, et c'est cette perspective qui a porté les entrepreneurs à réduire le personnel de leurs employés, voulant, pour le reste de la saison, se borner au transport des voyageurs locaux et des matériaux destinés aux travaux en voie d'exécution.

Le personnel de l'exploration du chemin de fer du Pacifique possède des ingénieurs d'expérience et des jeunes gens actifs qui pourraient prendre le contrôle de la route et l'exploiter dans la limite maintenant nécessaire, et cela sans beaucoup augmenter la somme des devoirs qu'ils ont à remplir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

S. J. DAWSON.

F. BRAUN, Ecr., Secrétaire,
Ministère des Travaux Publics.

ANNEXE No. 27.

DEPARTEMENT DES CHEMINS DE FER.

MONTREAL, 21 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire mon rapport annuel au sujet des travaux exécutés sur le chemin de fer Intercolonial.

Je disais, dans mon rapport du 24 décembre 1874, que les parties de la ligne située entre la jonction de Painsec et Truro, ainsi qu'entre la Rivière-du-Loup et Ste. Flavie, avaient été achevées et transférées au contrôle du département des travaux.

Elles ont par conséquent reçu leur mention dans mes rapports sur l'exploitation des chemins de fer du gouvernement. C'est pourquoi le présent rapport ne s'occupera que de la partie de l'Intercolonial située entre Ste. Flavie et Moncton, distance de 291 milles.

Les comptes ci-joints comprennent naturellement les frais de toute la ligne.

J'inclus (Annexe A) un bilan allant jusqu'au 30 juin 1875 et d'après lequel on verra que le total des frais, à cette date, s'élevait à \$20,603,544. 96 repartis comme suit :—

Bâtiments	557,709 78
Travaux du génie et arpentage.....	1,258,910 54
Frais judiciaires, arpentage et évaluation de terrain.....	66,153 40
Administration	133,847 84
Impressions, annonces et papeterie.....	26,759 93
Expropriations.....	245,156 74
Matériel roulant.....	1,425,287 92
Constructions et voie permanente.....	16,872,588 81
Ligne télégraphique	16,830 00
Receveur-Général (dépôt spécial).....	300 00
	\$20,603,544 96

Les dépenses totales, au 30 juin 1874, s'élevaient à \$17,937,735.76, en sorte que les dépenses totales pour l'année expirée le 30 juin ont dépassé de \$2,665,809.20 celles de l'année dernière.

J'inclus aussi (Annexe B) un bilan allant jusqu'au 30 novembre 1875, afin de donner les derniers renseignements sur le coût de tout l'ouvrage.

La dépense totale jusqu'au 30 novembre 1875 a été de \$21,214,145.04, en sorte que celle faite entre le 30 juin et le 30 novembre 1875 a été de \$610,600.08

J'inclus aussi (Annexe C) un état détaillé de la dépense pour chaque service au 30 novembre 1875.

Aussi (Annexe D) un état comparatif de la dépense aux 30 juin 1873, 30 juin 1874, 30 juin 1875, et 30 novembre 1875.

Ces divers états fournissent des renseignements complets au sujet des dépenses faites sur le chemin de fer Intercolonial.

Le peu de maçonnerie et de terrassement qui restait à faire au commencement

de la saison a été terminé, à l'exception de quelques pieds dans la hauteur des piliers du pont de Mill Stream sur la rivière Métapédia. Ils seront terminés dans une quinzaine de jours, et compléteront toute la maçonnerie du chemin de fer Intercolonial.

Tous les ponts sont maintenant construits, sauf celui du Mill Stream qui sera terminé en huit semaines; à cette époque la ligne entière sera complétée, à l'exception du ballastage.

La pose des lisses et le ballastage, conduits par quatre entrepreneurs différents, ont été vigoureusement menés dans tout le cours de la saison des opérations.

Le pont qui traverse le bras nord-ouest de la rivière Miramichi et dont les fondations avaient occasionné beaucoup de trouble et de retards, a été terminé au mois d'octobre, et depuis les convois ont passé dessus tous les jours.

La ligne entre Moncton et la rivière Miramichi, qui avait été pourvue de lisses pour chemin à voie large de 5 pieds 6 pouces, a été retrécie à 4 pieds $8\frac{1}{2}$ pouces dans la première semaine de septembre, et tout le système de l'Intercolonial possède maintenant la voie étroite.

A la fin d'octobre, la ligne entre Mill Stream sur la Métapédia et Moncton avait reçu une première couche de ballast et était pleinement ballastée sur plus de la moitié de la distance.

L'approvisionnement d'eau, les bâtiments de stations et les voies d'évitement étaient également si avancés qu'il fut décidé d'ouvrir la ligne au trafic public entre Campbellton et Moncton, distance de 185 milles.

En conséquence, le 8 novembre, un convoi quotidien d'aller et de retour fut mis sur la voie, et il a été d'un grand avantage pour les habitants de cette partie du pays.

Le nombre total de milles des chemins de fer du gouvernement aujourd'hui en opération, y compris les anciennes lignes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, est de 640.

Il faudra tout l'été prochain pour compléter entièrement le ballastage de toute la ligne; mais une première couche sur la distance qui n'est pas encore ouverte, savoir de Ste. Flavie à Campbellton, sera terminée vers la fin de mai: en sorte que, le 1er juin prochain, un convoi de service pourra être mis en opération sur toute la longueur des chemins de fer du gouvernement, une distance d'à peu près 750 milles.

Les contrats pour ballastage, déjà donnés, seront tous fermés à la fin de la présente année.

L'achèvement du ballastage ne sera fait que partiellement à l'entreprise, savoir dans les endroits où le chargement des chars peut être opéré par des pelles à vapeur. Ces travaux seront donnés à l'entreprise; mais, pour donner plus de solidité, le roulage des convois de ballast et la pose du ballast sous les traverses seront faits à la journée sous le contrôle de contre-mâtres entendus.

Les bâtiments de stations, réservoirs d'eau, etc., sur les parties de la ligne non encore ouvertes, sont sous contrat et seront à peu près, si non entièrement, terminés au 1er juin prochain.

Grand nombre d'abris à neige et de clôtures sont en voie de construction, et l'expérience du présent hiver démontrera quels autres moyens de ce genre il faudra prendre.

Les moyens de protection contre la neige qu'on a déjà pris ont été d'une grande utilité; outre qu'ils ont puissamment aidé à la régularité du roulage des convois, ils ont effectué une grande économie d'argent.

Sur toutes les tranchées pratiquées dans le roc vif on place des couvertures en bois fortement soutenues par des courbes en bois; de cette manière les tranchées restent libres de neiges qui les rempliraient sans cette protection.

A d'autres endroits où la neige s'amasse d'ordinaire, on construit de hautes clôtures en bois qui contribuent beaucoup à laisser les lisses à découvert.

On est actuellement à construire pour toute la ligne un nombre suffisant de herses à neige ainsi que de brise-glaces; et l'on compte qu'au commencement de l'hiver prochain le système entier sera pourvu de tout ce qu'il faut pour tenir le chemin ouvert en hiver.

Tout le matériel roulant nécessaire est en voie de construction et sera prêt pour le service dans le courant du mois de mai prochain.

Les chars à voyageurs sont en voie de construction dans les ateliers du gouvernement à Moncton ; on y emploie les meilleurs matériaux et main d'œuvre au plus bas prix possible.

Tout le matériel roulant qui avait été d'abord construit pour servir à la voie large, a été adapté à la voie étroite, et tout l'équipement est maintenant uniforme.

On poursuit actuellement des arrangements pour la fourniture de chars-dortoirs aussitôt que les convois continus circuleront.

A mesure que les splendeurs de la scène qu'offre la route de l'Intercolonial seront plus connues, les voyages de plaisir augmenteront constamment, et pour favoriser ce genre de trafic, il sera nécessaire de construire des hôtels d'été pour les bains de mer, etc.

Un embranchement a été construit, s'étendant de la ligne principale jusqu'à l'extrémité du quai du gouvernement à Rimouski. Quelques ajoutés seront faits à ce quai pour faciliter le débarquement des malles d'un petit vapeur qui ira au devant des navires transatlantiques entre la Pointe-aux-Pères et Rimouski.

En débarquant et embarquant les malles à Rimouski, on sauvera, dans les circonstances ordinaires, douze heures dans la livraison des lettres à Montréal, Toronto et l'Ouest, et de 36 à 48 heures à Halifax et St. Jean.

Par cet arrangement les malles peuvent être expédiées de Toronto, Halifax et St. Jean tous les vendredis soirs et mises, à Rimouski, à bord des paquebots-postes qui partent de Québec le samedi matin. Ce sera un progrès très-important pour le service postal de ce pays.

Tous les travaux de construction seront terminés à la fin de l'année 1876. Ce chemin sera, sous tous les rapports, une ligne de première classe qui aura un matériel roulant suffisant pour transporter un trafic considérable.

Une compagnie privée a construit un embranchement qui s'étend de la ligne principale jusqu'à Chatham, distance de plus de 9 milles ; le Gouvernement a prêté à cette compagnie les rails, équipement et chevilles nécessaires pour la pose des lisses. La compagnie fournit le matériel roulant et exploite l'embranchement à ses frais.

Une liaison avec la mer dans le voisinage de la rivière Ristigouche sera nécessaire ; on est actuellement à faire des explorations pour déterminer quel serait l'endroit favorable où elle pourrait être établie.

Les dépenses sur le chemin de fer Intercolonial devront être entièrement terminées à la fin de l'année 1876 ; et comme le chemin et le matériel roulant sont d'excellente qualité, aucun autre déboursé à même le capital ne sera nécessaire, à moins que ce ne soit pour accommoder un genre de trafic qui pourrait surgir plus tard.

Il y a encore \$300,000 à dépenser sur le budget de la présente année, et il faudra placer une autre somme de \$500,000 dans le budget de l'année prochaine ; mais on croit que ce montant sera plus que suffisant pour terminer entièrement l'entreprise.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

C. J. BRYDGES.

Surintendant-général des chemins de fer du gouvernement.

F. BRAUN, écr.,

Secrétaire, Ministre des Travaux Publics,

Ottawa.

ANN

CHEMIN DE FER

Dt.

BILAN au 30 juin 1875.

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Edifices.....					557,709	78
Travaux de génie et exploration.....					1,258,910	54
Frais judiciaires, arpentage et évaluation du terrain.....					66,153	40
Administration.....					133,847	84
Impressions, annonces et papeterie.....					26,759	93
Droit de parcours.....					245,156	74
Matériel roulant.....					1,425,287	92
Travaux et voie permanente.....			14,884,973	22		
Appropriations pour sections 1 à 7.....			193,500	44		
			15,078,473 66			
Contrat No. 3, F. X. Berlinguet et Cie.....	97,112	97				
do 6, do.....	62,969	60				
do 9, J. B. Bertrand et Cie.....	25,091	89				
do 15, do.....	95,030	32				
do 12, Sumner et Somers.....	104,950	15				
do 13, W. E. Macdonald et Cie.....	113,925	65				
do 16, King et Gough.....	23,185	57				
do 17, S. P. Tuck.....	9,183	74				
do 22, C. Cummings et Cie.....	169,248	74				
do 23, Sutherland, Grant et Cie.....	95,295	95				
			795,994 58			
Avances aux entrepreneurs suivants :—						
Thos. Boggs et Cie.....	17,344	81				
Brown, Brooks et Ryan.....	15,400	00				
Rqbt. H. McGreevy.....	20,752	75				
			53,497 56			
Chemin de fer de Prolongement Est.....			944,623	01		
					16,872,588	81
Ligne télégraphique.....					16,830	00
Receveur-Général, (dépôt spécial de sommes retenues sur l'achat du chemin de fer de Prolongement Est).....					300	00
					20,603,544 96	

BUREAU DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
OTTAWA, 30 juin 1875.

EXE A.

INTERCOLONIAL.

Au Grand Livre.

Av.

	\$	cts.	\$	cts.
La Puissance du Canada.....				
McCarron et Cameron, pourcentage retenu sur le crédit voté pour la pose des lisses et le ballastage.....			20,593,914	96
Ryan et Booth, pourcentage retenu sur le crédit voté pour la pose des lisses et le ballastage.....	150	00		
J. J. McDonald et Cie., pourcentage retenu sur le crédit voté pour la pose des lisses et le ballastage.....	1,477	30		
D. McDonald, pourcentage retenu sur le crédit voté pour la pose des lisses et le ballastage.....	2,077	00		
	4,925	70		
				9,630 00
				20,603,544 96

THOS. C. DUPLESSIS,
Comptable.

ANN

CHEMIN DE FER

Dt.

BILAN le 30 novembre

	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Édifices.....					629,612	20
Travaux de génie et exploration.....					1,261,975	81
Frais judiciaires, arpentage et évaluation du terrain.....					68,616	78
Administration.....					139,085	19
Impressions, annonces et papeterie.....					26,820	07
Droit de parcours.....					254,489	96
Matériel roulant.....					1,482,026	21
					3,862,626	22
Travaux et voie permanente.....			15,292,159	70		
do appropriation pour sections 1 à 7 inclusivement.....				193,525	44	
			15,485,685	14		
Contrat No. 3, F. X. Berlinguet et Cie.....	97,112	97				
do 6, do.....	62,969	60				
do 9, J. B. Bertrand et Cie.....	25,091	89				
do 15, do.....	95,045	32				
do 12, Sumner et Somers.....	104,950	15				
do 13, W. E. Macdonald et Cie.....	113,925	65				
do 16, King et Gough.....	24,285	21				
do 17, S. Parker Tuck.....	10,741	35				
do 22, C. Cummings et Cie.....	169,235	84				
do 23, Sutherland, Grant et Cie.....	95,295	95				
			798,653	93		
			16,284,339	07		
Thos. Boggs et Cie, avance.....	17,710	84				
Brown, Brooks et Ryan, do.....	25,400	00				
Martin Murphy, do.....	3,000	00				
Robt. H. McGreevy, do.....	43,220	22				
			89,331	06		
			16,373,670	13		
			944,623	01		
			17,318,293	14		
Chemin de fer de Prolongement Est.....					16,830	00
Ligne télégraphique.....					300	00
Receveur-Général, (dépôt spécial de la balance due sur l'achat du chemin de fer de Prolongement Est).....						
Banque de Montréal—Compte des dépenses imprévues.....			2,224	56		
Bureau à Montréal.....			1,509	16		
			3,733	72		
E. T. Trites, payeur, balance en mains pour dépense encourue en novembre courant. (Pièces justificatives à être remises en décembre prochain).....			2,797	81		
H. D. Finlay, payeur, balance en mains pour dépense encourue en novembre courant. (Pièces justificatives à être remises en décembre prochain).....			9,564	15		
			12,631	96		
			21,214,145	04		

BUREAU DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
OTTAWA, 30 novembre 1875.

EXE B.

INTERCOLONIAL.

1875. Au Grand-Livre.

Av.

	\$	cts.	\$	cts.
La Puissance du Canada.....				21,187,111 00
McCarron et Cameron, pourcentage retenu sur le crédit voté pour la pose des lisses et le ballastage.....	3,774	82		
Ryan et Booth, pourcentage retenu sur le crédit voté pour la pose des lisses et le ballastage.....	6,108	72		
J. J. McDonald et Cie., pourcentage retenu sur le crédit voté pour la pose des lisses et le ballastage.....	9,610	00		
D. McDonald, pourcentage retenu sur le crédit voté pour la pose des lisses et le ballastage.....	7,540	50		
				27,034 04
				21,214,145 04

THOMAS C. DUPLESSIS,
Comptable.

ANNEXE C.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT indiquant les dépenses totales pour chaque service spécial, jusqu'au
30 novembre 1875.

Service.	Montant.		Total.		Grand total.
	\$	cts.	\$	cts.	
Edifices :—					
Station d'Amherst	13,436	14			
Maisons des mécaniciens.....	32,212	65			
do des machines.....	142,491	55			
do de fret.....	10,766	39			
do station de signaux.....	1,300	00			
Edifices de la station de Moncton.....	173,831	52			
Station de la jonction de Painsec.....	2,049	30			
Maison de rafraîchissement et des voyageurs..	33,296	02			
Maisons de station.....	128,779	92			
Réservoirs et dépôts de combustible.....	80,768	19			
Hangars à chars, Moncton.....	3,427	34			
Dépenses des édifices.....	7,253	18			
			629,612	20	
Travaux du génie et exploration.....			1,261,975	81	
Frais judiciaires, arpentage, et évaluat. de terrains.....			68,616	78	
Administration.....			139,085	19	
Impressions, annonces et papeterie.....			26,820	07	
Droit de parcours.....			254,489	96	
Matériel roulant :—					
Locomotives.....	651,879	10			
Chars à voyageurs, 1ère classe.....	65,909	26			
do 2me classe.....	22,207	30			
Chars-poste et à bagage.....	22,815	49			
Wagons à fret.....	184,470	00			
Chars à plateformes	443,892	48			
do à charbon.....	74,000	00			
do pour les animaux.....	2,267	46			
Chasse-neige.....	8,920	39			
Dépenses.....	5,664	73			
			1,482,026	21	
Travaux et voie permanente—					
Terrassement, clôture, égouttage, évite- ments et déviations, etc.....	10,004,209	52			
Appropriat. pour les sections 1 à 7, inclusivem.	193,525	44			
			10,197,734	96	
Lignes d'embranchement.....			45,414	21	
Hangars à neige et clôtures			52,654	37	
					3,862,626 22
Entreprises terminées par le gouvernement :—			10,295,803	54	
No. 3, F. X. Berlinguet et Cie.....	97,112	97			
6, do	62,969	60			
9, J. B. Bertrand et Cie.....	25,091	89			
15, do	95,045	32			
12, Sumner et Somers.....	104,950	15			
13, W. E. Macdonald et Cie.....	113,925	65			
16, King et Gough.....	24,285	21			
17, S. Parker Tuck	10,741	35			
22, C. Cummings et Cie.....	169,235	84			
23, Sutherland, Grant et Cie.....	95,295	95			
			798,653	93	
<i>A reporter</i>					

ANNEXE C.—*Suite.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—Etat indiquant les dépenses totales pour chaque service spécial, jusqu'au 30 novembre 1875.—*Suite.*

Service.	Montant.	Total.	Grand total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Report</i>			
R. H. McGreevy, section No. 18, avance.....	43,220 22		
Thos. Boggs et Cie., do 19, do	17,710 84		
Martin Murphy, pont de la Ristigouche	3,000 00		
Brown, Brooks et Ryan, section 20	25,400 00		
		89,331 06	
		11,183,788 53	
Ponts en fer	770,046 02		
Rails, coussinets, etc.....	2,963,975 22		
Traverses.....	365,988 50		
Pose des lisses et ballastage.....	1,089,871 86		
		5,189,881 60	
		16,373,670 13	
		944,623 01	
Chemin de fer de prolongement Est.....			17,318,293 14
			21,180,919 36
			16,830 00
Ligne télégraphique.....			
Receveur-Général, (dépôt spécial de sommes retenues sur l'achat du chemin de fer de prolongement Est).....			300 00
Banque de Montréal, compte des dépenses imprévues		2,224 56	
Bureau à Montréal.....		1,509 16	
			3,733 72
E. T. Trites, payeur, balance en mains		2,797 81	
H. D. Finlay, do do		9,564 15	
			12,361 96
Moins à l'avoir au crédit des entrepreneurs pour la pose des lisses et le ballastage, d'après le bilan.....			21,214,145 04
			27,034 04
			\$21,187,111 00

THOS.^rC. DUPLESSIS,
Comptable.

BUREAU DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
OTTAWA, 30 novembre 1875.

ANNEXE D.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU COMPARATIF indiquant les dépenses totales pour la construction du chemin de fer Intercolonial aux 30 juin 1873, 30 juin 1874, 30 juin 1875, et au 30 novembre 1875.

	Total, 30 juin 1875.	Total, 30 juin 1874.	Total, 30 juin, 1875.	Total, 30 nov. 1875.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Raiffices.....	372,837 04	493,395 02	557,709 73	629,612 20
Travaux de génie et exploration.....	1,074,397 14	1,207,458 94	1,288,910 54	1,261,975 81
Preuves légales, arpentage et évaluation de terrains.....	60,421 21	62,979 34	66,163 40	68,616 78
Administration.....	96,249 54	116,734 64	133,847 84	139,085 19
Impressions, annonces et papeterie.....	24,473 12	26,231 66	26,759 93	26,820 07
Coût de parcours.....	189,724 39	234,577 12	245,155 74	254,489 96
Matériel roulant.....	785,278 51	1,122,183 48	1,435,287 92	1,482,026 21
Travaux et voie-permanente.....	11,868,549 13	14,641,269 00	16,872,588 81	17,318,293 14
Intérêts de capital.....	8,654 00	8,654 00	8,654 00	8,654 00
Intérêts de fonds de réserve.....	6,480 00	16,830 00	16,830 00	16,830 00
Intérêts de la dette.....	2,686 96	4,361 70	3,000 00	3,000 00
Amortissements temporaires d'exploitation.....	300 00	300 00	3,000 00	3,733 72
Receveur-Général (dépot spécial).....	.....	.....	.....	12,361 96
Comptes ouverts (d'après le bilan).....	.....	.....	.....	.....
Balances des payeurs (d'après le bilan).....	20,042 85	2,770 86	.....	.....
	14,520,073 89	17,937,735 76	20,603,514 96	21,214,145 04
Moins—Avoir d'après le bilan.....	.....	.....	9,650 00	27,034 04
	14,520,073 89	17,937,735 76	20,593,914 96	21,187,111 00

THOS. C. DUPLESSIS,
Comptable.

TABLEAU DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
OTTAWA, 30 novembre 1875.

ANNEXE No. 23.

TABLEAU indiquant la date de la clôture, dans l'automne de 1874, et de l'ouverture au printemps de 1875, des canaux et havres.

Canaux.	Clôture.	Ouverture.
Canal Lachine.....	4 décembre 1874.	1er mai 1875.
Canal Beauharnois.....	25 novembre do	3 do do
do Cornwall.....	4 décembre do	4 do do
do Williamsburgh.....	5 do do	1er do do
do Welland.....	10 do do	3 do do
do de la Baie de Burlington.....	10 do do	28 avril do
Ecluse de Ste. Anne.....	26 novembre do	3 mai do
Canal Carillon.....	25 do do	1er do do
do Grenville.....	25 do do	7 do do
Canal de la Chute à Blondeau.....	25 do do	6 do do
Rideau { Kingston Mills.....	20 do do	29 avril do
{ Ottawa.....	28 do do	5 mai do
Ecluse St. Ours.....	25 do do	16 avril do
Canal Chambly.....	25 do do	1er mai do
do Erié (New-York).....	5 décembre do	18 do do
do St. Pierre (Cap-Breton).....	15 do do	10 do do
Havre de Québec, fleuve St. Laurent.....	21 novembre do	14 avril do
do Montréal do.....	13 décembre do	3 mai do
do Toronto, lac Ontario.....	30 do do	12 avril do
do Kingston, do.....	30 do do	20 do do
do Belleville, baie de Quinté.....	29 novembre do	12 do do
do Port Stanley, lac Erié.....	28 do do	1er mai do
do Kingsville, do.....	10 décembre do	12 avril do
do Windsor, Rivière Ste. Claire.....	14 do do	19 mars do
do Sarnia, lac Huron.....	23 do do	29 do do
do Goderich do.....	25 novembre do	15 avril do
do Kincardine do.....	11 décembre do	9 Mai do
do Owen Sound, baie Georgienne.....	30 novembre do	6 do do
do Collingwood, do.....	10 décembre do	8 do do
do Rivière Ste. Marie, do.....	27 novembre do	8 do do
do Winnipeg, rivière Rouge.....	5 novembre do	30 avril do

RAPPORT

SCR

L'ÉTAT DE LA MILICE

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

POUR L'ANNÉE 1875.

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



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.

1876.

DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE,
OTTAWA, février, 1876.

Le soussigné a l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport ci-joint au sujet de la Milice du Canada pour l'année 1875, lequel est respectueusement soumis à l'examen de Votre Excellence.

W. B. VAIL,
Ministre de la Milice et de la Défense.

À Son Excellence
le Gouverneur-Général,
Ottawa.

TABLE DES MATIÈRES.

(ÉTAT DE LA MILICE, 1875.)

RAPPORT DE L'OFFICIER COMMANDANT LA MILICE :—

	PAGE.
Ile du Prince-Édouard, état de la milice.....	ii
Canal sur le sol canadien, Sault Ste. Marie.....	iii
Manitoba, effectif de la milice dans.....	iv
do augmentation rapide de la population.....	v
do protection militaire au Portage Laprairie.....	v
do Totogon a une position militaire préférable.....	v
Voyage à travers le territoire du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique.....	i
Route pour la Colombie-Britannique.....	v
Force protectrice au village Kootenay et la Prairie Joseph.....	v, vi
Distance parcourue.....	vi
Colombie-Britannique, effectif de la milice dans.....	vi
do Batterie à la Pointe McCaulay.....	vii
do arsenal pour les canons rayés se chargeant par la culasse....	vii
do compagnie d'artillerie Victoria.....	vii
do salle d'exercice, etc., do.....	viii
do canons à New Westminster.....	vii
do champ de tir, etc., do.....	vii
do do Nanaïmo.....	vi
do suggère d'envoyer des troupes à la riv. Fraser, Kamloops..	viii
do quantités d'armes (vieux modèle) dans l'arsenal.....	viii
Instruction de la milice durant la saison dernière.....	ix, xiv
do Nombre de miliciens à l'.....	xiv
do au camp de la milice.....	x, xii
do compagnies enrôlées comme écoles pour l'.....	xi
Ecoles d'artillerie.....	xix
do leurs avantages pour l'artillerie.....	xi
Collège militaire.....	xiv
Instructeurs de garnison.....	xii
Inspection des camps, Ontario.....	xii
Hommes n'ayant pas la taille voulue au camp.....	xii
Adjudants permanents de bataillon.....	xiii
Armes et uniformes en général.....	xiii
Armée permanente—le temps n'est pas encore venu pour l'.....	xii
Cavalerie.....	xvii
do projet du capitaine Spillette (Annexe No. 8).....	xviii
do Inspecteurs provinciaux de la.....	xviii
Artillerie.....	xiv
Génie.....	xviii
Etat-major.....	xx
Gardes à pied du Gouverneur-Général.....	xviii
Approvisionnements militaires.....	xvii
Batterie pour les saluts à Ottawa.....	xviii

ANNEXES :—

PAGE

A.—Deux lettres sur les confér. avec les officiers-général. de l'armée des E.-U.....	i, xxii
B.—Rapport sur la police à cheval du Nord-Ouest.....	i, xxviii

ANNEXES :—

No. 1. Rapports par les sous-adjudants-généraux, —

District militaire No. 1.....	1-4
do No. 2.....	4-12
do No. 3.....	12-22
do No. 4.....	22-27
do No. 5.....	27-34
do No. 6.....	34-36
do No. 7.....	36-39
do No. 8.....	39-5
do No. 9.....	59-64
do No.10.....	65-67
do No.11.....	232-233
do No.12.....	68-69

No. 2. Rapports d'inspection des corps—

District militaire No. 1.....	70-81
do No. 2.....	82-99
do No. 3.....	100-113
do No. 4.....	114-121
do No. 5.....	122-139
do No. 6.....	140-143
do No. 7.....	144-155
do No. 8.....	156-167
do No. 9.....	168-177
do No.10.....	
do No.11.....	236-237
do No.12.....	178-181

No. 3. Rapports sur l'artillerie :—

Inspecteur d'artillerie, sur l'artillerie généralement.....	182-199
Dans la province de Québec.....	184-186
Assistant inspecteur, province d'Ontario, (A.).....	187-193
do do Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, (B.).....	194-196
Inspection de la batterie de campagne de Québec, (E.).....	196-197
do do Grosse-Ile (G.).....	197
Association d'artillerie du Canada, proposée, (N.).....	197
Règlements proposés pour l'association d'artillerie du Canada, (P.).....	199
Munitions des corps d'artillerie employées pour la pratique du tir au concours, (O.).....	198

No. 4. Rapport sur l'école d'artillerie de la batterie "A", Kingston.....	200-201
do do "B", Québec.....	202-208

No. 5. Certificats de l'école d'artillerie :—

Province d'Ontario.....	209-211
do Québec.....	212-214

No. 6. Certificats de l'école militaire :—	
Province du Nouveau-Brunswick	215-217
do Nouvelle-Ecosse.....	218-220
No. 7. Certificats de la Chambre des Examineurs.....	221-222
No. 8. Sur l'organisation de la cavalerie (Capt. Spillette).....	223-226
No. 9. Recommandations des officiers médicaux :—	
Organisation d'un état-major médical.....	227
Rapport sur les coffres de médicaments.....	227-228
No. 10. Rapport du directeur des arsenaux, etc.....	229-231

RAPPORT ANNUEL

SUR

L'ÉTAT DE LA MILICE

POUR

1875.

QUARTIER-GÉNÉRAL,

OTTAWA, 1er janvier 1876.

L'honorable ministre,
de la Milice et de la Défense.

MONSIEUR,—L'époque ordinaire où je dois soumettre mon rapport annuel sur l'état de la milice étant arrivée, je crois qu'il est de mon devoir de traiter certaines matières sur lesquelles le gouvernement doit être renseigné.

J'ai eu le plaisir, dans le cours de l'année dernière, de passer en revue plusieurs brigades, et de parcourir le pays en entier depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique.

Le rapport que j'ai soumis à l'honorable ministre de la Justice sur l'état général de la police montée du Nord-Ouest, et sur d'autres matières relatives au territoire du Nord-Ouest, conformément aux instructions officielles que j'ai reçues, contient une courte esquisse de mon voyage dans le pays, ainsi que de ma visite à la Colombie-Britannique à travers les Montagnes Rocheuses durant l'été et l'automne de cette année. Ci-joint se trouve ce rapport. (Annexe B.)

J'ai aussi soumis deux autres rapports à l'honorable Secrétaire d'Etat. Ils ont trait à mes conférences avec les officiers de l'armée des Etats-Unis, qui commandent dans les territoires de Montana, Washington et Orégon, et auprès desquels j'avais été accrédité par le gouvernement américain.

J'ai préparé ces rapports (A), conformément aux instructions du Secrétaire d'Etat, qui m'avait requis de conférer avec ces officiers, dans le cours de mon voyage officiel au sujet de la répression des crimes et de la capture des criminels le long de la frontière. Voir aussi les annexes.

On verra par mon rapport spécial que j'ai été fort bien accueilli par tous les officiers américains, que j'ai eu la bonne fortune de connaître en cette occasion.

Dans mon voyage officiel commencé le 24 mai et terminé le 15 novembre, j'ai parcouru une distance, en comptant l'aller et le retour, de 11,000 milles, dont plus de 2,000 à cheval et 600 avec des bêtes de somme.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

En arrivant dans cet île, après avoir traversé le Nouveau-Brunswick, je constatai que la milice n'avait pas été réorganisée depuis la Confédération, et qu'il y avait beaucoup de malentendu à ce sujet.

En 1851, la milice avait été licenciée, mais quelques compagnies indépendantes organisées à l'époque des troubles des Fénians, à la suite d'une dépêche du secrétaire d'Etat, s'étaient maintenues jusqu'au mois de juillet 1873. Il y avait beaucoup d'indifférence à ce sujet lors de mon arrivée.

Le contingent que doit fournir l'île est de 700 hommes dans quatre divisions régimentaires, dont quatre batteries d'artillerie et 12 compagnies d'infanterie.

Les gens hésitaient à mon arrivée à s'enrôler, car ils craignaient d'être obligés d'aller camper sur la terre ferme, et ils n'avaient pas le temps de s'y rendre; mais après avoir réuni autant d'officiers que possible, et les avoir calmés sur ce point, je reçus l'assurance que c'était le seul obstacle à faire disparaître. Ils eurent aussi la permission de faire l'exercice au quartier-général des compagnies durant l'année.

Il régnait aussi quelque mécontentement au sujet des droits acquis par les officiers dans la milice provinciale, lesquels n'avaient pas été respectés dans la réorganisation qui eut lieu après la Confédération. Mais cela a été réglé d'une manière satisfaisante.

On s'est plaint aussi qu'aucun salut n'ait été tiré le jour de la fête de la Reine. Il y a une batterie de pièces de campagne de 6, en cuivre, dans un état excellent, ainsi qu'un terrassement qui commande l'entrée de la baie de Charlottetown, armé de 3 canons de 32, et d'un vieux canon en fer de 6; mais il n'y avait pas de poudre dans les arsenaux. On y a mis depuis la quantité de poudre nécessaire.

Il y avait aussi un malentendu au sujet des gardes d'honneur, qui doivent figurer à l'ouverture et à la clôture du parlement provincial. On était sous l'impression que l'infanterie seule pouvait fournir ces gardes. Mais je les informai que dorénavant il devait être bien entendu, que n'importe quelle arme du service pouvait former ces gardes, et que toutes les demandes du lieutenant-gouverneur dans ce sens devaient être ponctuellement remplies, conformément aux règlements de paiement adoptés par la province.

Il fallait réorganiser la division du paie-maitre, et c'est ce qui a été fait.

Je crois que la milice de l'île, désorganisée comme elle l'était auparavant, a été mise sur un bon pied, depuis ma visite ; de fait, les troupes ont reçu leurs uniformes, et le plus grand nombre ont fait l'exercice durant la dernière saison.

On suggère qu'une nouvelle plateforme pour la 4ème batterie de canons, déjà mentionnée, soit construite, afin de pouvoir la mettre en état de service, et que quelques réparations soient faites aux parapets du terrassement.

Il est aussi désirable que l'on établisse une école militaire à Charlottetown pour les jeunes officiers et les soldats. Il y a seulement deux maîtres d'exercice pour l'infanterie et un pour l'artillerie dans la province, mais quelques-uns des anciens officiers volontaires ne serviront pas de nouveau, de sorte que les officiers que l'on a déjà nommés ont besoin d'instruction ainsi que les soldats.

Il y a un adjudant de district à Charlottetown, qui est un capitaine dans l'année, et dont a eu les services depuis la Confédération. Je suggère qu'il soit continué dans ses fonctions, car il pourra être utile comme maître d'exercices dans l'école générale, sous la direction du député adjudant-général.

Il y a trois salles d'exercice en bon état : à Charlottetown, Summerside et Georgetown ; celle de Charlottetown est la meilleure que j'aie vue.

Je suggère que l'on donne deux des canons de 6, qui sont dans l'arsenal à Charlottetown, à chaque batterie d'artillerie, pour leurs exercices.

En revenant par le golfe St. Laurent, je visitai Gaspé, où l'on a formé une compagnie d'artillerie, qui n'a cependant ni batterie ni canons. Je suggère qu'on lui donne 2 canons de 24 ou 32, et qu'ils soient munis de tout ce qui est nécessaire pour le tir ; on peut les placer dans une très-bonne position à l'entrée du fleuve.

Je traversai ensuite les provinces de Québec et Ontario, où je fis l'inspection de plusieurs brigades, mentionnées plus loin, puis je me rendis à Manitoba en passant par les lacs Huron et Supérieur.

Il sera sans doute nécessaire plus tard, dans un but à la fois militaire et commercial, de creuser un canal sur la rive canadienne aux rapides du Sault Ste. Marie. Le canal actuel, sur la rive américaine, a une profondeur de 12 pieds, mais on ne saurait cependant l'utiliser pour le passage de troupes canadiennes armées. Si l'on construisait de l'autre côté des rapides un canal à travers une lisière de terre large de seulement 500 verges, il y aurait à chaque extrémité une eau suffisamment profonde pour les gros navires.

Cette route deviendra naturellement la grande artère pour Manitoba et le Nord-Ouest, lorsque le chemin de fer, que l'on construit actuellement, depuis le Fort William sur la rivière Kaministaquia, dans la baie du Tonnerre, sera en opération jusqu'à la Rivière Rouge.

Il y a du côté sud de l'île St. Joseph, près des rapides Neebisch, quelques terrains de l'artillerie, précieux en ce sens qu'on pourra très-bien y placer une batterie, qui commandera le détroit entre les lacs Huron et Supérieur.

MANITOBA.

A mon arrivée à Fort Garry, le bataillon provisoire se composait seulement de quelques hommes; ceux dont le temps de service était expiré étaient partis, et les recrues n'étaient pas encore arrivées. Il y a une excellente caserne à un mille à l'ouest de Winnipeg, mais il y manque un arsenal, qui serait fort utile.

La garnison ne se compose maintenant que de 100 hommes, dont 25 appartiennent à l'artillerie; elle est munie de deux canons rayés et de deux obusiers de montagne de 7; deux obusiers de même calibre ont déjà été fournis à la batterie de l'artillerie de milice de Winnipeg.

La milice de Manitoba se compose de deux compagnies d'infanterie et d'une batterie d'artillerie; celle-ci est en bonne condition, mais l'infanterie laisse beaucoup à désirer. Le député adjudant général était sur le point de réorganiser les compagnies d'infanterie, qu'il espérait pouvoir rendre plus efficaces.

La population de cette nouvelle province est encore si peu stable que la milice doit s'en ressentir; aussi elle ne m'a pas paru solidement organisée.

Je vais me permettre maintenant quelques observations puisées à des sources dignes de foi, lors de mon voyage, au sujet des bons résultats qu'a produit la présence d'une force militaire à Winnipeg, depuis les événements de 1869-70.

Depuis que des troupes y ont été cantonnées, l'ordre et la paix ont régné, les personnes et les propriétés ont été protégées, car la présence des militaires et leur influence sur l'esprit de la population sont des garanties d'ordre.

On fait sans doute des commentaires sur les frais d'entretien des troupes lorsque leurs services ne sont pas ostensiblement requis; mais ces remarques, qui sont assez raisonnables de la part de ceux qui ne connaissent pas parfaitement le pays, diffèrent complètement des opinions des personnes bien pensantes, qui, demeurant sur les lieux, où elles ont des intérêts, désirent y vivre en paix et y voir progresser le commerce et l'industrie, ce qui ne pourrait se faire avec des troubles et du désordre. Il est vrai qu'il n'y a pas eu heureusement d'occasion d'appeler les troupes sous les armes, si l'on excepte l'échauffourée des Fénians, et comme il est impossible de maintenir des troupes sans argent, on peut faire observer cependant qu'il est dépensé en grande partie parmi les négociants de la province. Ce seul cas d'appel aux armes ne saurait être invoqué pour établir leur utilité ou inutilité. Car, elles sont toujours prêtes à faire le service, et leur présence seule suffit à maintenir l'ordre au milieu d'une population mixte, composée de différentes nationalités, et tellement rapprochée de la frontière d'un état étranger, que la province continue d'être le refuge des mauvais garnements de ce pays qui viennent y chercher de l'emploi à différents titres.

Le retrait des troupes de Winnipeg en ce moment y répandrait, je crois, l'alarme, et pourrait même occasionner des troubles parmi la population cosmopolite et encore peu stable de cette jeune et progressive province.

On peut se faire une idée du rapide accroissement de la population de Manitoba par le fait seul qu'elle était à peine de 600 âmes en 1872, tandis qu'elle se compose maintenant d'environ 5,000 âmes.

On a fait tout récemment une demande aux autorités militaires d'envoyer des troupes au Portage la Prairie, à environ 100 milles à l'ouest de Winnipeg. Cette demande était basée sur une minute du conseil provincial, en conformité d'un rapport du commissaire spécial, qui avait été chargé de s'enquérir du meurtre d'un Sioux par l'un des sauvages de sa tribu.

Beaucoup de Sioux ont dressé leurs tentes dans différentes parties de la province, dont le Portage la Prairie est le centre. On les regarde comme une tribu dangereuse, qui est venue se réfugier sur le sol américain, après avoir commis des atrocités diaboliques dans le Minnesota, il y a plusieurs années, et avoir massacré beaucoup de personnes. Je n'ai donc pas le moindre doute que les colons dispersés dans cette localité, qui se trouve à environ 90 milles du poste le plus rapproché de la police montée au lac de la Batture, verraient avec plaisir l'arrivée d'une force militaire ou civile.

Je ne voudrais pas recommander qu'on placât à ce poste une force moindre de 50 hommes. La réduction du corps à Winnipeg ne nous permet plus d'en détacher aucune escouade pour aller servir ailleurs, et le détachement préposé à la coupe du bois, dont il est question dans le mémoire, n'existe plus.

On ne saurait mieux faire, selon moi, pour atteindre cet objet, que d'organiser une force de police, qui peut faire respecter la loi en toute circonstance, tandis que les troupes ne peuvent intervenir sans la demande d'un magistrat, ni se porter à des extrémités sans ses ordres.

Si l'on devait y envoyer une force armée, je suis d'opinion que Totogon serait un poste préférable au Portage Laprairie, vu qu'il commande une grande étendue de pays, dont la population est beaucoup disséminée, depuis la petite rivière Blanche jusqu'au plateau qui avoisine la Pointe au Peuplier, lesquels sont situés respectivement à environ 90 et 42 milles du Fort Garry. Ce poste aurait de plus l'avantage d'offrir une communication par le lac Manitoba avec la ligne projetée du chemin de fer canadien du Pacifique. Il serait important, au point de vue de la sécurité de la province, d'établir une force de police à cet endroit et au Fort Francis, à l'ouest du lac à la Pluie, sur la nouvelle ligne du chemin de fer.

De Manitoba je parcourus 3,000 milles à l'ouest, à travers de vastes et magnifiques prairies, renfermant en beaucoup d'endroits un riche sol d'alluvion, et coupées par des rivières profondes et navigables, puis après avoir dépassé les Montagnes Rocheuses, je traversai des forêts épaisses, plantées d'arbres géants, que la main de l'homme n'a pas encore touchées.

Je traversai finalement la Colombie-Britannique pour me rendre à l'île Vancouver.

Les habitants du village de Kootenay et de Joseph's Prairie, situés à l'ouest des Montagnes Rocheuses, demandèrent vivement qu'on leur donnât quelques moyens de

défense. Il y a dans ces deux localités 75 blancs, qui y sont permanemment établis, en outre de 50 mineurs, emballeurs, et autres travailleurs, qui gagnent leur vie dans ce district, et environ 80 Chinois et 500 Sauvages.

Les blancs et les Chinois s'occupent surtout de l'exploitation des mines d'or, tandis que les Sauvages font de la culture sur une petite échelle, car le gouvernement local n'a fait aucune réserve pour les indiens Kootenay. Pour subvenir à leur subsistance, ils s'occupent surtout de faire la chasse au buffle dans les prairies du Nord-Ouest, ainsi qu'au caribou, au cerf, à l'ours, au daim, ou à prendre dans des pièges les animaux à fourrures, qui fréquentent les bois et vallées avoisinants. Il y a aussi quelques bandes de Kootenay dispersées sur les plaines de Tobacco, dans le territoire américain, près de la frontière, lesquelles forment environ 250 âmes, ainsi qu'un certain nombre de sauvages de la tribu Shushwab aux lacs Columbia, soit en tout 800 indigènes; ces indiens sont toujours unis en temps de paix comme en temps de guerre. Les habitants de la région du Kootenay, qui comprend un espace de 32,000 milles carrés, ont craint, plus d'une fois, les attaques des sauvages, qui pourraient facilement les balayer de la surface du pays.

Je crois que la région du Kootenay est, géographiquement, l'une des portions les plus isolées de l'empire britannique, car elle est environnée de tous côtés par des montagnes, des rivières et des forêts, et sa population qui est disséminée dans le voisinage immédiat de près de 800 indiens, dont le nombre pourrait être considérablement augmenté, n'a aucun moyen de défense. Il n'y arrive chaque année que six malles de la capitale de la province, qui se trouve à une distance de 600 milles.

Les ressources de la région du Kootenay sont considérables; elle renferme surtout beaucoup de mines d'or et autres, dont l'exploitation pourrait être très-rémunérative; son climat est très-sain, et le sol dans toutes les vallées et plaines, qui est d'un excellent alluvion, peut produire abondamment toutes les plantes, fruits, légumes et céréales, qui croissent sous les climats tempérés. Un peu de protection suffirait pour y faire affluer une population considérable. Il ne saurait être question maintenant de milice; mais une force de police de 50 hommes, qui pourrait réprimer l'insolence croissante des indigènes, donnerait la sécurité nécessaire aux colons, les descendants des premiers pionniers du pays, lesquels préférèrent s'exposer à toute espèce de dangers plutôt que d'abandonner le fruit de plusieurs années de travail.

On pourrait aussi établir une communication au moyen d'un défilé facile et bien connu des Montagnes Rocheuses par la rivière du Cerf, laquelle nous permettrait d'alimenter des produits de ce sol fertile la police montée du Nord-Ouest, d'une manière plus économique qu'on ne le fait maintenant. On faciliterait de cette manière l'établissement et la production de cette région, on augmenterait aussi sa population, et les revenus qui en découleraient feraient plus que compenser la dépense.

COLOMBIE-BRITANNIQUE ET ILE DE VANCOUVER.

Il y a à Victoria et Nanaïmo deux compagnies d'infanterie, qui sont équipées comme des carabiniers, et qui sont dans un très-bon état. Il y a à New Westminster,

sur la rivière Frazer, une bonne compagnie d'infanterie ainsi qu'une batterie d'artillerie. Je n'ai pu passer en revue cette dernière, car ses uniformes ne fesaient que d'arriver; la compagnie des carabiniers est dans une bonne condition sous tous rapports.

Je suggère que l'on établisse une batterie à la pointe McCaulay sur le promontoire qui s'avance entre les havres de Victoria et Esquimalt. Lorsqu'il n'y a pas de bâtiment de guerre, ce qui arrive quelquefois, il ne reste pas même un canon pour protéger les munitions navales achetées à grands frais et emmagasinées dans l'arsenal de marine d'un côté, ou la cité de Victoria de l'autre. Un petit croiseur de pirates, qui pénétrerait dans le détroit de Fuca, pourrait tout détruire.

En examinant l'arsenal de marine, j'ai constaté qu'on était sur le point de renvoyer en Angleterre comme hors de service pour la marine, 2 canons cuirassés se chargeant par la culasse, de 7 pouces et de 4.40 livres. J'ai demandé qu'on différât leur envoi avec tout leur armement, afin de m'adresser dans l'intervalle aux autorités pour obtenir leur transfert au gouvernement canadien et les utiliser pour armer le terrassement, dont je suggère la construction à la pointe McCaulay.

La formation des parapets en terre et la construction des plateformes en bois pourraient se faire à peu de frais.

Je suggère que l'on organise une compagnie d'artillerie à Victoria afin d'occuper cette batterie. On pourrait obtenir les services de beaucoup d'hommes de bonne volonté et efficaces, ainsi que d'un officier qui a déjà appartenu à l'artillerie royale.

Il y a deux obusiers de 24 en bronze sur leurs affûts de siège en position à New Westminster, sous les soins de l'artillerie, ainsi qu'une certaine quantité de boulets et bombes. Il faudrait peindre les affûts des canons. Je suggère que l'on accorde à l'artillerie de Seymour la quantité de munitions nécessaires pour son tir; l'officier commandant a dû jusqu'à présent en défrayer les frais.

Il y a un très-bon champ de tir à la carabine, dont la portée est de 600 verges; il a coûté \$75, lesquelles ont été prises sur les fonds particuliers du corps des carabiniers. Il faudrait une dépense additionnelle de \$75 pour donner au champ de tir une portée de 800 verges, afin que l'on puisse s'exercer pour le concours de Wimbledon. Je suggère qu'une somme de \$150 soit affectée pour que ce champ de tir devienne la propriété du gouvernement canadien.

La salle d'exercices a été bâtie par le gouvernement provincial en 1866 pour les volontaires, moyennant la somme de \$1,400, et les améliorations qu'on lui a fait subir depuis ont été payées par des souscriptions des citoyens de Winnipeg. Il faudrait remplacer les fondations actuelles qui sont pourries et sans aucune solidité. On en évalue le coût à \$200. Il faudrait aussi bâtir un arsenal pour y déposer les armes, uniformes et munitions, lequel coûterait environ \$200; les volontaires, dont plusieurs ont servi dans le corps du génie royal, sont disposés à défrayer une partie des frais.

Le corps du génie royal a construit ici un bon magasin en pierre et en brique avec des portes en cuivre; le plancher et l'entrée ont besoin de réparations. Une somme de \$100 suffirait pour cette réparation.

La salle d'exercice à Victoria est excellente lorsqu'elle est tenue en bon ordre, mais elle est presque inutile en l'absence du gaz qu'on ne peut y introduire à moins de \$120. Comme tous les exercices se font le soir dans la salle, il est évident que l'éclairage au gaz est une nécessité. La salle était éclairée lors de ma visite par 24 chandelles et 10 lampes à huile, et cependant elle était dans une obscurité comparative. L'une des salles pourrait aussi servir au dépôt des armes et des uniformes, en dépensant la somme de \$25.

Il y a ici un champ de tir à la carabine de première classe, louée par l'association des carabiniers pour 7 ans à \$25.00 par année. Il a coûté jusqu'à présent \$250, lesquelles ont été payées par des fonds particuliers qui n'abondent guère. On parle de donner ce champ de tir à la milice, vu qu'elle ne saurait pratiquer ailleurs.

En outre d'un garde-magasin, il y a un autre homme qui agit comme surveillant, sans être pourtant rémunéré. Je suggère que cet homme soit payé à la fois comme armurier, gardien et maître d'exercice, ce qui lui permettra de recevoir un salaire convenable.

Il n'y a pas de salle d'exercice à Nanaimo; la compagnie a établi un champ de tir à 600 verges, à ses frais, moyennant \$100. La compagnie de charbon de Vancouver fournirait l'emplacement pour la salle d'exercice, si le gouvernement voulait affecter \$1,000 pour la construction de l'édifice, y compris l'arsenal, etc.

Le manque de maîtres d'exercice se fait beaucoup sentir, et les aptitudes militaires dont font preuve ces compagnies méritent d'être encouragées. Il faudrait pour avoir un instructeur de la marine royale, à Esquimalt, lui donner environ \$60 par mois. Il y a maintenant plus de 700 fusils de vieux modèle, Ensfield et Brunswick, qui ont été remis au gouvernement canadien, à l'époque de la Confédération, ainsi qu'une quantité considérable de munitions, adaptées à ces armes, emmagasinés dans l'arsenal de marine à Esquimalt. L'amiral demanda le transfert immédiat de ces armes et munitions, afin de faire place à la poudre que l'on attendait d'Angleterre. J'ordonnai qu'une commission examinât les armes et munitions, et elle suggéra de détruire le magasin, de se servir de la poudre pour le tir ou les saluts et de vendre les armes. On me dit que les Indiens les achèteraient de suite pour la chasse au gros gibier. Si le produit de vente de ces armes était mis au crédit du département de la Milice, il servirait à payer en grande partie les réparations que l'on a suggérées.

Je n'eus pas le temps de remonter la rivière Fraser dans le but de visiter Kamloops, situé sur la rivière Thompson, bien que le lieutenant-gouverneur et d'autres personnes me conseillâssent vivement de faire le voyage; mais d'après les renseignements que j'ai pu recueillir, je crois qu'il serait fort désirable d'organiser un petit corps de milice dans cette localité, où il y a 200 à 300 blancs dans un rayon d'environ 20 milles. Ce corps devrait se composer de soldats d'infanterie à cheval ou de carabiniers, qui pourraient fournir leurs propres chevaux, et faire au besoin n'importe quel travail ardu. On pourrait aussi organiser d'autres petits corps de 20 ou 30 hommes à Clinton, Cache Creek et Okanagan, qui pourraient s'exercer indépen-

damment une fois par mois et se réunir une fois l'an à Kamloops, le point le plus important et le plus central. Il faudrait des uniformes et des armes pour ces corps, en outre des effets de campement pour l'exercice général. Une organisation de ce genre serait aussi populaire qu'efficace, en cas de besoin. L'intérieur du pays étant isolé durant les mois rigoureux de l'hiver, une pareille organisation, peu coûteuse de sa nature, répandrait un sentiment de sécurité général. Ces corps participeraient plutôt de la nature d'une garde nationale à cheval que d'une force militaire, et une fois la passe, à laquelle j'ai fait allusion, ouverte à travers les Montagnes Rocheuses, on aurait une chaîne presque ininterrompue de communication, et ces corps pourraient se relier au besoin avec la police à cheval du Nord-Ouest et la force militaire de la côte occidentale.

Je crois qu'il serait opportun et possible d'organiser bientôt une pareille force dans l'intérieur de la Colombie-Britannique, dans le but de protéger la population en cas de différends entre les habitants blancs et de couleur.

Je ne désire nullement faire croire qu'une collision entre les deux races soit probable, mais on ne doit pas non plus perdre de vue qu'il y a près de 30,000 indiens dans la Colombie-Britannique, avec lesquels on n'a pas encore réglé la question des terres, et c'est pour nous un devoir de pourvoir à toute éventualité.

EXERCICE MILITAIRE.

On peut dire que l'exercice de la milice durant la dernière saison s'est fait d'une manière satisfaisante. A quelques exceptions près, les différents corps de la cavalerie, de l'artillerie, du génie et de l'infanterie, se sont réunis au complet, et l'on m'a informé que dans la plupart des corps, on aurait pu doubler facilement l'effectif, si la somme limitée votée par le parlement l'eut permis. J'ai aussi lieu de croire que, dans la plupart des corps, les officiers et soldats se seraient volontiers enrôlés pour une plus longue période de temps que celle voulue par les ordres généraux.

Il est possible que cet empressement à s'enrôler, cette année, soit due, dans une certaine mesure, à quelque dépression temporaire dans le commerce et au manque d'ouvrage, mais il démontre aussi, je crois, que la milice devient populaire, d'autant plus que d'année en année on prend un plus grand intérêt à son organisation. On ne saurait trop louer beaucoup des officiers patriotiques et zélés de la milice canadienne, qui, dès le début, se sont mis à la tête du mouvement, en dépit des obstacles qui les attendaient, et qui ont consacré toute leur énergie à former lentement mais sûrement une organisation aujourd'hui permanente et puissante. Entre tous ceux qui se sont ainsi distingués, je crois devoir mentionner celui qui a si bien mérité d'être promu cette année à la position d'adjudant-général de la milice par le gouvernement et la législature.

Bien des difficultés sont sans doute réservées à ceux qui s'efforcent de préparer des moyens de défense, dans un temps où on ne croit pas à la possibilité de troubles

ou de guerre, et où l'on accorde en conséquence difficilement de l'argent pour produire un résultat qui n'est pas directement tangible ou visible. Aussi on peut dire que notre organisation militaire ne correspond guère avec le progrès régulier du pays. On peut espérer cependant, avec de la patience et de la persévérance, d'augmenter nos moyens de défense ainsi que les institutions militaires du pays, d'une manière qui soit en rapport avec son importance croissante. Heureusement que le bon sens qui caractérise le peuple de ce pays, ne le fera pas s'éloigner de la voie patriotique qu'il doit suivre par ceux-là qui osent affirmer froidement qu'ils préféreraient voir leurs enfants devenir des ivrognes ou des joueurs que des soldats. Quel aurait été le sort de ce pays par le passé sans les soldats de l'Angleterre? Quel aurait été le sort de l'Angleterre elle-même, si elle n'avait pas eu ces fermes soutiens de son vaste empire, qui ont planté son drapeau et étendu sa domination jusque dans les contrées les plus lointaines, où elle fait aujourd'hui un commerce étendu?

Beaucoup de personnes croient à tort qu'une armée, et une marine n'ont pas d'autre résultat que d'amener la guerre, tandis que de fait elles sont plutôt propres au maintien de la paix. Une nation sans force physique aurait bien peu d'influence dans la politique et les conseils des nations, tandis que si elle est appuyée sur la force matérielle, elle doit posséder ce poids qui commande, et qui peut amener la solution pacifique de questions, qui pourraient autrement avoir un dénouement tout-à-fait contraire.

Plus que tous les autres citoyens, les soldats sont directement intéressés à une solution pacifique des difficultés, car sur eux retombe tout le terrible fardeau de la guerre. Ils n'ont qu'une faible récompense en perspective, et pourtant ils consacrent tous leurs efforts et même leur vie pour la défense de leur souverain et de son empire, pour la protection de leur sol natal. Peut-on supposer que la vie ne leur est pas aussi chère qu'à ceux qui s'empressent de condamner les armées comme des institutions barbares, oubliant ou ignorant dans la sécurité où ils vivent, quel serait leur propre sort et celui de leur pays, sans la force morale et physique des institutions militaires, dont la sagesse de la nation comprend la nécessité.

On affirme quelquefois que l'exercice de la milice dans des camps, est réellement peu avantageux pour les officiers de régiment et moins encore pour les soldats, et que les dépenses occasionnées au pays ne sont pas compensées par des bénéfices correspondants. Quel est donc le but d'exercer et discipliner des corps d'hommes armés? N'est-ce pas pour mettre un certain nombre d'hommes payés par la population, en état de servir leur pays, à quelque titre que ce soit, pour aider au maintien de la paix, et le protéger au cas de guerre? L'expérience démontre que la discipline est absolument nécessaire pour former de pareils soldats. La discipline leur apprend à se soumettre à tous les ordres de l'état, à faire tout ce qu'il exige d'eux, et à braver tous les dangers et misères que peuvent supporter seuls un certain nombre d'hommes bien constitués physiquement. Ce système de discipline n'a varié par le passé que dans les détails, et la valeur des armées de tout temps a été proportionnée à la discipline.

qui leur avait inculqué ces qualités morales, qui seules peuvent assurer l'accomplissement du devoir sous n'importe quelle forme. Des habitudes d'obéissance et d'ordre, ainsi que l'esprit de corps, sont les premiers attributs du soldat, qui lui sont inculqués par la discipline, en outre du soin qu'il doit prendre de sa carabine et de son habileté à la manier. Il faut sans doute pour atteindre cet objet des qualités morales non moins que des qualités physiques, et l'influence d'hommes réunis en corps nombreux produit, de plus, sur eux, une communauté d'idées, qui ne peut qu'avoir les meilleurs résultats.

Je considère que les réunions annuelles de la milice dans les camps produisent dans une grande mesure quelques-uns de ces résultats, ainsi qu'une bienfaisante émulation. Cependant il importe, pour que ces réunions soient réellement efficaces, qu'un bon système soit établi, de manière à inculquer de bonne heure des habitudes de discipline, et à familiariser les jeunes officiers et les sous-officiers avec le commandement du soldat, car si studieux qu'ils puissent être, une éducation militaire purement théorique ne saurait leur suffire.

Pour former un commandant de n'importe quel rang, il lui faut à la théorie joindre l'habitude de commander des hommes sous les armes, subordonnés à ses ordres, et qui se guident sur lui en temps de paix comme en temps de guerre.

Les quelques jours d'exercice annuel consacrés à la milice, ne sauraient suffire à former parfaitement les jeunes officiers ou sergents, qui sont le grand ressort d'une force armée; aussi j'ose respectueusement réitérer ma proposition de l'année dernière d'établir deux ou trois petites compagnies pour l'instruction de la cavalerie et de l'infanterie, et où les officiers pourrait puiser, à peu de frais et d'une manière suffisante, les connaissances nécessaires pour discipliner et commander le soldat. De cette manière seulement on formerait en tous temps un certain nombre d'officiers qui se joindraient à la milice, répandraient l'instruction à l'époque des camps, et pourraient commander les soldats avec succès en toutes occasions.

Il est inutile de signaler de nouveau les avantages que l'artillerie du Canada a retirés des deux batteries qui forment des écoles modèles dans cette branche.

On a exprimé l'opinion que l'établissement de pareilles écoles amènerait la création d'une armée permanente. Inutile de s'arrêter à combattre cette opinion. Ce pays, comme tous ceux qui veulent occuper une place parmi les nations, aura, avec le temps, une petite armée permanente; mais ce temps n'est pas encore arrivé, et le pays n'est pas non plus en mesure de maintenir aujourd'hui une pareille organisation.

Dans le cas où cette proposition d'établir de pareilles écoles ne serait pas adoptée, on pourrait choisir un certain nombre d'instructeurs de garnison parmi les officiers qui ont eu une haute éducation militaire telle qu'on la donne de notre temps. Avec dix officiers ainsi répartis dans les districts militaires de ce pays, on pourrait inculquer facilement et d'une manière peu coûteuse l'instruction militaire aux jeunes

officiers et sergents de la milice, quoique l'instruction la plus utile de toutes—la direction pratique de corps d'hommes disciplinés—leur ferait encore défaut.

En mentionnant ce plan pour l'instruction rudimentaire des milices, je ne désire pas presser outre mesure l'adoption de mes vues, bien qu'une longue expérience m'ait convaincu que les troupes volontaires de ce pays en retireraient des bénéfices pratiques.

J'eus le plaisir de faire l'inspection de plusieurs camps d'exercice à Ontario, avant de partir pour le Nord-Ouest. Les corps de Québec et des provinces maritimes devant se réunir plus tard, j'ai regretté qu'il ne me fut pas possible d'assister aussi à leurs exercices. Ceux que j'ai passés en revue m'ont donné en général une très-haute idée de leur discipline et de leurs aptitudes militaires. Je n'ai pas hésité à me prononcer dans ce sens dans les discours que j'ai adressés aux différentes brigades, et comme les observations que j'ai exprimées en ces circonstances ont été fidèlement rapportées, et ont été lues sans doute par les parties intéressées, il serait inutile de les résumer ici. Ces inspections n'ont convaincu que la milice est très-populaire, qu'on y attache beaucoup d'intérêt, et que les officiers sont zélés, intelligents et capables. Ceux d'entre eux qui ont quelque expérience sont d'admirables soldats, malgré les longs intervalles qui s'écoulent entre leurs exercices; bon nombre d'habiles commandants de bataillons pourraient faire manœuvrer des brigades avec un peu plus de pratique; les plus jeunes officiers, soldats de cœur, désirent vivement apprendre l'art militaire, mais ils n'en ont pas les moyens; ils devraient consacrer les quelques jours qu'ils passent au camp à instruire leurs soldats; mais comment peuvent-ils enseigner ceux qui n'ont que peu appris? Les officiers en général sont pleins de zèle et d'enthousiasme; ils s'efforcent de remplir habilement leurs devoirs, mais ils ne peuvent pas donner assez de temps aux exercices.

Les hommes sont en général bien faits, robustes, de bonne taille. J'ai remarqué quelques hommes n'ayant pas la taille voulue dans un bataillon seulement, à Brockville. J'en ai fait l'observation dans le temps, et j'ai exprimé le désir au chirurgien de ne plus admettre de pareils soldats. Comme il n'y a que l'embarras du choix, pourquoi ne choisirait-on pas ceux qui sont le mieux constitués physiquement? Ces hommes robustes sont du bois pour faire d'excellents soldats. Nulle part ailleurs on ne pourrait trouver de meilleures troupes, s'ils avaient été exercés et disciplinés pendant une période de temps assez longue pour produire cette union et cette confiance mutuelle, qui ne peuvent exister que parmi des corps d'hommes habitués pendant longtemps à marcher ensemble et à braver les mêmes dangers et difficultés. C'est ainsi que se forme le soldat par excellence. L'exercice et la discipline préparent l'homme à se transformer en un brave soldat par ce sentiment de confiance dans ses camarades, et cette obéissance absolue aux ordres de ses commandants, que leurs connaissances supérieures lui ont appris à respecter.

Je n'insisterai pas sur la proposition que j'ai déjà faite de nommer un adjudant

permanent pour chaque bataillon, quoique je sois pleinement persuadé de ses avantages, car elle ne paraît pas en général acceptable, et elle entraînerait, en outre, plus de dépenses que ne le permettent les moyens mis à notre disposition. Je réitère pourtant ma proposition de nommer un sergent-major permanent, parfaitement capable d'enseigner l'exercice, la discipline, le service des gardes et sentinelles, et qui pourrait agir en même temps comme gardien des salles d'armes et des uniformes.

Le soin des armes et des uniformes est l'une des plus grandes difficultés à résoudre dans la condition particulière de l'organisation militaire du Canada. A part certaines exceptions inévitables, ils devraient toujours se trouver au quartier-général du bataillon. Lorsqu'il y a des concours à la carabine, dans les compagnies rurales, on pourrait fort bien y faire parvenir une caisse d'armes qui pourrait être renvoyée ensuite.

Il y a si longtemps que les carabines n'ont pas été examinées par un armurier, que je ne crois pas me tromper en affirmant qu'un grand nombre ne sont pas propres au service actif. C'est un état de choses réellement sérieux, car, que peut faire un soldat sans son fusil ou sa carabine ? J'insistai l'an dernier sur la nécessité d'avoir les services d'armuriers habiles, qui examineraient chaque année toutes les carabines et leur feraient subir les réparations nécessaires. J'appelle de nouveau votre attention sur ce fait important, et je conseille fortement de faire venir des armuriers habiles de la manufacture des armes à feu portatives. La question de savoir si ces armuriers devraient visiter les différents bataillons et compagnies rurales afin de réparer les carabines sur les lieux, ou bien si l'on devrait réunir les carabines à certains points, est une matière de détail qui pourra sans doute être déterminée au point de vue de l'économie. Mais veuillez en tous cas nommer des armuriers pour mettre ces armes en bon état.

Les nouveaux uniformes pour cette année ne sont pas du tout réussis. La forme de la tunique est extrêmement impopulaire, et la serge que l'on a employée est de mauvaise qualité. Un peu de pluie fait disparaître sa couleur écarlate pour lui donner une teinte presque noire. C'est toujours une fausse économie que de vouloir acheter à bon marché. On doit sans doute respecter le sentiment public dans une affaire purement volontaire, et tout faire pour lui offrir quelque encouragement. Mais je crois que tous condamnent le froc en serge, et, pour ma part, je le regarde comme n'étant pas convenable pour le service. Tous sont en faveur de la tunique en drap ; la milice désire surtout imiter l'uniforme de l'armée anglaise. Je recommande qu'elle lui soit partout substituée.

Le bonnet de police qu'on a inventé ici ne convient pas non plus pour le service. N'importe quelle partie de l'uniforme où l'on fait entrer du carton ne saurait être portée par le soldat. Les hommes se sont plaints que le premier bonnet de police ne les protégeait ni contre le soleil ni contre la pluie. Les miliciens sont habitués le reste

de l'année à porter des chapeaux larges, et ils n'aiment pas le bonnet de police. Je crois que le Kilmarnock avec une visière en avant et en arrière, tel que le portaient autrefois certains régiments dans les Indes, remplirait fort bien l'objet voulu, et protégerait à la fois contre le soleil et la pluie. On est encore loin d'avoir adopté un couvre-chef qui combine tout ensemble la grâce et l'utilité. Le bonnet de Glengarry est bon, mais on s'en servirait journellement probablement, tandis que le shako n'est pas nécessaire pour les exercices de l'été qui ont peu de durée.

Le tableau suivant indique le nombre des miliciens qui ont fait l'exercice dans chaque province durant la dernière saison :

Québec.....	8,168
Ontario.....	14,836
Nouvelle-Ecosse.....	3,033
Nouveau-Brunswick.....	2,124
Manitoba.....	
Colombie-Britannique.....	200
Ile du Prince-Edouard.....	484

Les rapports des députés adjutants-généraux respectifs des 12 divisions militaires, que l'on trouvera aux annexes, donnent tous les détails nécessaires sur les différents corps qui composent leurs brigades.

COLLÈGE MILITAIRE.

L'édifice est prêt à recevoir les cadets, et sera bientôt achevé.

Le lieutenant-colonel Hewett, un officier du génie royal, arrivé au mois de septembre, a commencé à remplir ses fonctions préliminaires de commandant. Le personnel se compose pour le présent d'un officier cadet et de trois professeurs dont deux appartiendront à l'artillerie royale et au génie royal. On ne devra pas admettre plus de 22 cadets la première année, et ils devront subir leur examen au concours. On en recevra en sus 36, l'année prochaine, dont 3 de chaque district militaire.

Les bons résultats que devra produire ce collège sont encore trop éloignés pour qu'on puisse compter sur leur effet immédiat sur la milice canadienne.

Un certain nombre de jeunes gens, qui auront reçu une instruction supérieure scientifique, sortiront tous les ans de cette institution après les cinq premières années, et ils ne pourront manquer d'exercer une influence très-favorable sur la condition militaire du pays.

ARTILLERIE.

Les différentes batteries de place et l'artillerie de campagne ont été inspectées. Les rapports que l'on trouvera à l'appendice démontrent que l'artillerie est dans une condition satisfaisante.

Il y a maintenant dans le pays 50 canons rayés de 9, dont 30 seulement ont encore été donnés aux batteries; 10 autres sont en voie de fabrication et seront distribués prochainement.

Il y a aussi cinquante canons en bronze de différents calibres, propres au service sous tous rapports; mais le vieux canon à âme polie n'est plus considéré comme ayant beaucoup de valeur pour l'artillerie moderne. Je ne recommande aucune addition pour le moment à l'artillerie de campagne; je suggère seulement que la somme d'argent votée d'ordinaire pour l'artillerie soit affectée à l'achat de canons rayés Palliser perfectionnés de $\frac{3}{4}$ pour les batteries de Québec et de Kingston. Un bon armement a une importance beaucoup plus grande que les fortifications; car celles-ci peuvent être temporairement et facilement remplacées, tandis que les armes ne sauraient l'être. J'attire votre attention sur l'armement de ces deux citadelles; on ne saurait y trouver un seul canon rayé, à part quelques uns qui se chargent par la culasse. Je crois que le canon chargé par la culasse sera inutile pendant l'hiver en Canada vu l'action du froid sur les vis; on a déjà été obligé d'allumer un feu pendant une heure à l'intérieur avant de pouvoir opérer la décharge. Le canon de $\frac{3}{4}$ ne doit pas servir comme canon de siège, et il ne traverserait pas non plus le flanc d'un bâtiment cuirassé à fleur d'eau par un feu direct; mais si une bombe traverse le pont d'un bâtiment cuirassé à un angle de 80 ou 90 comme cela doit arriver, si elle est lancée de la citadelle de Québec, elle traversera sa quille qui n'est pas cuirassée, ou bien elle éclatera entre les ponts.

Dans l'état actuel des choses en Europe, il n'est pas possible de prévoir quand la paix sera rompue, ni quelles sont les nations qui pourraient entrer en guerre. Supposons que la guerre éclate malheureusement et que la Grande-Bretagne soit l'un des belligérants, les croiseurs de l'ennemi couvriraient sans doute les mers, comme dans les guerres précédentes; et si un bâtiment de guerre pouvait échapper aux croiseurs anglais sur les côtes, il est raisonnable de croire qu'il pourrait remonter le St. Laurent, mettre Québec à contribution, et se rendre à Montréal dans le même but. Il n'y a pas en ce moment un seul canon à Québec pour empêcher un bâtiment de guerre de remonter le fleuve, et je demande en conséquence que le crédit affecté pour l'artillerie soit destiné cette année à l'achat des canons perfectionnés de $\frac{3}{4}$ de 56 quint., qui s'adapteraient à nos anciens affûts en fonte de 32, sans nécessiter aucun changement. Chaque canon coûtera £136 12s. 5d., et devrait être muni de 80 bombes ordinaires et de 20 obus à balles, lesquels entraîneraient une dépense pour chaque canon d'environ £55. La boîte à balles de 32, qui est déjà dans l'arsenal, pourrait être utilisée au besoin.

Je suggère que le crédit d'argent destiné à l'artillerie soit affecté à l'achat de 25 ou 30 de ces canons avec des bombes. On pourrait en placer quelques-uns, 5 ou 8 dans le fort Henry à Kingston, et les autres dans la citadelle de Québec. Les lieut. cols. Strange et Irwin, de l'artillerie royale, et commandants des écoles d'artillerie, en auront respectivement la surveillance.

On peut douter qu'il soit prudent d'armer des ouvrages militaires anciens avec des canons de nouveau modèle ; mais les fortifications de Québec et Kingston ne se remontent pas réellement à une date éloignée. Il est possible que le voisinage des premières des Plaines d'Abraham ait fait naître cette conjecture, d'autant plus qu'elles ont été améliorées de différentes manières, depuis l'arrivée des blancs sur ces rives, où ont eu lieu ces grandes luttes qui ont décidé du sort du Canada.

La forteresse moderne de Québec, quoique souvent mentionnée par l'histoire, n'a pas plus de 50 ans d'existence, et les fortifications de la Pointe Lévis, de l'autre côté du fleuve, ont été construites il y a cinq ans seulement. Et quelle est la différence entre leurs profils et ceux de Québec ? Quelques sacs à terre, gabions, barils de fleur vides. De fait, quelques hommes de bonne volonté dirigés par une personne compétente pourraient en peu de jours faire toutes les additions voulues.

Les vieux affûts en fonte, plate-formes, armements, munitions, bombes et boulets devraient être utilisés avec les canons auxquels on conserve leur calibre de 32 et leur forme extérieure. Un semblable armement simple, commode, qui ne pourrait être endommagé ni par le service, ni par le climat, ne nécessitant pas d'exercice compliqué, répondrait à tous les besoins et commanderait les lignes d'approche de Québec et du Fort Henry.

L'artillerie des volontaires et de la milice sur la côte de la Grande-Bretagne est presque entièrement pourvue de ces Pallisers de $\frac{3}{4}$, et le gouvernement des Indes les a aussi adoptés. La colonie de Victoria, Nouvelle Galles du Sud, a acheté 20 de ces canons, et elle devra de plus payer les frais des affûts et des plateformes, d'épense que nous pouvons éviter.

J'espère que ma proposition au sujet des armements de Québec et Kingston sera approuvée, et que les canons seront mis en position avant le mois d'octobre prochain.

Il y a 3 canons de 7, se chargeant par la culasse, à Québec, lesquels sont destinés aux angles saillants des trois forts de la Pointe Lévis ; il faudra pour les transporter de l'autre côté du fleuve et les monter faire une dépense d'environ \$180. Je suggère qu'ils soient montés.

Je regrette de voir que le bureau d'inspection des édifices publics, qui a siégé il y a quelques jours, a été obligé de faire rapport que, à l'exception du bastion de Richmond et des forts de Lévis qui ont été réparés récemment, les fortifications, ouvrages, et bâtiments militaires dans la cité et le district de Québec menacent ruine par suite du manque d'attention, et que les résultats pourraient devenir très-graves si l'on ne prend des mesures immédiates. Beaucoup d'autres effets qui appartiennent à la milice sont exposés à la détérioration pour la même cause.

Le bureau recommande qu'un maçon et un menuisier soient attachés à la division des magasins de Québec. Il conseille aussi d'adopter la proposition faite dans le rapport annuel pour l'année écoulée, d'ajouter une demi-compagnie aux soldats du génie de la batterie B., afin de réparer ces importantes constructions militaires. Comme il y a plusieurs centaines de tonnes de fer provenant des vieux canons de fer

à Québec et Kingston, je recommande qu'on les vende et qu'on en affecte le produit à l'achat d'armes modernes. Le prix du vieux fer est d'environ £4 par tonne ; il y a aussi plusieurs vieux canons en bronze à âme polie, qui, détruits, pourraient être vendus moyennant environ £50 chacun.

ARSEN AUX.

Les arsenaux sont comme toujours dans une bonne condition sous la surveillance active du lieutenant-col. Wily, un officier très-zélé et expérimenté. On a prudemment placé cette année dans l'arsenal de Toronto, une réserve considérable d'armes et de munitions, ainsi que des munitions d'artillerie pour les canons rayés, afin de les faire servir à la section ouest de la province d'Ontario. On y a mis aussi une réserve d'efforts de campement. La réserve générale qui est maintenant emmagasinée par tout le pays, se décompose comme suit :

Poudre à canon.....	188,576 lbs.
Munitions d'armes portatives.....	6,902,163 coups.
Carabines Snider, longues et courtes.....	19,820
Effets de campement, pour environ.....	50,000 hommes.

Personne ne regrette plus que moi que la milice canadienne ne soit pas armée de la carabine Martini-Henry perfectionnée, que l'on a adoptée dans l'armée anglaise ; mais comme nous avons déjà 80,000 carabines Snider dans ce pays, il ne serait pas possible de se procurer un nouvel armement, avec un budget militaire aussi peu considérable. Plusieurs années devront s'écouler avant que ce changement puisse s'effectuer, et nous devons dans l'intervalle éprouver le grave inconvénient d'avoir des armes de différent modèle et deux espèces de cartouches.

Soyons convaincus dans tous les cas que la carabine Snider est une arme excellente, et qu'elle répond peut-être mieux au service souvent rude d'hommes peu exercés en général, que la carabine plus délicate, dont on se sert aujourd'hui dans l'armée.

CAVALERIE.

Je n'ai pas encore parlé de nos régiments si utiles de cavalerie, mais il est question de leurs exercices au camp dans les rapports de district. Je les comprends dans mes observations lorsque je traite de la milice en général. Ils ont bien fait l'exercice cette année et étaient bien montés, sans avoir l'avantage pourtant d'avoir des chevaux parfaitement calmes ; les différents corps ont très-bien exécuté les divers exercices à feu, et quelques-uns entendaient bien le service des avant-postes et la position à prendre à l'approche d'un ennemi.

Un ou deux corps désirent servir comme carabiniers à cheval. Je serais content si ce changement pouvait se faire sur une grande échelle, car dans ce pays, où l'espace est considérable et où il y a de grands bois, des carabiniers à cheval qui pourraient se déplacer rapidement et aller prendre position sur n'importe quel point, pourraient être plus utiles que des dragons. On nous a demandé plusieurs fois d'augmenter le corps connu sous le nom de corps des Gardes du Gouverneur-Général à Toronto. Cos

demandes n'ont pas été acceptées jusqu'à présent, vu que les dépenses des effets de campement sont considérables, et que le contingent que doit fournir la province d'Ontario est au complet comme partout ailleurs. Je suis d'avis cependant qu'il serait bon de faire une exception dans ce cas, même si le corps ne faisait pas l'exercice au complet chaque année, car le corps des gardes est très-populaire et est bien discipliné; cette augmentation de son effectif nous vaudrait de plus les services de l'un des meilleurs officiers de cavalerie du Canada, le lieutenant-col. George Denison. Ce dernier a fait de la cavalerie une étude théorique et pratique, il a pris part pendant quelque temps à la dernière guerre américaine, et il est l'auteur d'un excellent ouvrage intitulé : "Cavalerie Moderne." Ce livre a, je crois, été traduit dans plusieurs langues en Europe.

J'attire principalement votre attention sur un sujet très-pratique pour l'amélioration de la cavalerie, qui m'a été soumis par le capitaine et adjudant S. W. Spillette, ci-devant sergent-major de troupe du 9^{ème} *Royal Lancers*. L'expérience que cet officier a acquise lorsqu'il formait partie du 9^{ème} est une preuve de son habileté. Il fait plusieurs recommandations importantes, entre autres celle de nommer un officier d'état-major permanent dans chaque régiment. Je ne crois pas qu'un seul soldat pratique puisse penser autrement, et si je me suis abstenu d'insister sur ce sujet, c'est que je supposais, comme je l'ai déjà dit, que ce projet n'était généralement pas acceptable ici. La lettre se trouve à l'annexe No. 7.

Je recommande de nouveau la nomination de deux inspecteurs provinciaux de cavalerie.

GÉNIE.

Il n'y a que deux compagnies du génie dans tout le pays. La demande qui nous a été faite, le printemps dernier, par le lieutenant-col. Scoble, par l'intermédiaire du lieutenant-col. Gzowski, pour l'établissement d'une compagnie à Toronto, a été acceptée conditionnellement, si ce corps ne dépassait pas le nombre voulu. La compagnie est au complet, mais on devrait selon moi lui permettre d'enrôler jusqu'à 70 hommes, sans conditions; car il est difficile d'obtenir les services d'hommes du génie, qui doivent être des artificiers et ouvriers militaires habiles, et forment un élément indispensable de chaque corps d'armée. Les noms des deux officiers bien connus que j'ai mentionnés, sont de nature à assurer l'efficacité de cette compagnie.

GARDES À PIED DU GOUVERNEUR-GÉNÉRAL.

Comme vous avez fait l'inspection annuelle de ce bataillon, il est inutile de vous en parler. Je me contenterai d'ajouter que les exercices qu'ils ont exécutés en ma présence, faisaient honneur au lieutenant-col. Ross et à ses officiers.

BATTERIE POUR LES SALUTS A OTTAWA.

Depuis longtemps on sent le besoin d'avoir une batterie pour les saluts à Ottawa. Il arrive fréquemment pendant l'année que l'on doit tirer des saluts, surtout à la grande cérémonie de l'ouverture et de la clôture du Parlement. Cette cérémonie a lieu à

l'époque la plus rigoureuse d'un hiver canadien. Le capitaine Stewart, de la batterie de campagne, a jusqu'à présent fort bien rempli la tâche de tirer ces saluts, et l'an dernier la plupart de ses hommes se sont gelés durant une violente tempête avec un froid d'environ 76°. J'avais pris des mesures avant mon voyage à travers le continent, pour faire construire une plate-forme de batterie sur la pointe nord du promontoire, élevé et pittoresque, qui domine la rivière, en arrière de l'édifice du Parlement ; on y a placé les canons et ils y sont encore, mais on ne les a pas mis en position. Je demande l'autorisation de faire terminer cette plate-forme en bois lorsque la neige aura disparu. Les frais de construction ne dépasseront pas le montant que l'on paie à une batterie de campagne pour tirer le salut une seule fois, et l'on pourra de cette manière tirer des saluts le jour de la fête de la Reine et en toute autre circonstance en employant une douzaine d'hommes de l'artillerie de place.

Les deux canons qui sont des trophées de Sébastopol, n'ont jamais été montés. Ils sont maintenant au nombre des canons que l'on rassemble pour la batterie préposée aux saluts. Je suis d'avis qu'ils devraient être montés sur une élévation en face de l'édifice du Parlement tout comme à Toronto.

ÉCOLES D'ARTILLERIE.

Je n'ai pas parlé plutôt des écoles d'artillerie, espérant recevoir les rapports des commandants, les lieutenants-colonels Strange et Irwin, deux officiers de l'artillerie royale, qui ont consacré avec beaucoup de zèle leur haute instruction militaire et leur expérience pratique au succès de ces importantes écoles.

Ces deux batteries " A " et " B " ont produit d'excellents résultats dans les différentes batteries de place et de campagne du pays, car la nomination dans ces batteries d'officiers, sous-artilleurs et artilleurs volontaires, qui ont puisé leur instruction militaire dans ces écoles, a été extrêmement avantageuse. J'ai pu me rendre compte de ces bons résultats dans le fonctionnement et l'exercice des différentes batteries, que j'ai vues aux camps cette année, car les hommes ne montraient aucune hésitation dans les exercices, les ordres étaient bien compris et exécutés promptement et avec précision, et les positions étaient prises rapidement et avec intelligence.

Les chevaux d'artillerie étaient extrêmement calmes. On eut dit de vieux chevaux d'artillerie même pendant le tir des canons. Les canons étaient en général bien montés.

Il est malheureux que les officiers assistent en si petit nombre au cours abrégé de l'école ; on peut attribuer leur hésitation à s'y rendre d'abord au coût de l'uniforme exigé à l'ordinaire (*mess*), en second lieu au fait qu'ils sont tenus de fournir leur ameublement, troisièmement parce que la solde est limitée à une piastre par jour, et quatrièmement, au manque de loisirs des hommes de profession ou de ceux qui sont employés dans le commerce.

Je suggère que ces officiers puissent porter une veste en serge en guise de la veste de patrouille, qui est fort coûteuse—qu'ils puissent porter aussi, à leur choix, la tunique ou la veste à l'ordinaire (*mess*)—que la division de l'intendance leur four-

nisse l'aménagement nécessaire dans le quartier des officiers qui suivent le " Cours abrégé", et que leur solde à l'école soit en rapport avec leur grade.

Je suggère que l'on établisse une succursale d'école à l'île Ste. Hélène, et que l'on donne en été des cours sous la direction d'un officier de l'artillerie à Ottawa, Toronto, où partout où cela sera nécessaire, afin de répandre l'instruction parmi ceux qui n'ont pas eu le temps d'assister aux écoles de batterie.

Je suggère que, pour la construction des magnifiques nouveaux forts à Lévis, l'on adjoigne à la batterie " B", un certain nombre en proportion de sous-officiers et soldats de l'artillerie royale, qui agiront comme gardiens permanents de ces forts et des tours situées sur les Plaines d'Abraham.

Je suggère que ces écoles soient connues dorénavant sous le nom "d'écoles d'artillerie."

Une association d'artillerie canadienne est maintenant en voie de formation, sous le patronage de Son Excellence le Gouverneur-Général. Cette association devra beaucoup contribuer à répandre l'émulation parmi l'artillerie royale et à assurer son efficacité. Les règlements de l'association seront rédigés par le lieut. col. Strange, qui, avec son activité ordinaire, a conçu ce plan très-utile.

ÉTAT-MAJOR.

J'ai attiré tout spécialement votre attention sur cet important élément d'une armée, dans le post-scriptum de mon rapport de l'an dernier.

L'expérience que j'ai pu acquérir depuis en Canada n'a aucunement modifié ma manière de voir. Je vais récapituler brièvement quelques points : Les officiers d'état-major de district ne seraient nommés que pour cinq ans, mais les officiers capables pourraient être continués dans leurs fonctions. Ils seraient choisis pour leur mérite seulement, sans égard aux exigences locales ou politiques, car autrement on n'a pas toujours les officiers les plus compétents, et l'efficacité du service en souffre. La vaste étendue du Canada exige que l'on ait des officiers d'état-major intelligents, actifs, capables, en qui on ait en un mot parfaitement confiance. On devrait diminuer partiellement l'état-major de brigade. Quelques-uns des districts comptent bien trop d'officiers, dont la plupart n'ont presque rien à faire durant les trois-quarts de l'année. La distribution est aussi inégale.

Je suggère que l'état-major de brigade soit supprimé, car les vacances qui auront lieu feront qu'il y aura un major de brigade pour chaque 3,000 hommes du contingent de l'effectif actif de chaque district militaire. L'économie qui en résulterait pourrait servir à des fins plus avantageuses pour la milice.

Je suggère qu'il ne soit fait aucune nomination d'officier d'état-major, sauf dans les cas de ré-nomination, à moins que l'officier n'ait antérieurement subi un examen et reçu un certificat de capacité du quartier-général.

Cette réduction nous permettrait de réaliser une économie que l'on pourrait appliquer à des fins générales ; elle rendrait plus actives les fonctions de ceux qui

rosteraient dans le service et leur donnerait une responsabilité plus grande. Elle nous permettrait de préparer temporairement l'instruction de jeunes officiers intelligents et capables, qui font partie de l'état-major des brigades aux camps.

Quelques-uns des officiers d'état-major sont peu aptes à remplir leurs fonctions, et d'autres sont incapables. On pourrait se dispenser immédiatement des services de deux sans les remplacer.

Je suggère que le titre de sous adjudant-général soit changé dorénavant en celui d'inspecteur général.

Un sous-adjudant-général, qui a rendu de longs services avec beaucoup d'habileté, a été récemment promu au rang de colonel dans l'armée, après avoir obtenu le grade voulu pendant cinq ans dans la milice canadienne, et il est sur le point de résigner ses fonctions, conformément à l'article 15 du mandat royal. Le colonel Jarvis a bien servi le pays durant son séjour temporaire au Canada et a fait preuve de capacité et d'application à ses devoirs, et j'ai cru qu'après avoir formé partie de la milice avec zèle pendant près de dix ans, on ne devait pas le laisser partir sans au moins faire une courte mention de ses services.

Il est temporairement remplacé par le lieut.-col. Worsley, le plus ancien major de brigade du district, un officier très-compétent, qui a formé partie pendant plusieurs années de l'état-major du 4ème bataillon du 60ème des carabiniers-royaux, lequel est commandé par le colonel Hawley, l'un des meilleurs corps de l'armée. Il mérite sous tous rapports d'être continué dans les fonctions qu'il remplit temporairement.

Je crois avoir traité tous les points d'une certaine importance, et je me contenterai en conséquence de faire observer que l'organisation militaire du Canada continue de progresser, et que si le mode de recrutement surtout ne correspond pas tout-à-fait dans ses résultats à l'importance croissante du pays, elle est cependant de nature à pouvoir servir efficacement et en peu de temps, car les officiers et les soldats sont exceptionnellement bons et font preuve d'aptitudes militaires plus qu'ordinaires.

Des états-majors permanents de régiment sont la véritable base de chaque régiment. Je n'insisterai pas sur cette question, car je sais qu'elle entraînerait maintenant trop de dépenses. On pourrait cependant avoir les services de sergents-majors de régiment, dont la solde serait couverte par la somme que l'on dépense pour le soin des armes, fourniments et uniformes. Tout militaire comprendra facilement la nécessité d'avoir des écoles pour donner l'instruction voulue aux hommes sur les différents exercices, la discipline et l'économie interne ; on pourrait même ajouter 50 hommes à chaque école d'artillerie, qui pourraient être très-utiles pour l'enseignement aux trois armes du service. Avant de pouvoir commander, un homme doit savoir obéir, et la discipline ne saurait exister sans l'obéissance respectueuse. Il est donc essentiel que tous les officiers connaissent parfaitement leurs fonctions, afin d'inspirer au soldat la confiance et le respect que des connaissances supérieures imposent toujours, et pour cela l'exercice de l'esprit leur est non moins nécessaire que celui du corps. Mais

pour posséder ces connaissances d'une importance vitale, il faut qu'on mette à leur disposition des moyens d'instruction plus étendus que ceux qui leur sont offerts au milieu du bruit des camps, si utiles et si instructifs que des camps de brigade puissent être.

Je suis, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

E. SELBY-SMITH.

Major général.

(A.)

OTTAWA, 17 novembre 1875.

L'honorable Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

MONSIEUR,—De retour depuis lundi dernier de mon récent voyage à travers le continent, il est tout d'abord de mon devoir de vous soumettre un rapport sur ma tournée d'inspection militaire.

Je dois vous dire en premier lieu qu'en conformité des instructions contenues dans votre lettre, en date du 24 juin dernier, j'ai visité les postes avancés occupés par l'armée des Etats-Unis dans les territoires du Montana, de Washington et de l'Oregon, dans le but de conférer avec les officiers généraux commandants, de la répression des crimes et de la capture des criminels des deux côtés de la frontière, et d'obtenir leur coopération sur cette importante question. J'atteignis le fort Shaw dans le Montana, avant que le brigadier général Gibbon eut reçu des instructions du ministère de la Guerre des Etats-Unis au sujet de ma visite. A mon arrivée quelques semaines plus tard dans le territoire de Washington, le major-général Howard avait reçu avis de ma visite probable, du quartier-général de l'armée des Etats-Unis.

Je vous ferai rapport prochainement sur les résultats de ma conférence avec ces officiers généraux pour l'information de Son Excellence le Gouverneur-Général, conformément à mes instructions.

En vous écrivant tout d'abord, je désire saisir cette première occasion pour reconnaître l'extrême bienveillance et la cordiale hospitalité dont mon état-major et moi avons été l'objet de la part des généraux et autres officiers de l'armée des Etats-Unis, dont nous avons eu la bonne fortune de faire la connaissance.

Quoique je ne fusse pas officiellement accrédité auprès du commandant du fort Shaw, comme je l'ai déjà dit, le brigadier général Gibbon m'offrit cependant l'hospitalité et prit immédiatement en considération les sujets que je lui ai soumis.

A Walla Walla, le major-général Howard vint me saluer officiellement, accompagné d'un nombreux état-major, et lorsque je lui rendis sa visite le lendemain, la batterie du fort tira le salut ordinaire pour un major-général. Les officiers du poste

me reçurent dans la soirée d'une manière très-hospitalière, leur corps de musique jouant : *Dieu sauve la Reine !*

J'eus le plaisir de voyager plusieurs jours ensuite en compagnie du major-général Howard, et en arrivant au fort Vancouver, sur la rivière Colombie, une batterie de campagne tira le salut ordinaire ; tous les officiers de la garnison s'étaient rendus au débarcadère pour me recevoir ainsi que mon état-major, le corps de musique faisant entendre, tout comme à Walla Walla, l'air national de l'Angleterre.

C'est donc pour moi un devoir et un véritable plaisir que de pouvoir rendre hommage officiellement à la cordiale bienveillance qu'ont témoignée les officiers américains en toutes circonstances au premier général anglais qui ait jamais visité officiellement les territoires lointains du nord-ouest des Etats-Unis.

Je leur dois de sincères remerciements et comme officier général anglais et comme ami, et en rappelant officiellement ces bons souvenirs, j'espère que Son Excellence me fera l'honneur de faire connaître au gouvernement américain ma haute appréciation de la bienveillance que m'a témoignée son armée.

Je suis, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

E. SELBY SMITH,

Major-général.

OTTAWA, 19 novembre, 1875.

A l'hon. Secrétaire d'Etat.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire rapport, pour l'information de Son Excellence le Gouverneur-Général et du gouvernement canadien—en conformité des instructions contenues dans votre lettre en date du 24 juin—que dans le cours de mon voyage officiel dans le Nord-Ouest et la Colombie-Britannique, j'ai visité le quartier-général des officiers généraux des Etats-Unis commandants les territoires du Montana, de Washington et de l'Orégon, dans le but de conférer avec eux de la répression des crimes et de la capture des criminels, et des questions relatives au maintien de la paix sur la frontière canadienne et américaine.

Je quittai le fort McLeod, au pied des Montagnes Rocheuses, pour me rendre au fort Shaw dans le Montana, un parcours de 250 milles, en compagnie de l'assistant commissaire McLeod, commandant les détachements de la police à cheval dans la

division ouest du territoire du Nord-Ouest, lequel me fit connaître les meilleures mesures à prendre pour établir un meilleur état de choses le long de la frontière.

Le brigadier-général commandant dans le Montana n'avait pas alors reçu d'instructions du ministère de la Guerre aux Etats-Unis relativement à ma visite, et il me reçut néanmoins cordialement et conféra librement avec moi de la question.

Notre conférence a eu le résultat suivant :

1o. Il est désirable que le vol de chevaux ou autres bestiaux soit compris dans le traité d'extradition.

2o. Il est désirable de modifier le mode de procédure pour capturer les fugitifs des deux pays.

Le mode de procédure que l'on suit est bien trop long et compliqué. Supposons par exemple le cas d'un contrevenant aux lois canadiennes, qui est allé se réfugier aux Etats-Unis. Sur les représentations qui lui sont faites par l'un de ses magistrats, le gouvernement canadien s'adresse d'abord au gouvernement de Washington afin d'obtenir un ordre pour assurer l'extradition du fugitif, il nomme ensuite un agent pour mettre à effet l'extradition, lequel s'adresse aux autorités civiles américaines dans le but d'avoir un mandat pour faire arrêter le fugitif. Cela fait, un examen préliminaire a lieu devant un juge ou commissaire afin de s'assurer s'il y a une preuve suffisante pour traduire le prisonnier devant les tribunaux. S'il considère la preuve suffisante, il condamne le fugitif à la prison, où il peut rester pendant deux mois, en attendant l'ordre du gouvernement de Washington pour son extradition ou son élargissement, car les témoignages sont envoyés dans l'intervalle au gouvernement de Washington ou à ses officiers en loi, qui doivent décider si le crime dont le fugitif est accusé tombe sous l'effet du traité. Le prisonnier est alors, selon le cas, élargi ou remis aux autorités canadiennes, sur demande, et il subit son procès dans le pays où il est accusé d'avoir commis le crime.

Un commissaire américain a soutenu dernièrement qu'il fallait la même somme de témoignages pour le premier emprisonnement d'un fugitif, en vertu de la loi d'extradition, que dans les cas ordinaires où il est condamné. Dans un pays aussi vaste, où les communications sont lentes et fréquemment interrompues, il serait presque impossible d'obtenir ce résultat, et les fins de la justice seraient ainsi en conséquence fréquemment frustrées. Il appert, de plus, par les statuts révisés des Etats-Unis, sec. 5271, que l'on peut recevoir des copies de témoignages comme preuve de la criminalité des personnes ainsi appréhendées, lesquelles ne sauraient être admises dans un procès final ; c'est pourquoi il est nécessaire que des instructions claires et définies soient données sur ces questions.

La procédure actuelle est tellement lente et compliquée, que souvent trois mois s'écoulent avant que des mesures puissent être prises pour l'arrestation du fugitif. On suggère pour la simplifier qu'un officier du

pays, dans lequel le crime est censé avoir été commis, soit autorisé à se mettre immédiatement en rapports avec l'officier civil ou militaire ou l'agent des sauvages le plus rapproché dans le pays où le fugitif se réfugie, afin d'opérer son arrestation, et qu'un examen préliminaire ait lieu immédiatement; la preuve à faire pour l'incarcération du prisonnier devrait être déterminée par les lois des pays respectifs, et l'on devrait déclarer, de manière à ne laisser aucun doute, que la preuve nécessaire pour incarcérer un prisonnier, en vertu de la loi d'extradition, devra être seulement celle qui est requise par un juge de paix, dans des cas ordinaires, pour l'incarcération d'un prisonnier en attendant son procès.

Il est très-désirable que l'on applique le même changement dans la loi aux régions situées le long de la frontière d'un océan à l'autre.

L'assistant commissaire McLeod qui a beaucoup d'expérience au sujet de la répression des crimes et des grandes difficultés qu'il faut surmonter pour capturer les fugitifs du Canada, m'assure que si les deux gouvernements adoptaient ces recommandations, on ferait disparaître autant que cela est possible les difficultés qui se présentent pour la capture des criminels dans un pays aussi vaste, on pourrait prendre action promptement contre les maraudeurs, assurer leur arrestation et leur punition, de manière à empêcher d'autres illégalités de ce genre.

Le brigadier général Gibbon partage les opinions que je viens d'exprimer.

En traversant quelques semaines plus tard, au mois d'octobre, les territoires de Washington et de l'Orégon, j'ai eu le plaisir de rencontrer le major général Howard qui commande cette division militaire; j'eus avec lui des relations intimes qui nous permirent de nous communiquer librement notre manière de voir durant un voyage de plusieurs jours que nous fîmes ensemble. Il est d'opinion qu'on devrait ajouter dans le traité d'extradition, aux cas mentionnés plus haut, la désertion du service militaire et naval des deux pays, et que le mode proposé pour simplifier la capture des fugitifs devrait aussi s'appliquer à ce crime.

Il arrive fréquemment dans l'Alaska, par exemple, que des criminels américains s'enfuient dans le territoire anglais, et que l'impossibilité de les y arrêter encourage le crime dans ce pays. L'officier militaire est agent des sauvages *ex-officio*, et s'il pouvait s'adresser directement à l'officier anglais le plus rapproché pour la capture et l'examen préliminaire des fugitifs, on faciliterait énormément l'action de la justice, d'autant plus que la crainte d'une capture et d'une punition certaine ferait diminuer le crime d'une manière correspondante. Il en est de même pour toute la frontière de la Colombie-Britannique.

Il serait fort à désirer que les deux gouvernements puissent faire un arrangement par lequel les autorités civiles de l'un et l'autre pays, à la recherche d'une personne soupçonnée de crime, auraient le pouvoir de traverser au besoin la frontière, et seraient tenues de remettre la personne qu'elles auraient ainsi arrêtée à l'autorité connue la plus rapprochée du pays où la capture aurait eu lieu. Cela ne pourrait naturellement

s'appliquer qu'aux régions encore peu colonisées, situées le long des frontières ouest, depuis par exemple le lac Supérieur le long de la ligne ouest jusqu'au Pacifique, et de là au nord jusqu'à l'Alaska. De cette façon on pourrait très-bien sévir contre plusieurs criminels de l'un et l'autre pays, qui maintenant traversent la frontière et se moquent de la justice, tandis que le fait seul de savoir que les autorités ont de pareils pouvoirs, aurait pour effet de diminuer, sinon de faire disparaître tout à fait ces violations de la loi, des deux côtés de la frontière.

Au sujet de nos relations avec le territoire américain de l'Alaska, je puis citer ici un cas survenu quelques jours avant mon arrivée à Portland (Orégon), et qui m'a été signalé par le major-général Howard, A. E. U., à l'appui de sa recommandation.

L'officier américain commandant au fort Wrangel, Alaska, fit rapport au mois de septembre dernier, de l'arrestation de Henry Landerson, Edward Flannery et du Col. Mandeville, accusés d'avoir violé les lois du Congrès sur le commerce et les relations avec les tribus sauvages, lesquelles défendent l'introduction des liqueurs spiritueuses parmi les tribus sauvages de l'Alaska. Les prisonniers furent envoyés sous une escorte militaire à Portland (Orégon) par le steamer *California*, et certains témoignages par écrit devaient être remis en même temps aux autorités civiles des Etats-Unis, comme preuve de leur crime, pour être produits lors leur procès. A l'arrivée du navire à Nanaïmo, Ile de Vancouver, les prisonniers reçurent ordre d'aller occuper l'entre-pont. Tous obéirent à cet ordre, à l'exception de Mandeville, qui pour la première fois fit valoir son titre de sujet anglais, demanda son élargissement, refusant en même temps de se rendre dans l'entre-pont. Le prisonnier s'adressa au percepteur du port de Nanaïmo et au capt. Hayes du *California*, pour demander sa mise en liberté, menaçant de les poursuivre devant les tribunaux, dans le cas où on ne ferait pas droit à sa demande. Il tenta de s'attirer la sympathie des habitants de Nanaïmo et des mineurs et passagers du bord, afin qu'ils lui vinssent en aide. On lui mit alors les menottes aux mains et on le plaça dans l'entre-pont. Il y avait beaucoup de passagers à bord du navire, y compris 80 mineurs, auxquels Mandeville déclara qu'il était sujet anglais et qu'il avait été arrêté par les autorités militaires des Etats-Unis.

En arrivant à Portland, les prisonniers furent tous mis en liberté par l'autorité civile. L'avocat de district pour les Etats-Unis déclara qu'ils avaient violé la loi, mais l'offense était d'une nature si technique que l'accusation ne put être maintenue. Mandeville intenta en conséquence une action contre le lieut. Boyle et ses gardes pour faux emprisonnement, réclamant des dommages au montant de \$25,000.

On va vraisemblablement soulever dans ce procès toute la question de la légalité de l'arrestation des habitants de l'Alaska, quel que soit le pays auquel ils appartiennent, et de leur transfert aux autorités civiles des Etats-Unis à Portland, en vertu des statuts du Congrès, relatifs au commerce et aux relations avec les tribus sauvages, et de leurs dispositions en particulier qui se rattachent à l'introduction des liqueurs spiritueuses.

Le major général Howard désirait vivement que je fisse mention de ce cas dans mon rapport, afin que les deux gouvernements adoptent des règles précises et définies au sujet non-seulement de l'introduction des liqueurs spiritueuses dans le territoire indien de l'Alaska, que l'on fait par le sol anglais, mais aussi de la capture et de l'emprisonnement des sujets anglais trouvés coupable d'infraction aux lois de l'Alaska. De cette manière les officiers militaires, qui, dans l'exécution de leurs devoirs, capturent des contrevenants aux lois, autres que des sujets américains, ne seraient plus exposés à être traduits devant les tribunaux simplement dans le but d'exercer des représailles contre eux.

Ce fait s'applique à nous comme à eux. Car je crois qu'une action est en ce moment intentée contre le lieutenant colonel McLeod, par un citoyen des Etats-Unis, parce qu'il l'a fait prisonnier sur une accusation dont il a été acquitté dans une cour des Etats-Unis, à Helena, vu le manque de certaines formalités légales, quoiqu'il existât peu de doute à cette époque sur sa culpabilité.

Il faut des lois plus simples pour la capture et la punition des criminels et des contrevenants aux lois dans les vastes prairies du Nord-Ouest et les régions montagneuses et couvertes de massifs épais, comme la Colombie-Britannique et l'Alaska, où la population est très clair-semée et cosmopolite, que dans des contrées plus peuplées et mieux colonisées, où ceux qui violent la loi peuvent être plus facilement arrêtés, de même qu'on peut assurer plus facilement la présence des témoins nécessaires.

Le lieutenant-colonel McLeod sera dans le cas en question, obligé de se rendre à Helena, éloigné de son poste d'au moins 400 milles, à travers des prairies glacées, le long des Montagnes Rocheuses, au milieu de l'hiver, afin d'aller se défendre au sujet d'un acte survenu dans l'accomplissement de ses fonctions, et ses services précieux seront ainsi perdus à son corps pendant plusieurs mois.

Je suis, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

E. SELBY SMYTH,

Major-général.

(B)

Ottawa, 27 novembre 1875.

MONSIEUR,

1. J'ai l'honneur de vous faire rapport aujourd'hui, en conformité des instructions contenues dans votre lettre confidentielle, en date du 24 juin dernier, dans laquelle vous me demandez de visiter, dans le cours de mon voyage à travers le Nord-Ouest, un aussi grand nombre que possible de postes de la police à cheval, et de faire un examen spécial sur certains points, tels que l'organisation, l'équipement, la distribution et l'efficacité générale de ce corps.

Après mon retour au mois de juin de l'Île du Prince-Edouard, où j'étais allé réorganiser la milice, et mon excursion dans l'ouest, où j'inspectai les différents camps de brigade de la milice d'Ontario, je m'embarquai à Sarnia, le 2 juillet, et après avoir traversé les lacs Huron et Supérieur, j'atteignis Fort Garry, le 15, par voie de Duluth, Moorhead et la Rivière Rouge. Je quittai cet endroit, après avoir fait les inspections nécessaires, et je partis finalement pour les prairies, le 19 de ce mois; je parcourus les 200 premiers milles dans des voitures ainsi que mon état-major jusqu'au lac de la Batture, où j'atteignis le premier poste de la police à cheval.

2. J'ai franchi depuis ce point une distance d'au moins 1,500 milles, à travers les territoires du Nord-Ouest et les Montagnes Rocheuses, escorté par un détachement de la police à cheval, jusqu'à ce qu'il ait pu me quitter à Joseph's Prairie, dans la région du Kootenay, grâce aux arrangements pris par le lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique pour mon voyage jusqu'à l'île Vancouver.

3. Comme j'ai parlé tout d'abord de ma tournée générale d'inspection, je puis dire brièvement que j'ai parcouru, en allant et revenant, au moins 11,000 milles, dont plus de 2,000 à cheval.

4. Comme mes opinions générales sur la police à cheval du Nord-Ouest ont été grandement influencées par l'expérience que j'ai acquise dans mon voyage à travers le pays, je vais traiter brièvement ce sujet.

5. Je me rendis directement du lac de la Batture à la rivière du Cygne, à environ 140 milles, et le matin de mon arrivée, je reçus la visite du lieutenant Colton, un officier de l'artillerie de Manitoba, porteur de dépêches que m'adressait le lieutenant-gouverneur de cette province.

6. Ces dépêches étaient d'une nature telle qu'après une conférence avec le commandant, le lieutenant-colonel French, je me déterminai à me faire escorter par 50 hommes de la police à cheval depuis la rivière du Cygne jusqu'à Carlton.

7. J'en vins à cette décision, vu la nature importante des renseignements contenus dans les dépêches, et quoique je fusse sous l'impression que le rapport était quelque peu exagéré, il m'était impossible, vu mon éloignement des communications télégraphiques ou postales, de m'assurer des faits, sans me rendre moi-même sur les lieux.

8. Je me mis donc en route l'après-midi suivant, accompagné du lieutenant-colonel French et de 50 de ses soldats. Nous traversâmes le bras sud de la rivière Saskatchewan et atteignîmes Carlton House, le 8e jour, après avoir franchi 270 milles depuis la rivière du Cygne; c'était le premier corps armé qui ait jamais paru là, ou qui ait jamais traversé la Saskatchewan.

9. Comme j'ai eu l'honneur de vous faire rapport dans le temps sur le résultat de mes observations, je me contenterai de dire que notre arrivée soudaine eut le meilleur effet moral possible, et qu'elle prouva d'une manière concluante, que nous avions le pouvoir de punir facilement les plus légères infractions aux lois, fait que les habitants de St. Laurent et autres établissements dans les alentours de Carlton, ignoraient jusqu'alors.

10. En quittant le détachement de la police à cheval à Carlton, je traversai le lendemain le bras nord de la Saskatchewan, et me dirigeai par voie des forts Pitt et Victoria, vers Edmonton, une distance de 400 milles; je fus retardé d'un jour à la rivière de l'Eturgeon, un cours d'eau rapide et profond que nous dûmes passer sur des radeaux que nous construisîmes, puis je traversai la rivière Saskatchewan, le même après-midi, au nouveau poste établi par l'inspecteur Jarvis.

11. Edmonton est situé à environ 20 milles au sud de cet endroit; je parlerai plus loin des raisons qui ont déterminé le choix du poste à cet endroit.

12. Après avoir parcouru une distance de 120 milles dans une direction sud, je traversai les rivières de la Bataille et du Daim Rouge, et je rencontrai à ce dernier endroit un autre détachement de la police, qui avait fait preuve de discernement en se rendant à ce poste, en apprenant les rumeurs sur l'affaire de Carlton.

13. J'inspectai cette troupe le même après-midi, et le lendemain matin, en prenant une direction sud, le lieutenant-col. McLeod, l'assistant commissaire qui m'avait attendu à cet endroit, envoya la troupe prendre position sur la rivière de l'Arc, où un nouveau poste de police est maintenant établi.

14. En arrivant à la rivière de l'Arc, je traversai la route suivie par une bande d'environ 200 Pieds-Noirs, à la tête desquels se trouvaient Crowfoot, le fameux guerrier, et quatre autres chefs plus ou moins renommés. En m'apercevant avec mon guide, à quelques milles en avant de mon détachement, ils galopèrent dans ma direction et en apprenant qui j'étais, ils me souhaitèrent la bienvenue avec beaucoup de marques de sincérité et de bonne volonté.

15. Crowfoot me pria de camper à cet endroit avec ses gens afin d'avoir une conférence, mais je déclinai cette proposition, en lui exprimant mon vif désir d'atteindre la rivière de l'Arc ce soir-là; là-dessus, les chefs décidèrent de m'accompagner, après avoir revêtu leurs plus beaux costumes.

16. Ces chefs me reçurent ainsi que mon état-major après la tombée de la nuit, autour d'un grand feu, sur les hautes falaises, au pied desquelles coule la grande et large rivière de l'Arc, et avec la dignité solennelle particulière à leur race, ils prononcèrent chacun à leur tour un discours qui peut se résumer comme suit:—Ils sont très-

contents de la présence de la police à cheval dans le pays ; elle a fait succéder la sécurité et la paix à l'anarchie, le désordre et l'ivrognerie ; la prospérité à la pauvreté. Leurs jeunes gens étaient auparavant victimes de traitants sans scrupules qui achetaient leurs chevaux et leurs robes de buffles en échange de liqueurs spiritueuses, et ils étaient réduits de cette manière à la malpropreté, à la misère et au crime ; mais maintenant que cet infâme trafic des liqueurs spiritueuses a complètement disparu, grâce à l'activité de la police, la prospérité, le contentement, le respect de la vie et de la propriété règnent ; le vol des chevaux est devenu rare, car les jeunes gens peuvent se procurer les chevaux qui leur sont nécessaires en échange de leurs robes de buffles ; de fait, ils peuvent se coucher la nuit dans leurs wigwams sans craindre d'être exposés à des déprédations.

17. Ces anciens chefs calmes et réfléchis me dirent tout cela et bien d'autres choses, pour démontrer leur respect et leur haute appréciation des nouvelles forces qu'il a plu au gouvernement d'envoyer au milieu d'eux.

18. Ils me demandèrent alternativement de prier le gouvernement de régler la question des terres et de passer avec eux des traités semblables à ceux qui avaient été accordés, suivant les informations qu'ils avaient reçues, aux indiens de la prairie de l'est. Je leur promis de le faire, mais je leur fis comprendre pleinement que "Mahagauensuma," le "grand maître des soldats," comme ils m'appelaient, n'était pas chargé de régler des questions de cette nature, mais que je serais très-heureux de communiquer leurs désirs au gouvernement, qui avait pour objet de traiter d'une manière uniforme et avec la même justice toutes les tribus indiennes, auxquelles Sa Majesté la Reine s'intéressait vivement.

19. Ils se déclarèrent satisfaits et après avoir exprimé leur contentement de voir le premier officier général qui ait jamais traversé leurs terres, et m'avoir offert d'ouvrir un nouveau chemin si je revenais l'an prochain, je leur souhaitai bonne nuit ; ils prirent leur souper et fumèrent le calumet près de ma tente, sur laquelle flottait le drapeau anglais, et avant l'aurore le lendemain, il n'en restait plus un seul.

20. Il n'y a pas longtemps qu'il n'aurait pas été prudent de devenir les hôtes des Pieds-Noirs dans un petit camp durant les ténèbres de la nuit.

21. Le passage de la rivière de l'Arc nous occupa tout le lendemain ; cette rivière est large et profonde et on ne peut y transporter des hommes et des effets de campement qu'au moyen de radeaux temporaires, ce qui prend beaucoup de temps et offre des dangers considérables ; de fait, deux de nos hommes faillirent se noyer en cette occasion, vu que l'un des radeaux s'enfonça au plein milieu d'un courant impétueux.

22. En me dirigeant vers le sud, je traversai une prairie découverte et presque aride, complètement dégarnie de bois et même d'arbustes ; nous îmes bouillir nos chaudières au camp avec du fumier séché au soleil seulement.

23. Après avoir parcouru 200 milles sur ce désert sans sentiers et avoir traversé plusieurs petites rivières, nous atteignîmes le fort McLeod, le plus éloigné de tous les postes de la police, situé sur la rivière du Vieil Homme, à quelques milles au sud-est

des collines Porcupines, et à 50 milles à l'est de l'entrée de la passe Kootenay des Montagnes Rocheuses.

24. Je parlerai plus loin de ce poste et d'autres en particulier.

25. En quittant mon état-major qui devait se rendre à la passe Kootenay, pour y attendre mon retour, je me mis en route, après une halte d'un jour, accompagné de l'assistant commissaire McLeod, pour aller faire visite à l'officier général des États-Unis commandant dans le Montana, conformément aux instructions du Secrétaire d'Etat. J'ai eu l'honneur d'adresser à cet honorable ministre un rapport spécial sur le résultat de ma conférence avec le brigadier général Gibbon au fort Shaw, à 250 milles du fort McLeod, et sur mon autre conférence avec le major-général Howard, quelques semaines plus tard, en traversant sa division militaire pour me rendre dans les territoires de l'Orégon, de Washington et de l'Idaho.

26. Je mentionne ce sujet ici parce que les questions que j'avais à traiter concernant la suppression des crimes sur la frontière et la capture des criminels et des voleurs des deux côtés de la frontière, intéressent considérablement la police à cheval.

27. J'ai beaucoup d'espoir que mes conférences tendront à faciliter et simplifier le service de ce corps, qui a déjà eu de si bons résultats et par l'effet moral de sa présence et par l'activité et la prudence de quelques-uns des officiers commandants.

28. En revenant avec le lt.-col. McLeod dans la direction des Montagnes Rocheuses le long de ses versants est, nous remarquâmes, au-delà de la base de Chief Mountain, quelques-unes des constructions récemment faites par les commissaires des frontières ; comme elles se composaient de pierres détachées, elles avaient presque toutes été démolies par les buffles. Nous jetâmes autant de pierres sur leurs piles que le temps nous le permit ; mais je dois faire observer que si l'on n'élève pas bientôt des constructions plus durables, les buffles laisseront debout peu de marques pour indiquer les lignes.

29. Nous avons rencontré en traversant le crique du Bouleau environ 170 tentes de sauvages South Peigan, au nombre d'environ 700. Je passai avec eux une soirée presque semblable à celle des Pieds Noirs, et j'entendis exprimer presque les mêmes sentiments sur la police et moi-même. Ils se dirigeaient vers le nord pour faire la chasse au buffle et parlaient d'une manière très-eulogique de la paix et de l'ordre qui régnaient dans le pays au nord de la frontière. Un traité de paix a été conclu récemment entre ces tribus, les Assiniboines et les Pieds Noirs, par l'intermédiaire de l'inspecteur Walsh, aux collines des Cyprés, et ces indiens m'assurèrent qu'ils avaient l'intention de l'observer scrupuleusement, ce qui offre une perspective de paix inconnue par le passé dans cette région.

30. Nous atteignîmes notre camp permanent à l'entrée est de Kootenay, ou comme on l'appelle ici plus généralement, la passe de la rivière du Corf ; nous échangeâmes nos wagons pour des bêtes de somme appartenant à la police à cheval, au moyen desquelles nous pénétrâmes dans les montagnes ; et après un rude trajet de 200 milles à

travers une forêt épaisse, deux rangées de montagnes escarpées, remplies de bois mort, entrecoupées par des crevasses dangereuses, nous traversâmes les rivières du Cerf et Kootenay, et atteignîmes Joseph's Prairie, à 12 milles de la rivière du Cheval Blanc, où nous nous séparâmes de la police à cheval.

Nous nous rendîmes de là à l'île Vancouver, grâce aux moyens de transport pris par le lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique. Mais en apprenant à Kootenay qu'il serait dangereux, sinon impossible, de vouloir traverser plusieurs milles de fondrières et marais, et d'escalader les passes abruptes et accidentées de la montagne Shepherd, située entre les rivières Kootenay et Columbia; et comme on n'avait, de plus, aucuns moyens de transport pour traverser ces rivières difficiles, il devint nécessaire de franchir 200 milles au sud pour se rendre à Spokane, dans le territoire des Etats-Unis, afin d'éviter cette montagne et les marécages. Je décidai en conséquence, pour éviter au gouvernement les frais du transport et des conducteurs, de franchir 200 autres milles au sud pour me rendre à Walla-Walla, plutôt que de revenir pour parcourir 200 au nord de Spokane, dans le but de traverser les 140 autres milles de territoire britannique, entre le point d'intersection de la frontière et Hope sur la rivière Frazer.

31. Le capitaine Ward, l'un des officiers de mon état-major, voulut bien entreprendre à ses frais de se rendre par cette route de Spokane et de prendre connaissance de tout ce qui pourrait mériter d'être signalé; mais il m'apprit à son retour à Victoria, qu'il n'avait rien d'important à raconter.

32. En prenant la route de Walla-Walla, par voie du bas de la rivière Columbia, j'eus la bonne fortune de pouvoir conférer longuement avec le major général Howard sur la question des mesures répressives, qui devraient être adoptées de part et d'autre contre les criminels des deux pays.

33. Avant de terminer ce court récit de mon voyage en compagnie de la police à cheval, permettez-moi de reconnaître que les mesures si complètes prises par le ministère de la Justice, pour mon voyage et celui de mon état-major, ont été admirablement exécutées par les officiers de la police à cheval et par les hommes et les chevaux de l'escorte, qui m'a accompagné sur un parcours d'environ 1,500 milles, à travers un pays raboteux, entrecoupé de rivières nombreuses et profondes, de collines accidentées et de ravins escarpés, de marais et fondrières, difficiles à franchir par les hommes et par les chevaux.

34. L'escorte se montra docile et infatigable durant toute cette longue et pénible marche. Si l'on juge la police à cheval comme corps par cette petite escorte, qui n'était pas composée d'hommes choisis, elle a droit à de grands éloges de ma part.

L'état-major de mon expédition se composait du capitaine l'honorable M. Stapleton, Coldstream Guards, A.D.C.; du capitaine Ward, A.D.C. de Son Excellence le Gouverneur-Général, et du lieutenant l'honorable T. Fitzwilliam, A.D.C., des Gardes à cheval de la Reine, et nous fûmes rejoints plus tard par l'honorable Evelyn Ellis, ci-devant de la marine royale.

EFFICACITÉ DE L'EFFECTIF SOUS LE RAPPORT DU NOMBRE, DE LA DISCIPLINE ET DE
L'ÉQUIPEMENT, Y COMPRIS LES CHEVAUX, LES ARMES, LA SELLERIE, LES
MOYENS DE TRANSPORT, ETC.

35. L'effectif se compose de 29 officiers et de 300 soldats et chevaux; le commandant porte le titre de commissaire, et son second, celui d'assistant commissaire; les autres officiers sont respectivement des inspecteurs et sous-inspecteurs; les soldats sont connus sous le nom de constables et sous-constables; la position des premiers correspond à celle des sous-officiers.

36. L'effectif est divisé en 6 sections de 50 hommes chacune; on peut le considérer comme suffisant pour remplir les fonctions qui lui sont maintenant assignées.

37. Sa présence a eu pour effet d'améliorer la condition des tribus errantes des prairies et des habitants nomades du Nord-Ouest en général, et de répandre un sentiment de sécurité dans tout le territoire.

38. Ce corps est dans un état très-passable, si l'on considère son organisation toute récente; il a été formé sur de bonnes bases, mais on peut l'améliorer sous plus d'un rapport, comme vous pourrez le voir par mon rapport confidentiel ci-inclus.

39. Ce corps ayant, vu sa position isolée, consacré beaucoup de temps à construire des abris pour les hommes et les chevaux, on comprend facilement qu'il lui a été impossible jusqu'ici de donner toute l'attention voulue à la discipline, à l'économie interne, à l'équitation, au soin des chevaux, de la sellerie, de l'équipement, et au service des constables—toutes choses qui sont indispensables.

40. Je suis d'avis que l'on devrait recruter les hommes à la campagne, et en prendre un petit nombre seulement dans les villes pour servir comme commis, etc. L'homme des villes, qui n'est pas vigoureusement constitué, ne répond nullement aux besoins du service.

On devrait choisir des jeunes gens actifs, fils de cultivateurs, habitués à braver la température la plus rigoureuse, aux travaux les plus rudes, et au soin des chevaux: le besoin de pareils hommes se fait vivement sentir dans ce corps.

41. Je dois aussi faire observer que beaucoup des hommes sont trop lourds pour leurs chevaux.

42. Les chevaux sont cependant d'une assez bonne qualité. Ils ont été généralement achetés dans la province d'Ontario.

43. Il vaut bien mieux les acheter à la campagne que des vendeurs de chevaux. On peut ainsi se procurer des chevaux de meilleure qualité et à meilleur marché.

44. On se sert aussi d'un certain nombre de ponies indigènes; quoiqu'on ne puisse s'attendre que ces animaux puissent transporter des hommes avec des armes et fourniments sur un long parcours, ils sont cependant utiles pour différentes choses, en hiver ou lorsque l'automne est avancé.

45. Je crois que l'on pourrait se procurer de bons chevaux d'une manière économique dans les territoires du Montana, de l'Idaho et de Washington.

46. Je me suis servi cette année dans la Colombie-Britannique de Galloways des montagnes, bien solides et bien constitués, qui coûtent seulement 50 piastres chacun à Walla-Walla.

47. La nécessité de transporter de l'avoine pour les chevaux est l'un des plus sérieux embarras auxquels ce corps ait à faire face. Sans avoines, les chevaux dépérissent rapidement et deviennent inutiles ; l'herbe seule ne suffit pas à nourrir des chevaux habitués à l'avoine, lorsqu'on leur impose un rude travail ; certaines herbes de la prairie sont sèches et nullement nutritives ; en certains autres endroits, elles sont très-bonnes et entremêlées de vesces sauvages.

48. Il est absolument nécessaire que l'on sème de l'avoine en aussi grande quantité que possible dans le Nord-Ouest. Chaque poste devrait cultiver quelques centaines d'acres pour y récolter des céréales et légumes.

TRANSPORT.

49. La question du transport a une importance considérable non-seulement pour l'efficacité de la police à cheval, et pour lui permettre de se porter avec rapidité sur les lieux de l'action, mais aussi pour les approvisionnements de toute espèce. Et à ces approvisionnements, il faut ajouter maintenant l'avoine, qu'il faut transporter à plusieurs centaines de milles sur un sol où les roues ne peuvent circuler que durant six ou sept mois de l'année. Mes représentations à ce sujet sont aussi contenues dans le rapport confidentiel.

50. Je suis persuadé qu'il sera bientôt nécessaire d'établir un grand dépôt d'approvisionnement et de grains sur quelque point central dans le Nord-Ouest, où non-seulement la police, mais les arpenteurs et les explorateurs du gouvernement, les partis de géologues, ceux qui sont occupés à construire des lignes de télégraphie ou de chemins de fer, pourront se procurer des approvisionnements.

51. On pourrait économiser tout le temps que l'on perd à transporter des approvisionnements en petites quantités, sur un long parcours de plusieurs centaines de milles depuis Winnipeg, s'il y avait toujours un approvisionnement pour deux à trois ans à l'avance dans le dépôt central, dont la site reste à décider.

DISCIPLINE.

52. Avant les derniers changements dans la loi, le maintien de la discipline offrait beaucoup de difficultés, et l'amende était le seul moyen de punition. On a maintenant plein pouvoir d'imposer des amendes ou d'emprisonner ceux dont la conduite est répréhensible ; la conduite générale des hommes est en conséquence très-satisfaisante, et on a rarement recours à des punitions.

PLAINTES.

53. J'ai pris occasion de mes rapports avec la police pour savoir si l'on avait quelques plaintes à porter. Je posai publiquement la question à la parade, après l'inspection,

mais personne ne répliqua. Mais en faisant le tour des hommes, au dîner, au fort McLord, on me dit que les hommes croyaient avoir droit à une certaine réclamation. Voici quelle est cette réclamation : L'hiver dernier, trois détachements furent laissés à la rivière du Vieil Homme, avec ordre de s'y construire des abris pour eux et leurs chevaux ; mais ils furent obligés d'acheter des vêtements additionnels, les couvertures et habillements fournis par le gouvernement ne pouvant les protéger suffisamment contre la rigueur de la température à laquelle ils furent exposés, avant de se réfugier dans les huttes qu'ils construisirent ; le travail de la construction avait aussi beaucoup contribué à user les habillements qu'ils avaient achetés dans le Montana.

54. Je crois que les hommes sont généralement satisfaits de leur situation sous d'autres rapports ; tous ceux que j'ai vus semblaient gais et bien disposés, et leur empressement à m'accompagner jusqu'à Carlton, puis à travers les passes des Montagnes Rocheuses, indique leur goût pour la vie aventureuse des prairies.

55. J'ai conversé avec plusieurs d'entre eux ; chacun se disait content de son sort, et plusieurs déclarèrent qu'ils s'enrôleraient certainement de nouveau. Il y a un charme dans cette vie libre et sauvage de la prairie, qui semble tout à fait fascinateur.

56. Plusieurs dirent qu'ils avaient raison de se plaindre l'an dernier, et je le crois. Mais tout cela est passé. De fait, cet état de choses était inévitable dans un corps composé de soldats recrutés sans aucun choix, faisant le service avec peu de discipline, et n'ayant pas eu le temps de se préparer à des marches longues et pénibles, accompagnées d'inévitables privations, qui auraient sérieusement mis à l'épreuve des troupes parfaitement disciplinées.

57. Il y avait alors parmi l'effectif des hommes qu'il aurait fallu renvoyer du service, si le temps l'eut permis, des aventuriers mécontents qui s'étaient enrôlés pour ne rien faire, mais qui murmurèrent et désertèrent lorsqu'il leur fallut se mettre sérieusement à l'œuvre, et qu'ils crurent voir leur vie en danger.

58. On trouve dans tous les corps des individus disposés à se plaindre sous les prétextes les plus futiles. La police du Nord-Ouest est sans doute sujette à un genre de vie, que des citoyens habitués à se donner tous les soins voulus, et à coucher tous les soirs sous un toit confortable, regarderaient comme tout à fait insupportable ; il faut former de nouveaux postes, y élever des constructions, s'exposer à la rigueur de la température, travailler rudement, couper le bois, s'alimenter d'eau, faire la cuisine, avoir des feux de camp, avec des tentes dont la toile suinte l'abondante rosée de la nuit, nourrir les chevaux, enfin faire tout le rude service de la vie des camps. Mais ces hommes respirent l'air exceptionnellement pur de la montagne ou de la prairie ; ils ont la nourriture et la couverture nécessaires ; leur solde est assez élevée, et ils ont de bonnes perspectives d'avancement ; la maladie est inconnue, ou exceptionnelle parmi eux ; leurs soucis de chaque jour ne sont guère nombreux, et ils savent par-dessus tout qu'ils sont les pionniers d'un territoire riche et fertile, magnifique et immense, quoiqu'étrangement solitaire, qui, dans un jour qui n'est pas très-éloigné, sera habité par une.

population nombreuse et prospère; leur vie respire le parfum des fleurs des prairies et s'imprègne d'une teinte d'aventures, dont j'ai pu me rendre compte bien des fois, dans les longues et pénibles marches, que nous avons faites parfois ensemble.

59. Les hommes n'ont maintenant aucune juste cause de plainte, à laquelle leurs officiers ne soient disposés à faire droit, sur de bonnes représentations. Ils le savent et l'admettent, mais il y a malheureusement partout des esprits remuants et mécontents, qui se plaignent dans un but de notoriété, ou qui préfèrent faire entendre leurs plaintes dans les journaux ou écrire des appels frivoles et vexatoires à leur trop crédules correspondants.

60. Ces individus (qui forment heureusement une très-petite exception) feraient mieux de quitter un corps utile et précieux d'hommes patriotiques, car ils ne méritent aucuns égards.

ARMES.

61. Elles se composent de la carabine Snider, et du revolver Deane et Adams. La carabine est une arme excellente, mais les pistolets que l'on a obtenus du ministère de la guerre sont d'une qualité très-inférieure et sont presque inutiles. J'apprends qu'ils ont déjà été condamnés dans un rapport à cet effet. Les recrues sont munies du pistolet perfectionné de Smith et Wesson, mais cette arme se dérange facilement, sous l'action d'un froid rigoureux. Je crois qu'il n'y a pas de meilleur pistolet pour un cavalier que le petit Adams perfectionné; on vient d'en recevoir un certain nombre que l'on va distribuer immédiatement; cette arme est simple, forte, et propre au service sous tous rapports. Ce corps devrait être muni d'un pistolet parfaitement sûr.

62. Il faudrait réparer beaucoup des carabines; avec le rude service des prairies, il est naturel qu'elles soient souvent en mauvais ordre, aussi est-il très-nécessaire que l'on y envoie deux ou trois armuriers, ainsi que des outils et matériaux pour les réparer; un armurier capable suffirait si l'on pouvait concentrer l'effectif sur quelque point, mais dans l'état d'isolement où il se trouve forcément par la nature de ses fonctions, un ou deux armuriers de plus sont nécessaires.

Quant à l'équipement et aux uniformes, j'ai l'honneur de vous renvoyer à mon rapport confidentiel.

LOCALISATION DES DIFFÉRENTS POSTES DÉTERMINÉE D'APRÈS LE SERVICE DE L'EFFECTIF, LA COLONISATION PROBABLE ET PROCHAINE DE GRANDES ÉTENDUES DE TERRE, ET LES TRAVAUX PUBLICS SUR LE POINT D'ÊTRE CONSTRUITS DANS LES TERRITOIRES.

63. Il est naturel à ce sujet que je mentionne d'abord le lieu choisi pour le quartier général de la police. Dans ce cas, je ne vais faire qu'exprimer les vues d'un officier général auquel on pourrait confier l'occupation du territoire pour en tirer le meilleur parti possible au point de vue militaire. Je sais qu'il y a dans un pareil cas pour le gouvernement des raisons qui ont beaucoup plus de poids qu'un simple

avantage de stratégie militaire, et je ne doute pas que la rivière du Cygne n'ait été choisie pour de bons motifs.

En considérant les raisons qui peuvent déterminer le choix d'un poste comme quartier-général, on peut tenir compte des suivantes :

64. Il est important que l'officier commandant ce corps puisse recevoir les nouvelles les plus promptes possibles de tout trouble qui peut survenir parmi les tribus cosmopolites et mixtes qui habitent le territoire.

65. Si le poste choisi se trouvait beaucoup à l'ouest du fort Ellice, il serait au-delà de la jonction des grandes routes des collines des Cyprès et de la Saskatchewan ; il est sans doute désirable que le poste du quartier-général soit situé aussi près que possible des routes principales et de la ligne projetée du télégraphe et du chemin de fer à travers le territoire.

66. Quand les retards et les frais de transport sont considérables, il s'en suit que plus le quartier-général est près de la base d'approvisionnements, moindres sont les frais d'entretien de l'effectif.

67. Lorsqu'on aura établi le quartier-général, il faudra donc avoir le dépôt de grains et de provisions que j'ai déjà mentionné.

68. De bonnes terres sur lesquelles on pourra récolter de l'avoine et des pommes de terre, de bons pâturages et des terres à foin, du bois et de l'eau sont tout ce qui est nécessaire pour le quartier-général, et, de fait, pour chaque détachement de l'effectif.

69. Les alentours de la Saskatchewan-Sud, où le chemin de fer devra passer, répondent probablement mieux à ces conditions qu'aucun autre point, et ce site se trouve de plus au cœur même du grand territoire du Nord-Ouest.

70. L'autre point qui offre ensuite le plus d'avantages est le voisinage de la petite rivière Saskatchewan ou du lac de la Batture ; mais je préfère infiniment la première pour des raisons de stratégie, si le dépôt principal d'approvisionnements y est établi.

71. Si l'on décidait plus tard d'établir le poste du quartier-général le long du chemin de fer, à l'endroit ou près de l'endroit où ce dernier devra traverser la Saskatchewan-Sud, les casernes construites à la rivière du Cygne répondraient bien au but d'un chemin de fer, soit comme magasins d'approvisionnement, soit comme quartiers pour un petit corps de police, vu que la région fertile au nord et à l'est du lac Manitoba est colonisée par des Icelanders et autres émigrants, et semble progresser rapidement. Les principaux habitants du pays, au sud des grands rapides, ont été jusqu'à présent des groupes isolés de tribus sauvages paisibles ; mais les informations que j'ai reçues ne me font pas croire que le sol au nord de la rivière du Cygne soit bien propre à la culture ; on le dit raboteux, rocheux et accidenté, couvert d'arbrisseaux.

LAC DE LA BATTURE.

72. Il y a au lac de la Batture un petit poste que l'on a établi avec beaucoup de discernement ; il commande la route de Manitoba à l'ouest, et empêche le commerce des liqueurs spiritueuses ; il est agréablement situé sur les bords du lac, et offre toutes les facilités possibles de culture sur une grande échelle ; il sert de plus à surveiller les Saulteux, près de Portage la Prairie.

CARLTON.

73. Un petit détachement a été laissé à Carlton lors de mon voyage. Je ne sais pas s'il s'y trouve encore, et je doute que sa présence y soit nécessaire, car il n'y a pas d'autres habitants à Carlton House que les officiers et commis de la compagnie de la baie d'Hudson. Les établissements les plus rapprochés du lieu sont celui des Métis français à St. Laurent, à 18 milles, sur la rive droite de la Saskatchewan-Sud, et la mission de Prince Albert, à 40 milles, qui est située au confluent des deux bras de la rivière. C'est de ce dernier poste que sont envoyés tous les approvisionnements à Carlton, qui ne produit rien.

74. La police n'est pas nécessaire depuis Carlton jusqu'à Edmonton, une distance de 400 milles. Les forts Pitt et Victoria sont des postes de la baie d'Hudson peu fréquentés, occupés par des commis et quelques officiers retirés du service. Je n'ai pas rencontré une âme vivante sur tout ce trajet de 400 milles, à part un métis voyageur et le facteur mensuel ; mais il est facile de voir que cette contrée sera habitée plus tard par une population considérable ; son climat est parfumé, chaud et magnifique dans l'été, et quoique l'hiver soit long, la neige est cependant peu profonde, et les bestiaux peuvent y trouver leur pâture à l'extérieur durant l'hiver ; le sol est riche et fertile, et peut produire toute espèce de céréales ; il est couvert d'une végétation luxuriante et de vesces sauvages ; on y trouve du bois et de l'eau en abondance, et je crois que, dans toute la région septentrionale jusqu'au pied des grandes forêts sub-arctiques, les lignes isothermales indiquent un climat doux ; et c'est un fait de plus bien connu que le sol peut maintenir une nombreuse population.

POSTE DE LA RIVIÈRE DE L'ÉTURGEON.

75. On a établi un poste ici, à 20 milles au nord d'Edmonton, à l'endroit où la Saskatchewan décrit sa première grande courbe à l'est, sur le côté droit de cette rivière, presque vis-à-vis le confluent de la rivière de l'Éturgeon. Il se trouve à 50 milles de Ste. Anne, l'extrême établissement nord-ouest, et à 12 milles seulement de St. Albert, tandis que Victoria est situé à 60 milles à l'est de la même rivière.

76. Ce poste est plus avantageusement situé que celui d'Edmonton. Son effet moral se fait sentir dans tous les établissements ; deux ou trois constables à Edmonton même pourraient être utiles. Un tiers des Métis de Ste. Anne et de St. Albert ont émigré ailleurs dernièrement, préférant abandonner leurs terres pour aller faire la chasse ; règle générale, le Métis n'aime pas la culture, il se complait à aller à cheval et à se servir de son fusil.

77. Les blancs sont encore clair-semés; mais la culture du sol leur réussit fort bien, depuis l'établissement du poste de la police.

78. Le terrain a été réservé dans les alentours sur un parcours de plusieurs milles, et les limites de ces réserves ont été jalonnées. Quelques cabanes ont été construites, et bon nombre d'habitants de St. Albert ont manifesté l'intention d'émigrer à cet endroit, à cause de la mauvaise qualité de l'eau à certaines saisons dans le lac et la rivière de l'Eturgeon. Les sauvages sont très clair-semés maintenant dans ces établissements.

79. Les communications entre ce poste et le monde extérieur sont interrompues par de longs intervalles, souvent pendant des mois entiers. Une malle mensuelle rendrait bien des services; les habitants du poste sont maintenant bien isolés et solitaires. Je suggère qu'on leur fournisse des livres et du papier pour dissiper les ennuis des longs mois d'un hiver rigoureux.

80. Ils ne peuvent recevoir des secours du médecin, à moins de franchir une distance de 300 milles. Je suggère qu'un médecin soit nommé à ce poste pour les membres de la police aussi bien que pour les colons des alentours. Les sauvages professent un grand respect pour l'habileté du médecin. Le trafic des liqueurs spiritueuses a cessé depuis l'établissement de ce poste, et il n'y a eu en conséquence aucune tentative d'infraction à la loi.

81. On fut informé au mois de janvier que l'on faisait le trafic des boissons enivrantes au lac Buffalo, à 130 milles au sud. Un parti fut envoyé en conséquence à la recherche des contre bandiers, sous le commandant de l'inspecteur Jarvis, mais sans aucun succès.

82. Il y a un camp de chasseurs et un établissement considérable de Métis près de ce lac, ainsi que plusieurs traitants, qui font le commerce des pelleteries pour leur propre compte. L'automne et l'hiver sont les saisons où les traiteurs, escortés de leurs marchandises, suivent les camps des chasseurs, qui se forment dans toutes les parties de l'ouest, là où émigrent les buffles.

83. Je suggère qu'un détachement de la troupe de la rivière de l'Eturgeon soit posté permanemment à Tail Creek, près du lac Buffalo, dans une région fertile, qui sera habitée probablement par une nombreuse population; il servirait de plus à former une chaîne de communication avec le fort McLeod, situé à 200 milles, et avec le nouveau poste qui vient d'être établi au confluent du ruisseau Rapide et de la rivière de l'Arc, dont il se trouverait éloigné d'environ 100 milles seulement. De fait, ces deux postes formeront une ligne directe de communication entre le fort McLeod et Edmondston, la distance entre chacun étant d'un peu plus de 100 milles.

RIVIERE DE L'ARC.

84. Le poste de la rivière de l'Arc a été établi pendant mon voyage vers le sud, par la troupe qui attendait mes ordres à la rivière du Daim Rouge.

85. Le lieutenant-colonel McLeod avait choisi le site du poste avec beaucoup d'esprit de discernement, et avait fait tous les arrangements nécessaires.

87. La compagnie de la baie d'Hudson a essayé de maintenir un poste à cet endroit, il y a plusieurs années, mais ses agents, intimidés par les Pieds-Noirs, quittèrent bientôt la localité.

88. Depuis que l'établissement de la police à cheval a eu pour effet de maintenir l'ordre et la loi dans cette région éloignée, la compagnie a établi un nouveau poste un peu plus en aval de la rivière que l'autre.

89. Les Pieds-Noirs ayant cessé d'apporter des pelleteries au poste des Montagnes-Rocheuses, la compagnie de la baie d'Hudson a abandonné cet endroit pour faire ailleurs la traite qui a pris une direction plus au sud.

90. Les indiens Stoney, une tribu douce et docile, occupent aujourd'hui en paix toute la région qui s'étend à l'ouest des collines du lac Gull jusqu'au versant oriental des Montagnes-Rocheuses.

91. Les alentours de ce nouveau poste (ruisseau Rapide), près duquel sont déjà établies des missions wesleyennes et catholiques, offrent les plus grands avantages pour y attirer une nombreuse population. De fait, il y a tout le long des versants et arêtes orientales des Montagnes Rocheuses, depuis la frontière américaine jusqu'aux forêts arctiques, de grandes étendues de terre très-fertiles dans les vallées et les clairières de cette grande chaîne, dont les arêtes se prolongent au loin dans la prairie. Le colon y trouvera du bois et de l'eau en abondance, et on ne saurait désirer un sol plus propice pour la culture et l'élevage des bestiaux que ce sol d'alluvion, et celui des plateaux qui touchent aux rivières Bataille, du Daim Rouge et de l'Arc.

92. Il sera nécessaire pour avoir des communications ininterrompues durant tout l'été le long de la ligne, que j'ai mentionnée, de maintenir au moins une chaloupe et une barque, pour pouvoir traverser chacune des rivières sus-mentionnées, ainsi que la petite rivière Blanche et celle de l'Homme Aveugle, qui sont souvent si gonflées qu'elles interceptent les communications durant des jours et des semaines.

93. A fur et mesure que le pays se peuplera, on construira sans doute des ponts pour compléter les communications dans cette région occidentale, en vue de l'exécution du chemin de fer du Pacifique.

FORT MCLEOD.

94. Le site de ce fort a été choisi par l'assistant-commissaire McLeod. Il se trouve à 4,000 pieds au-dessus du niveau de la mer et à 50 milles de la passe Kootenay. Il est à l'abri des vents d'hiver, et est très-avantageux pour ce qui regarde le bois, l'eau et la culture ; mais il est défectueux au point de vue militaire. Il pourrait, de fait, être facilement attaqué par un ennemi qui pourrait se cacher à une faible distance sur les bords boisés de la rivière du Vieil Homme, et dans d'autres ravins rapprochés. Je pense cependant que ses avantages l'emportent beaucoup sur ses inconvénients. Il y a peu à craindre que le poste soit attaqué par un corps quelconque.

95. Il est situé à 30 milles au nord-ouest de Whoop-up ou Fort Hamilton, qui, avant l'arrivée de la police, était le rendez-vous de plusieurs centaines de contrebandiers, traiteurs illicites, voleurs et proscrits de tout genre.

96. Ce poste tire ses approvisionnements de Helena et Benton, dans le Montana, à une distance de 400 et 260 milles respectivement; tout cet espace consiste en une prairie découverte entre-coupée par plusieurs cours d'eau qui s'échappent des montagnes, et qui sont presque toujours guéables.

97. Les Indiens fréquentent en grand nombre les alentours de ce poste en hiver pour faire la chasse au buffle, qui déserte invariablement la plaine dans les mois d'hiver pour se retirer vers les montagnes; ils sont très-pacifiques et font preuve des meilleures dispositions dans leurs rapports avec le détachement qui se trouve à ce poste.

98. La présence de la police ici a suffi pour faire respecter la loi et maintenir l'ordre dans tout le pays; le trafic des spiritueux a cessé tout à fait, et la bande de contrebandiers, qui s'était réfugiée à Whoop-up, s'est dispersée à son approche. Les indiens ont confiance dans la protection qui leur est donnée. Cette région n'attend qu'une population industrielle pour exploiter les richesses de son sol vierge.

99. On a dit je ne sais trop dans quel but—à moins que l'envie n'en soit la cause—que ce corps est sans utilité, qu'il n'a rien fait, et qu'il est une source de grandes dépenses pour le pays. On a porté de semblables accusations contre cet admirable corps, mais je crois qu'on peut très-bien les attribuer à des personnes qui ignorent la magnifique étendue de notre vaste territoire du Nord-Ouest, et surtout la nécessité de protéger les postes de traite dans les régions éloignées de l'Ouest, dont le commerce principal—celui des fourrures—était jusqu'à tout récemment le seul moyen de subsistance.

100. Si l'on compare le commerce des fourrures cette année à celui des trois dernières années, on constate que les fourrures apportées cette année dans la colonie ont été plus considérables que durant les trois dernières années réunies. Un seul traiteur a vendu 6000 robes de buffles.

101. Cette différence s'explique par le fait qu'avant l'établissement de la police, les traiteurs des deux côtés de la frontière se servaient de spiritueux et d'alcool empoisonné pour faire la traite avec les indiens et les chasseurs métis.

102. Tant que nos chasseurs se servirent de spiritueux, ils purent soutenir la concurrence avec les Américains; mais cela leur fut impossible après la passation de la loi prohibant la vente des spiritueux, et l'établissement de la police à cheval, car les Américains continuèrent encore à vendre de la boisson en échange des fourrures jusqu'au moment de l'expédition de la police l'an dernier à l'ouest, jusqu'à l'établissement du fort McLeod et du poste des collines des Cyprès, et tant qu'un petit détachement posté à Qu'Appelle et à la Montagne boisée, le long de la frontière américaine, n'eut pas tout à fait empêché les traiteurs de se rendre sur notre territoire, pour y poursuivre leur triste commerce.

103. Nos chasseurs et traiteurs ont de cette manière obtenu la confiance des sauvages, et ils font maintenant un commerce de pelleteries très-lucratif, qu'ils doivent à la présence de la police à cheval.

104. J'ai lieu de croire que l'on n'envoie pas maintenant cent robes pour chaque mille robes qui étaient expédiées auparavant de la rivière de l'Arc et d'autres postes de traite par la rivière Missouri sur le marché américain.

105. Nos chasseurs et traiteurs ont triplé leurs ordres pour des articles de traite et d'équipement pour l'Ouest.

106. Si l'on examine les rapports des douanes à Manitoba pour les mois de mai et juin, on voit que le gouvernement a reçu de ce bureau pas moins de \$30,000, sous forme de droits payés sur des marchandises, importées pour la traite dans le Far West.

107. Ces marchandises sont importées principalement d'Angleterre, et l'on peut dire que, sans ce commerce de l'Ouest, les marchands de la province de Manitoba ne seraient guère dans une position enviable.

108. On me dit que des marchandises pour une valeur de plus de \$600,000, ont été expédiées à l'ouest de Winnipeg, l'été dernier, avant le mois de juillet. Cet envoi n'aurait pas eu lieu si les traiteurs et les chasseurs n'avaient pas eu pleine confiance dans la sécurité du pays. La présence de la police ayant établi partout la confiance, les marchands ont en conséquence fait trois fois plus d'importations que d'ordinaire. Depuis que la police a mis terme à cet abominable trafic des spiritueux, nos traiteurs et chasseurs réussissent bien à vendre les marchandises anglaises, que les sauvages préfèrent aux marchandises américaines.

109. Le Nord-Ouest n'a dû compter, durant ces dernières années, que sur le commerce des fourrures, vu les déprédations des sauterelles qui ont dévasté les moissons de Manitoba, et pour continuer ce commerce de façon à soutenir la concurrence avec les Américains, il est seulement nécessaire de maintenir l'effectif de la police que l'on a posté d'une manière si judicieuse et utile.

110. La présence de la police à cheval a eu de grands avantages pour les sauvages. Ils vendaient auparavant leurs chevaux, habits, robes de buffles, et tout ce qu'ils possédaient, pour la terrible "eau de feu," et l'ivrognerie, le meurtre, le vol, les désordres de toute espèce régnaient en conséquence parmi toutes les tribus. Le changement qui s'est opéré est dû à la mise en vigueur de la loi pour la répression des crimes.

111. Les Indiens vendent aujourd'hui leurs robes de buffle pour obtenir en retour des couvertes, des habillements, du thé, du sucre, de la fleur, etc., etc.; le vol des chevaux a considérablement diminué, car ils peuvent acheter des chevaux, en échange de leurs robes, au lieu de les vendre pour de l'eau-de-vie, ce qui provoquait naguère des rixes, des meurtres et des vols. Des traiteurs se sont rendus cette année dans la Colombie-Britannique pour y acheter des poneys des montagnes, afin de les revendre aux Indiens. Trois cents ont payé des droits l'an dernier à McLeod, où on a établi un bureau de douane. Des droits de douane sont perçus régulièrement, et des sommes considérables et ordres au montant de \$3,000 ont été payés avant mon arrivée à ce poste.

COLLINES DES CYPRÈS.

112. Je regrette vivement que le temps ne m'ait pas permis de visiter ce poste très-intéressant et important. Comme il me fallait franchir 500 milles en dehors de ma route pour visiter le fort Shaw, et qu'il était prudent de franchir les défilés inextricables des Montagnes Rocheuses avant l'équinoxe, je dus renoncer à regret à faire l'inspection du poste des collines des Cyprès.

113. On m'a dit que les alentours ne sauraient être surpassés pour la beauté et la fertilité; qu'ils offraient tous les moyens de subsistance voulue pour une population nombreuse et prospère, et que la présence de la police avait les meilleurs résultats pour le maintien de l'ordre.

114. Ce poste est situé à environ 180 milles à l'est de McLeod, et à environ 50 milles au nord de la frontière internationale.

115. On me dit que beaucoup de familles, sinon toutes les familles établies dans les alentours de la Montagne Boisée, à 200 milles plus loin à l'est, ont exprimé l'intention d'émigrer aux Collines des Cyprès.

QU'APPELLE.

116. Un petit détachement est parti récemment de la rivière au Cygne pour se rendre à Qu'Appelle; sa présence sera utile à ce poste à cause des indiens des alentours, et l'on jugera probablement nécessaire de maintenir ce poste permanemment.

117. On pourrait établir une communication directe entre McLeod et Manitoba, si le détachement posté à la Montagne Boisée allait prendre position au lac ou près du lac de la Vieille Femme, ce qui formerait une chaîne passablement complète de postes de frontière, autour desquels les colons viendraient se grouper rapidement.

EFFICACITÉ DES OFFICIERS, CONSTABLES ET SOUS-CONSTABLES, AVEC LESQUELS ON PEUT VENIR EN CONTACT.

118. J'ai touché cette question en termes généraux dans mon premier rapport. Je sens que c'est pour moi une tâche délicate d'aborder ce sujet d'une manière particulière, car mon voyage nécessairement rapide dans le Nord-Ouest ne m'a pas permis de passer assez de temps dans les différents postes pour pouvoir juger parfaitement du caractère et des aptitudes de ceux qui composent l'effectif.

119. J'ai eu beaucoup de rapports personnels avec les deux principaux officiers, le commissaire et l'assistant-commissaire; j'ai parcouru avec l'un 300 milles et avec l'autre 700.

120. Je vous ai exposé ma manière de voir en toute sincérité dans mon rapport confidentiel, et ma longue expérience militaire me fait croire à la justesse de mes observations.

121. Je ne saurais parler avec autant de confiance des officiers de division; mais j'inscrirai à côté de leurs noms mes observations, le fruit de mon examen personnel et de mes investigations, dans un mémoire confidentiel distinct.

122. Je puis dire en général des constables et sous-constables qu'ils forment un habile corps d'hommes, vigoureusement constitués, durs à la fatigue, zélés pour le service, et intègres, autant que je puis le savoir.

123. Ils sont assez bien disciplinés, mais ils n'ont guère eu la chance d'acquérir la discipline désirable pour des corps d'hommes armés, car ils sont dispersés, au milieu de l'immensité des prairies, sans avoir guère de communication avec le quartier-général. Aussi doit-on beaucoup compter sur l'intelligence, les aptitudes et la capacité des inspecteurs pour donner l'instruction voulue à leurs hommes sur la discipline, l'exercice, l'économie interne, l'équitation, le soin des chevaux, de la sellerie et de l'équipement, et pour leur faire connaître le service qu'ils peuvent être appelés de temps à autre à faire.

124. J'avoue que plusieurs inspecteurs n'ont pas selon moi la capacité ou les aptitudes nécessaires pour donner une instruction aussi étendue; et on ne saurait s'attendre que les officiers plus jeunes (les sous-inspecteurs) soient pour la plupart capables d'enseigner; règle générale, ils ont beaucoup à apprendre encore, quoiqu'il y ait de bonnes exceptions.

125. J'ai tout lieu de croire que les constables et sous-constables sont maintenant fort satisfaits de leur situation, et un bon nombre s'enrôleront, je crois, de nouveau.

126. Je suis d'avis qu'ils seraient plus disposés à prendre encore du service, si les terrains qui leur sont donnés se trouvaient près des postes qu'ils occupent.

127. Les Canadiens de la campagne sont presque tous capables d'aller à cheval; mais il y a une grande différence entre savoir monter un cheval sans tomber, ou en d'autres termes, en conservant l'équilibre, en tenant bien les rênes, et bien posséder l'équitation, qui est absolument nécessaire, vu les immenses distances qu'il leur faut parcourir à cheval.

128. Dans le premier cas, le cavalier qui, ayant un poids à porter de 150 ou 120 livres, se balancera sur sa selle avec de longs étriers, sans serrer aucunement les flancs de sa monture, la blessera inévitablement en très-peu de temps.

129. Dans l'autre cas, s'il se tient ferme sur sa selle, en se plaçant bien les jambes, et en tenant légèrement les rênes, non-seulement il ne blessera pas le cheval, mais il lui fera éprouver moins de fatigue, tout en lui faisant exécuter des marches plus longues.

130. Il ne peut obtenir ce résultat que par la connaissance de l'équitation.

131. Lorsqu'on selle un cheval, il faut bien prendre soin aussi que chaque courroie et chaque boucle soit à sa place, que la couverture ne fasse pas de faux plis, et que l'animal n'ait de contusion nulle part.

132. J'ai remarqué que bien peu des membres de la police à cheval savent seller un cheval; règle générale, ils prennent le mauvais côté, et ils jettent la selle sur le dos de l'animal avec la carabine, les sacs en cuir, les sangles et les courroies, les laissant se placer d'eux-mêmes. Un cavalier qui avait sellé ainsi son cheval, comme d'ordinaire, constata après une marche de cinq heures, qu'une partie

de la selle du côté droit avait été retournée sur elle-même, ce qui blessa l'animal de façon à le rendre incapable de tout travail pendant un mois.

133. Je n'ai touché que légèrement les questions d'organisation, d'équipement et de discipline, vu que je les ai traitées plus au long dans mon rapport confidentiel. Mais il y a quelques autres points que je désire mentionner avant de terminer ce rapport, qui a pris de plus grandes proportions que celles que j'avais l'intention de lui donner.

134. Il faut nécessairement s'enquérir avec soin de la nature de la maladie du sabot, qui sévit parmi les chevaux à Edmonton; cette maladie a fait de terribles ravages parmi les chevaux de la police et autres dans le voisinage. On suppose qu'elle provient d'un insecte qui mange le sabot en très-peu de temps. Cette maladie est très-douloureuse, et elle cause la mort du cheval, s'il ne reçoit pas les soins voulus à temps.

135. Des applications d'acide carbonique ont produit de bons résultats. On dit que cette maladie est occasionnée par les marais qui sont nombreux à cet endroit.

136. Je suggère que l'on n'envoie pas de chevaux à la rivière de l'Éturgeon avant que l'on ait obtenu tous les renseignements nécessaires au sujet de cette maladie.

137. Un bateau à vapeur parti des Grands Rapides, près du lac Winnipeg, a remonté, cet été, pour la première fois, le cours de la rivière Saskatchewan du Nord. La navigation des deux bras de cette magnifique rivière, qui abonde en charbon et autres produits minéraux sur un parcours de plusieurs centaines de milles, développera la colonisation du pays, diminuera le prix du transport et des provisions, et sera l'une des causes principales qui produiront un nouvel état de choses et contribueront à abolir le monopole.

138. Si 300 hommes peuvent maintenir l'ordre dans le Nord-Ouest, il est évident que cet effectif ne pourrait réprimer un soulèvement sérieux, dans le cas où un malheureux évènement de cette nature se produirait. Il serait difficile de réunir plus de 100 hommes de la police à un point donné dans un temps raisonnable.

139. La milice ne saurait être utile dans le territoire du Nord-Ouest, et je ne crois pas qu'un mélange de l'élément militaire et civil soit désirable en aucune manière. La police a suffisamment le caractère militaire; et chacun de ses membres est un soutien de la loi, tandis qu'un militaire ne saurait agir sans l'intervention d'un magistrat ou d'un constable.

140. Je suggère donc que l'on organise des corps de police volontaire ou de constables spéciaux à des établissements tels que Prince Albert, St. Albert, Ste. Anne et St. Laurent, ces hommes lorsqu'ils sont de service devant être sujets aux mêmes règles que la police régulière.

141. Il serait plus facile de former une pareille organisation, si l'on réservait à l'entour de chaque poste occupé par la police une certaine quantité de terre pour l'effectif, ce qui permettrait aux hommes d'améliorer leurs terres pendant qu'ils sont de

service, et d'organiser, au cas de besoin, une réserve considérable d'hommes, bien disciplinés et dignes de confiance.

142. Je me suis abstenu intentionnellement de faire allusion à une demande que m'ont faite les habitants du village Kootenay de poster à cet endroit 50 hommes de police, afin de les protéger contre les Indiens qui deviennent insolents et réclament des droits de propriété.

143. Cette localité se compose d'une faible population d'environ 100 blancs et 150 chinois, qui, sous le moindre prétexte, pourraient être attaqués par les Indiens qui les massacreraient tous.

144. Cette région contient 32,000 milles carrés, et elle renfermait en 1864, durant la fièvre de l'or, environ 1500 personnes, qui pouvaient se protéger elles-mêmes ; mais ce chiffre est bien diminué. Je ne suis pas disposé à recommander l'envoi d'un détachement de la police à cheval à travers les défilés des Montagnes Rocheuses, car cet effectif ayant été organisé spécialement pour faire le service dans le territoire du Nord-Ouest (à part les raisons militaires), ne devrait pas être appelé à faire le service dans la Colombie-Britannique.

145. Je suis d'avis qu'il est nécessaire d'envoyer un détachement à Joseph's Prairie ou rivière du Cheval Sauvage, et que son arrivée dans cette localité aurait pour effet d'activer la colonisation, car le sol y est vaste et fertile, et le climat salubre.

146. On prétend qu'il existe une passe beaucoup plus praticable que celle de Kootenay le long de la vallée de la rivière du Cerf, au moyen de laquelle on peut atteindre la prairie de l'est sans que l'ascension soit bien sensible ; elle ne renferme aucun sentier, mais je recommande fortement que l'on fasse un examen complet de cette ligne de vallées et qu'on les utilise pour le transport par voitures, ce qui nous permettra d'établir une communication entre McLeod et la Colombie-Britannique, et facilitera la colonisation en général de cette région ; on pourrait, au moyen de cette route, se procurer à meilleur marché le grain et les autres substances alimentaires, et le commerce prendrait certainement un grand développement.

147. J'apprends qu'une compagnie d'entrepôt doit être établie prochainement dans les États-Unis, sur le chemin de fer du Pacifique et la rivière Missouri, pour le transport des marchandises en entrepôt jusqu'au fort Benton, et de là à travers la ligne du Nord.

148. Il est très-important que cette voie commerciale soit protégée par un système douanier complet, appropriée à la situation particulière du pays ; c'est pourquoi je considère que les officiers commandant tous les postes avancés de la police, tels que ceux des collines des Cyprès, de la Montagne Boisée, de Qu'Appelle et du lac de la Batture, devraient avoir des instructions complètes et spéciales, s'ils n'ont pas réellement à remplir les fonctions de percepteurs des douanes.

149. Je me suis étendu longuement sur les différentes questions mentionnées dans votre lettre. Mais je préfère m'exposer à paraître prolix plutôt que l'on suppose que je me suis acquitté de ma mission d'une manière superficielle.

150. On ne saurait accorder trop d'importance à la police du Nord-Ouest, et on ne saurait trop faire d'efforts pour la rendre efficace.

151. Il n'y a pas très-longtemps, les tribus sauvages du Far West regardaient le meurtre comme le fait d'une guerre honorable, et le vol et le pillage comme parfaitement légitimes ; les Pieds Noirs, les Crees, les Saulteux, les Assiniboines, les Peigans, les plus féroces des tribus sauvages de l'Ouest de l'Amérique, libres de tout frein et de tout contrôle, étaient sans cesse en guerre.

152. Elles n'observaient guère la loi et l'ordre, et n'avaient aucun respect pour la vie et la propriété ; les institutions civiles et légales étaient presque tout à fait inconnues parmi elles.

153. Un changement complet s'est opéré depuis :—Tout cela a fait place à la paix, à la sécurité, à la prospérité, au contentement et à la bonne entente ; et il n'y a pas autre chose à faire pour satisfaire les tribus indiennes que de passer avec elles de bons et justes traités qu'elles désirent vivement. Mais il faut agir avec la plus grande prudence pour les convaincre que leurs vastes terrains de chasse leur appartiennent encore, car elles traqueront le buffle aussi longtemps qu'il existera.

154. La nomination de magistrats et l'encouragement de l'œuvre des missionnaires sont aujourd'hui des questions fort importantes pour assurer le développement de ce noble territoire—le séjour exclusif, il n'y a pas longtemps, du farouche indien de la montagne, de la forêt et de la prairie, du métis dissipé et nomade, et du hardi trappeur, mais qui attend aujourd'hui silencieusement et patiemment la venue d'une légion de colons, qui, avant longtemps, exploiteront les richesses de ces solitudes lointaines et magnifiques.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant et humble serviteur,

E. SELBY SMYTH,

Major-général.

L'honorable ministre

de la Justice, Ottawa.

ANNEXE No. I.

DISTRICT MILITAIRE No. 1.

QUARTIER GÉNÉRAL, LONDON,
7 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer, pour le soumettre au major-général commandant, le rapport d'inspection ci-inclus des corps, dans le district dont j'ai le commandement, qui ont fait leur exercice annuel pour 1875.

La milice active de ce district comprend—

- Le 1er régiment de cavalerie, 4 troupes,
- La batterie de campagne de "London,"
- La batterie de campagne de "Wellington,"
- 2 batteries de place,
- 9 régiments d'infanterie,
- 2 régiments de carabiniers.

CAMPS.

Les corps ci-dessus mentionnés ont fait leur exercice dans les camps de brigade, dont j'avais le commandement, conformément à vos instructions. La première brigade à London ; la seconde brigade à Guelph, chacune pour une période de 12 jours.

La première division de brigade s'est réunie à London, le 7 septembre, et a fait ses exercices sur un excellent terrain, situé près de la ville.

L'effectif de la milice au camp se décomposait comme suit :

- 1er régiment de cavalerie, 4 troupes, 15 officiers, 160 sous-officiers et soldats, et 175 chevaux, sous le commandement du lieutenant-colonel Cole.
- La batterie de campagne de London réunie à la batterie de place de Sarnia, 7 officiers, 113 sous-officiers et soldats, et 60 chevaux, sous le commandement du major Peters.
- Le 7me bataillon d'infanterie, 21 officiers, 299 sous-officiers et soldats, sous le commandement du lieutenant-colonel Macbeth.
- " 22me bataillon de carabiniers, 24 officiers, 306 sous-officiers et soldats, sous le commandement du lieutenant-colonel Cowan.
- " 24me bataillon d'infanterie, 19 officiers, 274 sous-officiers et soldats, sous le commandement du lieutenant-colonel Smith.
- " 25me bataillon d'infanterie, 19 officiers, 236 sous-officiers et soldats, sous le commandement du lieutenant-colonel O'Malley.
- " 26me bataillon d'infanterie, 23 officiers, 314 sous-officiers et soldats, sous le commandement du lieutenant-colonel Attwood.
- " 27me bataillon d'infanterie, 21 officiers, 290 sous-officiers et soldats, sous le commandement du lieutenant-colonel Davis.

Soit un total de 151 officiers, et 2,090 sous-officiers et soldats, 4 canons et 235 chevaux.

La 2me division de brigade s'est réunie au lieu de campement ordinaire près de Guelph, le 22 juin, avec l'effectif suivant :

- La batterie de campagne de Wellington avec l'artillerie de place de Goderich, 6 officiers, 113 soldats et 59 chevaux, sous le commandement du major MacDonald.
- Le 28me bataillon d'infanterie, 17 officiers, 252 sous-officiers et soldats, sous le commandement du lieutenant-colonel Smith.
- " 29me bataillon d'infanterie, 17 officiers, 208 sous-officiers et soldats, sous le commandement du lieutenant-colonel Peck.
- " 30me bataillon de carabiniers, 27 officiers, 415 sous-officiers et soldats, sous le commandement du lieutenant-colonel Clarke, M. P. P.

Le 32^{me} bataillon d'infanterie, 23 officiers, 291 sous-officiers et soldats, sous le commandement du lieutenant-colonel Sproat.

" 33^{me} bataillon d'infanterie, 23 officiers, 319 sous-officiers et soldats, sous le commandement du lieutenant-colonel Ross, M. P. P.

Soit un total de 1,113 officiers, 1,598 sous-officiers et soldats, avec 4 canons et 59 chevaux.

Voici le nombre total de ceux qui étaient au camp : 264 officiers, 3,690 sous-officiers et soldats, 314 chevaux et 8 canons.

Je dois appeler votre attention sur le fait que, quoique l'effectif nominal des corps ait été diminué, la moyenne générale des compagnies est cependant si complète, que depuis l'acte de la milice de 1868, il n'y a eu que deux camps plus nombreux que celui-ci.

Guelph et London semblent être les localités les plus convenables pour des camps dans ce district, vu leur position centrale et les lignes de chemin de fer qui y convergent, ce qui rend le transport des soldats et des approvisionnements beaucoup moins dispendieux que sur des points plus éloignés.

Le lieu de campement de London est bien convenable, mais le terrain n'est pas assez étendu pour l'exercice de brigade, à moins qu'on ne loue dans ce but une espace plus considérable, ce qui serait fort désirable.

On trouve à Guelph toutes les commodités nécessaires, et les corporations municipales des environs font tout en leur pouvoir pour faire réussir le camp et le rendre en même temps agréable à la milice.

CAVALERIE.

Le 1^{er} régiment de cavalerie sous le commandement du lieutenant-col. Cole, a fait beaucoup de progrès ; les hommes étaient en général munis de tous les articles secondaires, tels que courroies, éperons et gants. Le régiment avait pour la première fois un corps de musique dont l'exécution promet beaucoup pour l'avenir.

Il semble surprenant qu'un corps d'infanterie et d'artillerie aussi efficace que celui qui a été inspecté par le major-général, commandant au camp de Guelph, n'ait pu être complet parce que cette division de brigade n'avait pas de cavalerie. Je recommande respectueusement que l'on forme 2 troupes de cavalerie non loin du centre de la division. On m'a souvent fait des offres d'organiser un corps de cavalerie en ce lieu, et je suggère qu'on les accepte de suite, afin que les officiers puissent avoir le temps de le former cet hiver pour le camp de l'année prochaine.

ARTILLERIE.

Comme aux camps antérieurs, l'artillerie a montré qu'elle était le corps le mieux constitué du district, donnant sous ce rapport un excellent exemple aux autres. Les batteries de campagne ont bien tiré parti des 4 jours additionnels qui leur ont été accordés au camp pour le tir des bombes et boulets.

J'ai réuni la batterie de place de Sarnia à la batterie de campagne de London, et la batterie de place de Goderich à la batterie de campagne de Wellington, et cette combinaison a bien réussi. Elles ont été passées en revue par l'assistant inspecteur de l'artillerie, qui a paru bien satisfait de leur tenue.

INFANTERIE.

Je crois qu'un tiers des soldats de l'infanterie faisaient pour la première fois le service, cependant ils ont fait en peu de temps des progrès étonnants.

La brigade que le major-général commandant inspecta à Guelph, le 1^{er} juillet, se composait d'un grand nombre de recrues, qui, après deux semaines d'exercice de bataillon, se formèrent en brigade, défilèrent, et exécutèrent plusieurs manœuvres de brigade, le combat en tirailleurs, etc., terminant le tout par un feu de joie. Essayer de vouloir mettre à exécution un pareil programme pourrait paraître une absurdité à ceux qui ne connaissent pas les rares qualités de perception des canadiens ; qui, jointes

à leur bonne éducation en général, les rendent plus aptes à apprendre l'exercice que les soldats anglais, quoiqu'il soit plus difficile de leur inculquer l'esprit de discipline et de soumission absolue que l'on remarque dans l'armée régulière de Sa Majesté, et qui est d'une importance vitale dans tous les corps militaires.

Il n'y a pas de doute que les camps sont la meilleure méthode de former la milice, lors de ses exercices annuels, et je puis affirmer à bon droit que les deux brigades de ce district sont maintenant mieux organisées et plus propres au service qu'elles ne l'ont été à aucune autre époque durant les dix dernières années. De plus, on constate à chaque camp un progrès dans l'art de faire la cuisine, de tirer le meilleur parti possible des rations, et de se donner le confort dans les tentes. C'est là un point important, car l'ignorance de tout cela dans une campagne a pour effet de remplir les hôpitaux, et de semer le mécontentement et le découragement parmi les hommes.

Je crois que les mois de juin et de septembre conviennent le mieux pour les camps dans le district; la date de la réunion doit dépendre de la saison; mais la date générale pour la réunion de chaque camp devrait être connue, de façon que les hommes puissent prendre d'avance leurs mesures en conséquence.

TIR A LA CIBLE.

A quelques exceptions près, tous les hommes réunis au camp, ont tiré chacun 15 coups à la cible, et ont fait une assez bonne moyenne, comme on pourra le voir par les rapports. Je reviens sur le grand avantage qui en découlerait si on accordait des prix pour les meilleurs tireurs à la cible durant l'exercice du camp, persuadé que les hommes apprécieraient hautement l'argent qui leur serait ainsi donné, car il est évident qu'il ne pourrait pas être distribué seulement parmi quelques uns des meilleurs tireurs, ce qui est, je crois, trop souvent le cas pour les associations de carabiniers.

REVUE.

Chaque homme dans ces camps a été passé en revue en ma présence, et j'ai personnellement inspecté tout les armes, uniformes et fourniments, que j'ai trouvés en bon état, quoique les bonnets de police laissent en général à désirer. Il faudrait faire une nouvelle distribution de bretelles à beaucoup des corps, car celles qu'ils ont datent de 15 ans, et ne sont plus portées dans l'armée régulière.

ASSOCIATION CHRÉTIENNE DES JEUNES GENS.

On avait réservé une grande tente à chaque camp pour l'Association Chrétienne des Jeunes Gens, une institution excellente qui, je crois, donne en général l'exemple de la moralité aux hommes réunis au camp, et favorise ceux qui se conduisent d'une manière irréprochable.

Il m'a été très-difficile d'empêcher la vente des boissons enivrantes dans les buvettes au camp, et après m'être consulté avec les officiers commandants, j'ai reçu d'eux avec plaisir au camp de London l'intimation qu'à l'avenir les buvettes ne seraient plus tolérées.

SOIN DES ARMES, UNIFORMES, ETC.

Pour rendre responsable le milicien de la perte d'aucun article de propriété publique qui lui aura été confié, au lieu de la faire retomber sur le capitaine, comme cela arrive trop souvent, il me semble qu'on devrait prendre des mesures pour que chaque homme soit payé après son exercice annuel, sur un ordre du payeur signé par le capitaine, certifiant que l'homme a remis en bon état dans les magasins de la compagnie, les armes, fourniments, uniformes, etc., etc., qui lui ont été donnés pour son usage au camp. Dans le cas contraire, les pertes et dommages pourraient être déduits du montant qui lui est dû pour sa solde à l'exercice annuel, et l'ordre adressé au payeur pourrait ne comprendre que la balance qui doit lui revenir; cet ordre pour faciliter la chose pourrait être payable à aucune banque.

La santé des hommes aux deux camps a été excellente, et il n'y a eu aucun accident.

Les rations n'ont rien laissé à désirer tant par la qualité que par la quantité; la ration du foin seule n'est pas suffisante.

Les hommes se sont en général bien conduits; les quelques cas d'infraction à la discipline ont été promptement punis; je remarque chaque année qu'il y a progrès sous ce rapport.

Je dois aussi reconnaître hautement le concours habile et empressé que m'ont donné l'état-major et tous les officiers commandants du district; car sans eux, mes fonctions m'auraient paru certainement très-onéreuses.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN B. TAYLOR, lt.-col.,

Sous-adjutant-général,

Commandant le district militaire No. 1.

L'adjutant-général de la milice,
Ottawa.

DISTRICT MILITAIRE No. 2.

VIEUX FORT, TORONTO, 16 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer, pour être soumis au major-général commandant, mon rapport d'inspection des corps de la milice active, qui ont fait l'exercice annuel pour l'année 1875-76 dans le district militaire No. 2, en conformité des ordres généraux, en date d'Ottawa, le 23 avril 1875.

En soumettant ce rapport, j'ai l'honneur de transmettre au major-général commandant le mémoire suivant au sujet de l'effectif et de l'efficacité des corps qui ont fait l'exercice annuel sous mon commandement.

L'effectif autorisé de la milice active dans le district comprend :

Cavalerie.

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.	Canons.
Gardes du Gouverneur-Général, et 2me régiment—(7 troupes).....	32	440	472	...

Artillerie.

3 batteries de campagne.....	18	225	195	12
3 batteries de place.....	9	165	....	...

Infanterie.

15 bataillons; 1 compagnie de carabiniers au Sault Ste. Marie (la compagnie des carabiniers au Sault a en sa possession deux canons rayés de montagne).....	461	6,380	68	2
Total	520	7,210	785	14

L'effectif autorisé à faire l'exercice par l'ordre général du 23 avril, 1875, est comme suit :

<i>Cavalerie.</i>			
	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
Gardes du Gouverneur-Général et 2 ^{me} régiment—(7 troupes).....	24	336	360
<i>Artillerie.</i>			
3 batteries de campagne.....	18	225	183
3 batteries de place.....	6	126	....
<i>Infanterie.</i>			
15 bataillons ; 1 compagnie de cara- biniers.....	348	4,914	68
Total	396	5,601	611

L'effectif suivant a fait l'exercice annuel :

<i>Cavalerie.</i>			
	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
Gardes du Gouverneur-Général et 2 ^{me} régiment—(7 troupes).....	22	325	347
<i>Artillerie.</i>			
3 batteries de campagne.....	11	225	176
3 batteries de place.....	6	118	....
<i>Infanterie.</i>			
15 bataillons	293	4,617	68
Officiers de régiment et sous-officiers de l'état-major de brigade.....	9	8	7
Total	341	5,293	598

Récapitulation.

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.	Canons.
Effectif	520	7,210	735	14
Effectif autorisé à faire l'exercice....	396	5,601	611	...
Effectif qui a fait l'exercice annuel...	341	5,293	598	...

Il y avait trois compagnies d'infanterie, dont deux n'avaient pas reçu ordre de faire l'exercice. Six officiers et 118 sous-officiers et soldats ont fait l'exercice annuel, tandis que 49 officiers et 196 sous-officiers et soldats étaient autorisés à le faire.

Les trois batteries de place de Toronto. Collingwood et Ste. Catherine, se sont réunies par ordre aux nouvelles casernes de Toronto, afin de faire leur exercice annuel, et s'y sont formées en brigade.

Ces corps ont été dirigés par le lieutenant Wilson, de la batterie "A," qui agissait comme adjudant du fort, et par les sergents Bramah et Boldock, de la batterie "A," qui remplissaient les fonctions d'instructeurs.

Ils se sont fournis leurs rations d'une manière satisfaisante, en recevant la gratification de 25 cts. par homme.

Ils ont été inspectés avant la fin de leurs exercices par le lieutenant-colonel Irwin, assistant inspecteur de l'artillerie, accompagné du lieutenant-colonel Denison, major de brigade, qui a fait un rapport très-favorable.

Il me semble qu'on a adopté ainsi la manière la plus satisfaisante pour faire faire l'exercice annuel de ces corps ; car ils ont l'avantage d'être placés dans les casernes, et ils peuvent en même temps obtenir une connaissance pratique du service des gros canons—tir à bombes et boulets.

Le 10^{ème} Royaux, a fait son exercice annuel à Toronto. Ce corps s'est amélioré sous tous rapports. Il était presque au complet. Quoiqu'il ne soit pas bon pour les corps qu'ils fassent leur exercice chez eux, je dois dire que l'apparence générale de ce corps était très-bonne.

Sauf ce corps et les trois déjà mentionnés, les autres ont fait l'exercice annuel dans deux camps de brigade, formés à Niagara, le 1^{er}, et à Holland Landing, le 22 juin dernier respectivement. Je commandais les deux camps.

CAMP DE NIAGARA.

Etat-major de brigade.

Surveillant de l'exercice, lieut.-col. Denison, major de brigade ; major de brigade, lieut.-col. Villiers ; major de brigade, quartier-maître de camp, major Moore, 13^{ème} bataillon ; contrôleur des vivres, capt. Mason, 13^{ème} bataillon ; instructeur de mousqueterie, capt. Johnson ; officier d'ordonnance, lieut. Jones, troupe No. 5, 2^{ème} régiment de cavalerie ; officier préposé à la police du camp, enseigne Kerr, 13^{ème} bataillon.

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux
2 ^e régiment de cavalerie (5 troupes)	16	199	215
Batterie de campagne d'Hamilton.....	3	75	55
Batterie de campagne de Welland.....	3	75	57
2 ^{me} bataillon des carabiniers Queen's Own.....	24	420	4
13 ^{ème} bataillon	16	245	5
19 ^{ème} bataillon.....	17	253	4
20 ^{ème} bataillon.....	20	287	4
37 ^{ème} bataillon.....	20	284	5
38 ^{ème} bataillon.....	13	199	4
39 ^{ème} bataillon.....	24	336	5
44 ^{ème} bataillon.....	16	257	4
77 ^{ème} bataillon.....	16	240	4
Etat-major de brigade.....	8	6	8
	196	2,876	374

L'effectif ci-dessus se rendit au camp, dressa ses tentes, et commença sans aucune difficulté ses douze jours d'exercice, mardi le 1^{er} juin. La distribution des rations se fit le lendemain matin sans aucun retard. Tout fonctionna bien en général au camp.

Les trois armes de l'effectif consacrerent les premiers jour de la semaine (à part les officiers et les soldats qui avaient ordre chaque jour d'aller faire le tir à la carabine) à faire l'exercice propre à chacune.

Ordres généraux.

Les commandants des corps ont profité des facilités que leur donnait une belle et grande commune pour y exercer leurs corps respectifs.

Le camp fut visité et inspecté le lundi suivant, le 7 courant, par l'hon. W. B. Vail, ministre de la Milice et de la Défense, accompagné du lieutenant-col. Macpherson, comptable au quartier-général. Ce même jour eut lieu la première revue de brigade en honneur du ministre, qui témoigna le plus grand intérêt à la milice ainsi qu'au mode de fonctionnement du camp dans tous ses détails.

Le ministre voulut bien nous faire part de la satisfaction que lui causa l'apparence générale du corps.

Mercredi, le 9 juin, le major-général Selby-Smyth, commandant la milice, accompagné de son aide-de-camp, capitaine l'hon. Miles Stapleton, visita et inspecta le camp et dans l'après-midi il y eut une revue de brigade. Le lendemain, jeudi, tout l'effectif fut inspecté par le major-général, et des exercices à feu de brigade eurent lieu sous sa direction. Le major-général voulut bien adresser la parole à l'effectif réuni au camp, et le complimenter sur sa bonne tenue et sur sa discipline.

L'effectif de chaque corps était nombreux, et correspondait bien avec l'ordre général. Le 2^{me} bataillon, les Carabiniers Queen's Own, avait plus que le nombre voulu, et le 3⁹ème bataillon était absolument au complet.

La distribution des rations a été bien faite par les différents fournisseurs. Il n'y a pas eu de plaintes. Le coût des rations par chaque homme a été de 21 centins, celui du fourrage par ration, de 31 $\frac{1}{2}$ centins. La conduite et la santé des hommes au camp n'ont rien laissé à désirer en général.

On leva les tentes, samedi, le 12, et les officiers et les soldats furent inspectés par le payeur du district, le major Alger, en présence du lieutenant-colonel Denison, maître d'exercice. Les deux batteries de campagne restèrent au camp, conformément aux ordres reçus, afin de terminer leur pratique de tir à bombes et boulets. Ces batteries furent inspectées par le lieutenant-colonel Irwin, assistant-inspecteur d'artillerie.

CAMP, HOLLAND LANDING.*Etat-major de brigade.*

Surveillant de l'exercice, lieutenant-col. Denison, major titulaire; major de brigade, major Bligh, 35^e bataillon; contrôleur des vivres, major Selby, 12^e bataillon; quartier-maître de camp, major Moore, 13^e bataillon; instructeur de mousqueterie, capitaine White, 12^e bataillon; officier d'ordonnance, trompette Denison; Gardes du Gouverneur-Général; officier préposé à la police du camp, enseigne Perritt, 31^e bataillon.

Le camp se composait des corps suivants:—

	Officiers.	Sous-officiers etsoldats.	Chevaux.
Gardes du Gouverneur-Général.....	2	42	44
2 ^e régiment de cavalerie (2 troupes).....	4	84	88
Batterie de campagne de Toronto.....	5	75	55
12 ^e bataillon.....	23	335	4
31 ^e bataillon.....	17	295	4
34 ^e bataillon.....	16	287	4
35 ^e bataillon.....	24	413	4
36 ^e bataillon.....	18	362	4
Etat-major de brigade.....	8	6	8
Total.....	117	1,899	215

L'effectif ci-dessus se réunit au camp, le 22 juin, pour 12 jours d'exercice.

On adopta pour ce camp qui eut lieu à Niagara le même mode d'exercice et de distribution des rations. La tenue des différents corps à la revue était très-bonne. La conduite générale des hommes ainsi que leur santé n'ont guère laissé à désirer. Il n'y a eu qu'un ou deux cas de fièvre typhoïde. Les rations étaient aussi bonnes. Coût des rations par hommes : 18½ cts. ; coût des rations de fourrage, 50 cts.

Le camp a été visité et inspecté, le 22 juin, par le major-général Selby-Smyth, commandant la milice, accompagné de son aide-de-camp, capt. l'hon. Miles Stapleton. Les corps paradèrent en brigade dans l'après-midi de ce jour, puis firent les exercices à feu en présence du major-général, qui se déclara de nouveau très-satisfait de la tenue des troupes et de leur discipline.

Le 1er juillet, il y eut une revue de brigade, en l'honneur du jour de la Confédération ; on tira aussi un feu de joie, qui fut suivi de quelques évolutions de brigade. Il y avait un nombre énorme de spectateurs, qu'on évalue à 10,000, venus de tous les points du pays, pour assister à la revue des troupes. Il n'y a pas eu d'accident. Les tentes furent levées samedi, le 3 juillet. L'effectif ayant été inspecté et payé par le payeur du district, le major Alger, partit ensuite pour ses foyers.

Tir à la cible.

J'ai l'honneur de vous soumettre les rapports ci-inclus du capitaine Johnstone, instructeur de mousqueterie au camp de Niagara (A) et du capitaine White, 34ème bataillon, instructeur de mousqueterie au camp à Holland Landing (B).

Ces rapports démontrent qu'au

CAMP DE NIAGARA.

	Chiffre de mérite.
Le chiffre de mérite de la brigade était de.....	18.14
Meilleur bataillon au tir, 20ème bataillon.....	26.30
“ troupe au tir, troupe No. 1, 2e régiment.....	16.43
“ compagnie au tir, compagnie No. 5, 20e bataillon.....	33.40
Meilleur tireur de la brigade, 1er sergent. Brady, 2e bataillon, Carabiniers Queen's Own.....	66 points.

HOLLAND LANDING.

Chiffre de mérite de la brigade.....	18.53
Meilleur bataillon au tir, 35e bataillon.....	22.02
“ troupe au tir, troupe No. 2, 2e régiment.....	15.22
“ compagnie au tir, compagnie No. 4, 35e bataillon.....	28.00
Meilleur tireur de la brigade, caporal Shaver, compagnie No. 7, 31e bataillon.....	63 points.

Ces officiers recommandent que les soldats tirent moins de coups (20 dans le cas actuel), ou bien qu'on leur donne plus de temps, afin qu'ils puissent apprendre le tir de la carabine à la cible.

Le champ de tir à 600 verges, semble offrir beaucoup de difficultés pour les tireurs novices, surtout si le vent souffle un peu fort dans une direction transversale. Les tireurs novices en général lorsqu'ils font feu sur la cible ne tiennent pas compte de l'évent, etc., et comme le temps est très-limité, l'instructeur ne saurait leur donner cette instruction qui est nécessaire pour qu'ils puissent tirer avec quelque précision.

Je suggère et recommande respectueusement qu'on consacre 16 jours au lieu de 12 au camp, dont deux ou trois pourraient être exclusivement employés à l'instruction de mousqueterie, ce qui préparerait les hommes, si courts que soient ces exercices, pour le tir à la carabine. L'usage de la carabine est une partie si importante de l'exercice militaire, que, si on l'ignore, les munitions sont nécessairement dépensées

en pure perte. Si on approuve l'extension de temps demandée, elle compenserait amplement la dépense qu'elle occasionnerait. Sur les douze jours consacrés au camp, il faut certainement en prendre deux pour l'aller et le retour, en outre d'un dimanche; et le jour qui précède la levée du camp est généralement employé à recevoir la solde, à mettre en ordre les effets de campement, etc. Il ne reste donc que huit jours, même si le temps est constamment favorable, durant lesquels il faut exécuter tous les exercices de peloton, de compagnie, de bataillon, de tirailleurs et de brigade, ainsi que le tir à la cible. Il est réellement étonnant que les hommes puissent apprendre autant en si peu de temps.

Les quatre jours additionnels auraient bien leur compensation, car tous les frais pour l'aller et retour de l'effectif au camp, pour les effets de campement et les approvisionnements de toute nature, ne sont réellement faits que pour huit jours d'exercice. Bref, les hommes quittent le camp, juste au moment où un exercice additionnel de quatre jours leur serait précieux.

L'Association Chrétienne des Jeunes Gens avait une tente dans les deux camps, et elle offrait toutes les facilités possibles aux sous-officiers et soldats qui pouvaient s'y procurer gratis plumes, encre, papier et journaux. Il y avait chaque après-midi et chaque soir des exercices religieux, auxquels assistaient toujours un grand nombre d'hommes, qui tous ont hautement apprécié la bienveillance avec laquelle ils ont été traités par l'Association.

Je suis heureux de pouvoir faire connaître au major-général commandant le zèle remarquable et l'habileté avec lesquels tous les officiers de l'état-major de brigade au camp ont rempli leurs fonctions respectives.

Je dois aussi reconnaître le concours précieux que m'ont donné en tout temps les officiers qui appartiennent à l'état-major permanent du district.

Je ne dois pas non plus passer sous silence les efforts qu'ont déployés les officiers commandants pour assurer le succès de l'exercice annuel.

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

WM. S. DURIE, lieut.-col.
Député adjudant-général,
District militaire No. 2.

L'adjudant-général de milice, etc., etc.
Quartier-Général, Ottawa.

(A.)

STEWARTTOWN, 18 août 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les rapports des exercices de la 2^{ème} brigade, au camp de brigade, à Niagara, du 1^{er} au 12 juin inclusivement. Si le chiffre de mérite des carabiniers Queen's Own est faible, cela est dû au tir qui a eu lieu à 600 verges, et au mauvais temps. On aurait pu s'attendre à une moyenne pour toute la brigade beaucoup plus élevée, si les deux-tiers des hommes n'eussent maniée la carabine pour la première fois. Dans ces circonstances, on jugera opportun, je crois, de supprimer le tir à 600 verges; je suis d'opinion qu'on obtiendrait de meilleurs résultats, si on adoptait un autre mode de tir à la carabine pendant que les hommes sont formés en brigade.

On voit par les états ci-joints que 2,287 hommes ont dû faire leur tir dans le court espace de huit jours, et tirer chacun 20 coups; or, ils n'ont pu avoir le temps de recevoir ainsi aucune instruction pour accomplir précipitamment leurs exercices. Pour remédier à cet inconvénient, je suggère que chaque homme ne tire que 10 coups; dont cinq à 500 verges et cinq à 400, et qu'un sergent, familier avec le tir à la carabine, soit nommé pour chaque escouade ou compagnie, dont la mission sera de rester au point de départ du tir et d'apprendre à chaque homme la manière de tirer, de tenir sa carabine aplomb, de se mettre en position, de lâcher la détente, etc., etc.; les ser-

gents devront être sous la direction de l'instructeur de mousqueterie, lequel sera juge de leur compétence.

Je suis heureux de pouvoir constater que l'exercice de la brigade a été satisfaisant sous d'autres rapports, et que ni les marqueurs ni les tireurs n'ont été victimes d'accidents. Cela est dû sans doute à la bonne construction des buttes des jalonneurs, et à la diligence des officiers commandants.

Avant de terminer ce rapport, je désire reconnaître le concours précieux que m'a donné le sergent d'état-major Dunsford, et remercier les officiers, sous-officiers et soldats de la brigade de leur courtoisie à mon égard et de leur empressement à me secourir dans l'accomplissement de mes devoirs.

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

J. JOHNSTON,
Capitaine, B.M.I.

Au lieut.-col. DURR,
Député adjudant-général de milice intérimaire,
Toronto.

RELEVÉ DU TIR, CAMP DE BRIGADE, NIAGARA.

Bataillon.	Compagnie.	No. d'hommes.	Chiffre de mérite.	Meill. tireur de la compagnie.	No. de points.	Remarques.	Chiffre de mérite du bataillon.	Meilleur tireur du bataillon.
2e bataillon, carabiniers Queen's Own.	A	42	18-88	1er sergt. Brady	66	Meilleure compagnie au tir. Fort vent de l'ouest, très-défavorable pour le tir.	13-46.	1er Sergt. Brady 66 points.
	B	36	18-42	Sergt. Chaytor.....	40			
	C	30	18-26	do Lewis.....	57			
	D	36	12-86	Soldat Margetts.....	54			
	E	35	10-88	Sergt. Kniffin.....	51			
	F	22	7-86	Soldat Stewart.....	36			
	G	32	10-75	Sergt. Stanley.....	61			
	H	25	9-36	do Millar.....	39			
	I	34	18-51	Soldat Russell.....	54			
	K	32	4-43	do Gurning.....	18			
	13e bataillon.	1	34	16-73	Soldat Savigny.....				46	Meilleure compagnie au tir. Fort vent, défavorable pour le tir.	13-98.	Sergt. Mitchell, 64 points.
2		32	16-78	Sergt. Mitchell.....	64			
3		37	9-40	Sold. Parker.....	26			
4		38	15-84	do Marris.....	54			
5		39	10-84	1er sergt. Shearer.....	55			
6		36	15-05	Soldat Stewart.....	35			
19e bataillon.	1	39	9-94	1er sergt. Holloham.....	32	Fort vent. do Meilleure compagnie au tir. Fort vent. Non favorable pour le tir.	14-46	Sergt. R. Hiscott, 46 points.
	2	34	12-08	Sergt. Rogers.....	38			
	3	35	14-42	Soldat Beatty.....	32			
	4	40	19-22	Sergt. Simmerman.....	39			
	5	30	12-10	Soldat Geegsby.....	35			
	6	41	16-70	Sergt. R. Hiscott.....	46			

Bataillon.	Compagnie.	Nomb. d'hommes.	Chiffre de mérite.	Meill. tireur de la compagnie.	No. de points.	Remarques.	Chiffre de mérite du bataillon.	Meilleur tireur du bataillon.
20e bataillon.	1	40	26-10	Sergt. H. Petman.....	52	Très-favorable. do do do Meilleure compagnie au tir.	26-30	Sold. Stratham, 61 points.
	2	42	29-35	Soldat William Frost.....	56			
	3	42	22-47	Sergent quart.-maître Speirs...	58			
	4	40	27-40	Soldat Stratham.....	61			
	5	42	33-40	Caporal Allan.....	60			
	6	36	22-30	Sergt. R. Watson.....	56			
	7	32	25-96	do Hamilton.....	42			
37e bataillon.	1	39	31-33	Soldat Wm. Anderson.....	55	Meilleure compagnie au tir. Très-favorable pour le tir.	25-44.	Sold. Wm. Anderson 55 points.
	2	40	30-02	Soldat W. Atcheson.....	55			
	3	28	27-17	Sergt. G. Mar.....	44			
	4	40	22-95	Sergt. W. Hood.....	53			
	5	31	29-61	Sergt. Hewson.....	48			
	6	39	28-02	Capl. Atkison.....	50			
	7	34	15-17	Sergt. Blaise.....	34			
38e bataillon.	1	35	11-62	Soldat Cromwell.....	38	Meilleure compagnie au tir.	17-30	Capl. McLoughlin, 51 points.
	2	38	8-65	Sergt.-major Barber.....	51			
	3	38	15-52	Soldat Tibbits.....	54			
	5	40	23-78	Capl. Hunter.....	46			
	6	42	23-78	Capl. McLoughlin.....	51			
39e bataillon.	1	42	20-23	Capl. Ranson.....	52	Favorable pour le tir. Meilleure compagnie au tir.	21-11	Capl. Ranson 52 pts.
	2	41	25-41	Sold. Quick.....	49			
	3	39	12-48	do Hall.....	39			
	4	42	25-90	do Brat.....	47			
	5	42	16-76	do McDonald.....	39			
	6	39	14-69	do Whitside.....	30			
	7	39	22-82	do W. Tufts.....	50			
	8	39	28-61	do Parl.....	49			
44e bataillon.	3	35	19-62	Sergt. Greenwood.....	42	Meilleure compagnie au tir.	21-01	1er sergt. House, 64 pts.
	5	34	17-35	Soldat Clark.....	45			
	7	42	17-19	1er sergt. House.....	54			
	8	42	29-32	Soldat Griffith.....	47			
77e batt.	1	37	16-08	1er sergent Tapp.....	41	Meilleure compagnie au tir.	16-58	Serg. d'état-maj. Mullock, 64 pts.
	2	35	22-08	Sergent d'état-major Mullock..	64			
	3	39	13-33	Soldat Nichols.....	30			
	4	29	9-93	do Weaver.....	37			
	5	36	18-27	Caporal Lee.....	44			
	6	35	19-25	Soldat Young.....	52			
2e régiment de cavalerie.	1	35	16-43	Soldat Paxton.....	24	Meilleure troupe au tir.	11-85	Soldat Clancy, 33 points.
	3	41	8-14	do Underhill.....	27			
	6	34	11-81	do Clancy.....	33			

Le meilleur bataillon au tir est le 20ème ; chiffre de mérite, 26-30. La meilleure compagnie au tir, Cie. No. 5, 20ème bataillon ; chiffre de mérite, 33-40. Meilleur tireur de la brigade, premier-sergent Brady, avec une série de 68.

Chiffre de mérite de la brigade, 18-14.

(B.)

WHITBY, 19 juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport en ma qualité d'instructeur de mousqueterie de la brigade réunie à Holland Landing, le 22 juin, que j'ai mis à exécution mes ordres au sujet du tir à la carabine le mieux possible, dans la courte période de temps à ma disposition.

Le nombre total de ceux qui ont fait le tir au complet est de 1,405. Le meilleur tireur cette année a été le caporal Shaver, compagnie No. 7, 31e bataillon, qui a fait 63 points sur 80 possibles.

Le bataillon le plus habile au tir a été le 35e Simcoe Foresters; chiffre de mérite: 22.92. La meilleure compagnie au tir, la compagnie No. 4, 35e bataillon; chiffre de mérite, 28.00. Je puis faire remarquer que la même compagnie et le même bataillon avaient également remporté la palme l'année dernière.

Voici le chiffre de mérite et les noms des meilleurs tireurs de chaque bataillon et cavalerie:

	Chiffre de mérite.	Meilleur tireur.	Points.
12ème York.....	17.86	—Musicien Hanstock.....	59
31ème Grey.....	19.77	—Caporal Shaver	63
34ème Ontario.....	17.57	—Sergt. Major Chishom.....	53
35ème Simcoe.....	22.92	—Sergt. S. A. Neilly.....	57
36ème Peel.....	20.48	—St. John.....	52
Cavalerie, 14 coups.....	12.60	—Peter J. Boynton.....	38

Chiffre de mérite de la brigade: 18.53.

Il y a eu un léger progrès comparativement à l'année dernière. L'absence de toute distinction ou prix est, je crois, la raison pour laquelle les hommes prennent si peu d'intérêt au tir à la carabine; de fait, ils semblent soulagés d'un fardeau quelconque lorsqu'ils ont dépensé leurs munitions.

Je suggère que l'on tire moins de coups une autre année, car de cette manière les hommes pourront recevoir une plus forte instruction et retirer plus d'avantages des dix coups qu'ils auront tirés. Avec le système actuel, les hommes sont obligés de faire le tir trop précipitamment.

Je ne saurais terminer ce rapport sans mentionner la manière efficace avec laquelle le sergent Dunford a rempli ses fonctions; aussi, j'espère qu'il sera employé au même titre une autre année.

Il n'y a pas eu heureusement d'accidents pendant le tir.

En terminant, je dois signaler le fait qu'il m'a fallu durant les derniers jours de pratique retenir les mêmes jalonneurs aux buttes depuis six heures a. m. jusqu'à sept heures p. m., ce qu'ils ont fait sans murmurer. Aussi j'espère qu'on leur accordera encore une gratification additionnelle avant la formation d'un autre camp, car autrement il sera impossible de se procurer de bons jalonneurs.

Je demeure, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

JOSEPH WHITE, capt.,

Instructeur de mousqueterie de brigade.

Au lieutenant-colonel DURIE,

Député adjudant-général,

District militaire No. 2.

DISTRICT MILITAIRE NO. 3.

BUREAU DU DÉPUTÉ ADJUDANT-GÉNÉRAL.

KINGSTON, 12 novembre 1875.

MONSIEUR,—J ai l'honneur, conformément aux ordres généraux de milice (7), du 23 avril, 1875, de vous transmettre mon rapport sur l'exercice annuel du district militaire No. 3, pour le soumettre au major-général commandant.

La milice active de ce district comprend les corps suivants :

2 régiments de cavalerie.....	7 troupes.	
2 batteries de campagne.....	} Artillerie.	
4 batteries de place.....		
10 bataillons (64 compagnies).	Infanterie.	

L'effectif nominal de ce district, d'après l'Acte de la Milice et de la Défense, est de :

Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
326	4285	591

L'effectif général des troupes ou compagnies est de 3 officiers et de 55 sous-officiers et soldats; mais on a limité le nombre de ceux qui étaient autorisés à recevoir la solde d'exercice à 2 officiers et 42 sous-officiers et soldats par troupe ou compagnie.

L'effectif de l'état-major de bataillon et de la batterie de campagne n'est pas changé.

Le nombre des officiers et soldats qui pouvaient faire l'exercice annuel et recevoir leur solde, d'après cette règle, était comme suit :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
7 troupes dans 2 régiments de cavalerie...	28	315	343
Deux batteries de campagne.....	10	150	124
Quatre batteries de place.....	8	168	....
64 comp. dans 10 bataillons d'infanterie....	208	2,688	50
Total.....	254	3,321	517

Voici maintenant le nombre de ceux qui ont fait l'exercice et ont été payés jusqu'à cette date :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
7 troupes de cavalerie.....	27	315	342
2 batteries de campagne avec 8 canons.....	10	133	124
2 batteries de place.....	5	74	....
8 bataillons d'infanterie comprenant 52 comp..	156	2,127	35
Etat-major de brigade aux camps	14	21	12
Total.....	212	2,670	513

Les corps qui n'ont pas fait leur exercice cette année so t :

2 batteries de place de Port Hope et Trenton,

2 bataillons d'infanterie, savoir :

16e Prince Edouard. Lt.-col. Walter Ross, M.P.,

49e Hastings. Lt.-col. James Brown, M.P.,

Ces officiers n'ont pas expliqué la raison pour laquelle les corps, dont ils ont le commandement, n'ont pas fait leur exercice.

La cavalerie, les batteries de campagne et l'infanterie ont été divisées en deux brigades et se sont réunies aux camps à Cobourg et Kingston pour 12 jours, à part les batteries de campagne, pour 16 jours.

Camp de Cobourg. { 6^{me} division de brigade à Cobourg, 14 juin 1875.
3^{me} régiment provisoire de cavalerie.
Batterie de campagne de Durham.
40^{me}, 45^{me}, 46^{me} et 57^{me} bataillons.

Camp de Kingston. { 7^{me} division de brigade à Kingston, le 21 juin 1875.
4^{me} régiment provisoire de cavalerie.
Batterie de campagne de Kingston.
14^{me}, 15^{me}, 47^{me} et 48^{me} bataillons.

Les batteries de campagne se réunirent au camp, le 10 et le 17 juin respectivement, et terminèrent leurs exercices avec les autres troupes.

Les batteries d'artillerie de place dont le quartier-général se trouve à 50 milles de Kingston, ont reçu ordre de faire l'exercice dans cette ville, sous la direction du commandant de l'école d'artillerie.

Les autres batteries ont obtenu la permission de s'exercer en vertu des mêmes règles qui s'appliquent aux corps d'infanterie.

La batterie de place de Napanee, commandée par le capitaine Hooper, se rendit à Kingston, le 23 août 1875, et prit ses quartiers à l'école d'artillerie pendant 12 jours.

La batterie de place de Cobourg, commandée par le capitaine Dumble, se trouvant à plus de 50 milles de Kingston, fit ses exercices à son quartier-général en différents temps, conformément aux règles applicables aux bataillons de cité.

Un ordre émis le 27 septembre 1875, déclara que tout autre exercice depuis cette date ne serait pas payé, vu que le crédit affecté à cette fin avait été épuisé.

La batterie de place de Cobourg ayant fait neuf jours d'exercice jusqu'à cette date, fut payée en conséquence. Cette batterie fut inspectée le 12 octobre 1875, à Cobourg, par l'assistant inspecteur d'artillerie pour Ontario, et le major de brigade passa en revue la 6^{me} division de brigade.

L'effectif total des officiers et soldats présents au camp de Cobourg, y compris l'état-major de brigade, était comme suit : 1,456 officiers et soldats, et 184 chevaux. Le coût des rations et du fourrage a été de \$3,899.24, dont \$347.60 pour le fourrage. La solde des officiers et soldats s'est élevée à \$17,546.75, ce qui fait un total de \$21,446.

Au camp de Kingston, il y avait, y compris l'état-major de brigade, 1,347 officiers et soldats, et 269 chevaux. Le coût des rations s'est élevé à \$3,573.49, dont \$668.92 pour le fourrage. La solde des officiers s'est élevée à \$16,563.49, ce qui fait un total de \$20,136.98.

Le camp de Cobourg était commandé par le lieutenant-colonel D'Arcy Boulton, du 3^{me} régiment provisoire de cavalerie, avec son état-major :

Commandant.—Lieut.-colonel D'Arcy Boulton, 3^e cavalerie.

Major de brigade.—Major H. Smith, état-major de milice.

Contrôleur des vivres.—Quartier-maître Van Ingen, 40^e bataillon.

Instructeur de mousqueterie.—Capitaine Johnson, 57^e bataillon.

Quartier-maître de camp.—Major titulaire J. McDerimid, 46^e bataillon.

Aide-de-camp.—Lieut. R. A. Morrow, 3^e cavalerie.

Chirurgien principal.—Chirurgien H. B. Reed, M. D., 45^e bataillon.

Sergent-major du camp.—Sergent-major Burke, 57^e bataillon.

Prévost sous-officier.—Sergent Shea, 40^e bataillon.

Sergent réposé aux approvisionnements.—Sergent M. Y. Calcutt, 57^e bataillon.

Sergent de mousqueterie.—Pas nommé.

Sergent quartier-maître.—Pas nommé.

Sergent d'hôpital.—Pas nommé.

Trompette de brigade.—Trompette John McCallum.

Commis de brigade.—Sergent-major Polkinghorne, batterie de place de Cobourg.

Le camp de Kingston devait être sous le commandement du lieutenant-colonel A. Campbell, du 15^{ème} d'infanterie légère Argyle de Belleville, mais vu la maladie subite de cet officier à la dernière heure, je me rendis au camp, et avec la permission des autorités, je pris le commandement avec l'état-major de brigade suivant :—

Commandant.—Lieutenant-colonel S. P. Jarvis, état-major de milice.

Major de brigade.—Lieutenant-colonel P. W. Worsley, état-major de milice.

Contrôleur des vivres.—Capitaine W. D. Gordon, 14^e carabiniers du Prince de Galles.

Instructeur de mousqueterie.—Capitaine James Byrne, 47^e bataillon.

Quartier-maître de camp.—Quartier-maître Crozier, 15^e bataillon d'infanterie légère, Argyle.

Aide-de-Camp.—Lieutenant J. F. Wilson, batterie A.

Chirurgien principal.—Chirurgien Bristol, 4^e cavalerie.

Sergent-major de camp.—Sergeant-major Charles Field, 14^e carabiniers du Prince de Galles.

Prévost sous-officier.—Sergent J. Rawson, 14^e carabiniers du Prince de Galles.

Sergent préposé aux approvisionnements.—Sergent Alex. Smith, 14^e carabiniers du Prince de Galles.

Sergent de mousqueterie.—Sergent G. T. Salter, 14^e carabiniers du Prince de Galles.

Sergent quartier-maître.—Premier sergent Robert Glen, 48^e bataillon.

Sergent d'hôpital.—Sergent J. F. Miller, 4^e cavalerie.

Commis de brigade.—Sergent P. O'Connor, 14^e carabiniers du Prince de Galles.

Trompette de brigade.—Joseph Robinson, 47^e bataillon.

Marqueurs.—Sept hommes des 14^e et 47^e bataillons au camp.

Le service du camp s'est fait avec zèle et régularité. Le temps fut très-favorable et les rations ont été très-bonnes. Le terrain ayant été bien choisi, et l'état-major ayant été formé avec soin, tout fonctionna bien. Officiers et soldats s'efforçaient de bien tirer parti de l'instruction qui leur était donnée dans le court espace de temps mis à leur disposition.

Les douze jours comprenaient l'aller et le retour, un dimanche et un jour d'exercices à feu pour la revue et la solde. De sorte, qu'il n'y a eu réellement que huit jours d'exercice, ce qui est une période de temps trop courte pour pouvoir être réellement avantageuse pour l'exercice, bien qu'elle suffise pour former les écoles de peloton, les troupes ou compagnies et bataillons, et pour l'inspection des effets militaires.

Une petite partie de l'effectif seule a pu apprendre à monter la garde, mais un grand nombre de miliciens ont fait l'exercice du tir à la cible en dépensant chacun 15 coups à 200, 400 et 600 verges.

On trouvera plus loin le rapport (A) du lieutenant-col. Boulton, les rapports (B) des chirurgiens, les relevés du tir de mousqueterie, tels que fournis par les instructeurs de mousqueterie.

J'ai la douleur de vous annoncer la mort du ci-devant major de la garde, le lieutenant-colonel W. P. Phillips, survenue le 1^{er} septembre, après une longue et souffrante maladie. Ses restes ont été inhumés, le 3 septembre, avec les honneurs militaires. La batterie "A" a fourni en cette occasion la musique—l'affût de canon, les chevaux et les conducteurs, et le 14^{ème} des Carabiniers P. O. W., dans lequel le lieutenant-colonel Phillips commandait autrefois une compagnie, formait l'escorte.

Comme il tomba malade à l'époque de la réunion des camps, je m'adressai au quartier-général pour obtenir les services d'un autre major de brigade, et le lieutenant-colonel P. W. Worsley, major de brigade dans la brigade du Grand Tronc, reçut ordre de se rendre à Kingston pour remplir ces fonctions. Je suis heureux de pouvoir reconnaître que les connaissances militaires de cet officier, sa grande régularité, sa diligence, et son bon tempérament, n'ont pas peu contribué au succès du camp de Kingston sous tous les rapports.

Les autres officiers de l'état-major ont bien rempli leurs fonctions respectives. Je dois pourtant faire une mention spéciale des services du capitaine Byrne, du 47ème, l'instructeur de mousqueterie, et du capitaine Gordon, du 14ème, le contrôleur des approvisionnements.

Je remarque avec plaisir que le lieut. col. Boulton a remercié l'état-major de brigade au camp de Cobourg, ainsi que tous les officiers et soldats, du concours empressé qu'ils lui ont donné et de leur obéissance absolue à ses ordres.

Un concours amical à la carabine eut lieu au camp de Kingston entre dix officiers des 47ème et 48ème bataillons respectivement ; les officiers du 47ème remportèrent la victoire. Le capitaine Byrne, du 47ème bataillon, instructeur de mousqueterie, au camp, fit 52 points sur 60 possibles. C'est la plus forte série qui ait été faite dans le district.

Le 47ème bataillon de Frontenac a aussi obtenu le chiffre de mérite le plus élevé dans le district, soit 20.08.

La santé des troupes aux deux camps a été excellente, et il n'est arrivé aucun accident aux officiers ou aux soldats ; deux chevaux seulement de la troupe de cavalerie de Picton ont été sérieusement blessés au camp de Kingston. Les propriétaires de ces chevaux ont reçu une indemnité libérale du département de la milice. La libéralité du gouvernement dans des cas semblables, a toujours de bons fruits.

On voit par les rapports (B.) des chirurgiens, que l'un d'eux suggère que l'on augmente la quantité des médicaments dans les paniers de campagne. On remarquera aussi qu'il faut une tente d'ambulance à chaque camp.

Il n'est pas juste que les autres occupants de tentes reçoivent sous leurs tentes des camarades malades ou blessés. Les tentes sont toujours encombrées.

Je dois mentionner ici le fait que M. John Creighton, le préfet du pénitencier, qui se trouve à proximité du lieu de campement, nous a donné une grande quantité de chaux vive dans un but d'hygiène. Il nous a fait livré cette chaux sans aucun frais pour nous, et si faible que puisse paraître ce service, M. Creighton a droit aux remerciements du département et de tous les officiers et soldats réunis au camp.

Les chirurgiens vétérinaires devront aussi être munis de tous les instruments et médicaments nécessaires pour le prompt traitement des chevaux malades ou blessés.

Nous devons nous féliciter de voir que les différents corps de cavalerie dans le district se sont enfin formés en deux régiments provisoires avec un état-major complet. J'insiste encore sur l'encouragement que l'on devrait donner à cette arme de la milice. Deux belles troupes se sont dissoutes durant l'année 1874. Le 3ième régiment n'a maintenant que trois troupes, et il n'y a pas de localité dans tout le pays qui convienne mieux pour la cavalerie que les comtés de Durham, Northumberland et Peterborough. Le 4ième régiment n'a seulement que 4 troupes, et il pourrait facilement en former deux autres dans le voisinage de Kingston.

Chaque régiment devrait avoir au moins 6 troupes.

Le coût de la sellerie et des carabines forme la dépense principale.

On verra par les rapports des contrôleurs des approvisionnements, que le coût du fourrage durant ces deux camps a été de seulement trois piastres pour chaque cheval, durant toute la période de temps consacrée à l'exercice annuel, et que la moyenne des dépenses pour chaque officier et soldat, y compris les chevaux de la cavalerie, ne s'est pas élevée à quinze piastres par tête pour la même période de temps.

Un corps de cavalerie qui coûte si peu en temps de paix, serait d'une valeur inappréciable en temps de guerre ou de troubles civils, pour le service d'éclaireurs et pour mettre l'infanterie au courant de l'approche ou des mouvements de l'ennemi.

Le Canada n'est pas un pays étroit entouré de haies, ou coupé par des fossés, où des cavaliers sont exposés à faire des sauts périlleux, ou à faire de longs détours pour éviter des obstacles insurmontables. Les clôtures ne sauraient être un obstacle pour un corps d'éclaireurs à cheval. Une demi-douzaine d'hommes envoyés de l'avant abaisseraient les clôtures plus vite que le corps principal ne pourrait les suivre, et la même route leur serait ouverte lorsqu'il voudraient battre en retraite pour aller se mettre sous la protection des carabines.

L'idée se répand graduellement que l'ancien soldat de cavalerie, armé de l'épée et du pistolet devra être bientôt remplacé, ou dans tous les cas assisté du carabier à cheval, lesquels formeraient comme une avant-garde éloignée de l'infanterie, et seraient à leur tour protégés par le feu de l'artillerie à plus de mille verges en arrière.

C'est un fait digne de mention que la cavalerie dans les deux camps était au complet, moins un soldat et un cheval. Aucune autre arme n'était aussi bien représentée en proportion.

Beaucoup de jeunes cultivateurs qui ont des chevaux, s'enrôleraient volontiers dans la cavalerie, tandis qu'ils ne veulent pas faire partie de l'infanterie. Si on encourageait ces jeunes gens à s'enrôler en utilisant leurs chevaux, le nombre de beaux animaux que l'on rendrait ainsi propres au service, en les habituant au bruit des camps, à porter la selle, à marcher ensemble ou séparément, à rester tranquilles lorsque leurs cavaliers descendent pour faire feu, et à ne pas se ruer les uns les autres lorsqu'ils sont dans les rangs ou attachés au piquet, ce qui arrive souvent lorsque des chevaux viennent en contact avec d'autres animaux de leur espèce qui leur sont étrangers, ferait plus que compenser leurs frais d'entretien durant quelques jours de l'année.

Les bataillons d'infanterie se composent généralement de recrues. On présume que les hommes s'enrôlent pour trois ans et prennent le serment en conséquence. Mais il n'y a pas à douter qu'il y a bien des exceptions dans beaucoup de bataillons. Faire l'appel nominal du bataillon, à son arrivée au camp, pour voir si l'enrôlement s'est fait conformément à la loi, serait encore diminuer la durée des exercices. Dans tous les cas, il vaudra mieux rendre le service attrayant par une solde additionnelle ou par d'autres moyens, que de laisser aux officiers la tâche de remplir leurs cadres en y faisant entrer, coûte que coûte, des gens d'une classe inférieure. Je crains que la force active, telle que maintenant constituée, ne disparaisse graduellement en temps de paix.

Deux beaux bataillons de ce district n'ont pas fait cette année l'exercice. J'en ignore la raison, et je suppose seulement que les hommes n'ont pas voulu aller faire le service, même avec des commandants aussi influents que les ceux des bataillons de Prince Edward et Hastings. Je ne crois pas que le service compulsoire ou le tirage au sort puisse être adopté en temps de paix avec succès dans ce pays.

Notre loi actuelle sur la milice, élaborée en vue d'une force purement volontaire, ne saurait faire face aux difficultés et aux dépenses qu'entraînerait l'exercice et le contrôle de recrues récalcitrantes, car il faudrait un corps de police pour arrêter les mécontents, et une armée de magistrats pour prendre connaissance de leur cas, et malgré tout cela, il nous en échapperait encore un grand nombre.

Dans un cas de guerre, si les volontaires ne répondaient pas à l'appel, la loi martiale prévaudrait, et on pourrait employer la force militaire pour mettre à exécution le tirage au sort. Le grand prévôt n'aurait à faire que quelques exemples de sévérité pour inciter la population à obéir à l'autorité, et dans ces conditions, le tirage au sort pourrait fort bien remplacer le système volontaire actuel, avec toutes chances de succès.

L'une des grandes lacunes que l'on remarque dans l'organisation de l'exercice annuel, c'est le manque de maîtres d'exercice de bataillon. Quelques bataillons étaient mieux favorisés sous ce rapport que d'autres, mais aucun n'avait réellement un bon instructeur.

Les fonctions de sergent-major sont très-difficiles à remplir dans ce pays, car tous les sous-officiers compétents, qui, par les connaissances qu'ils ont antérieurement acquises dans l'armée, s'étaient rendus capables d'occuper ce poste, ne connaissent pas les perfectionnements qu'a subis l'exercice, et leurs habitudes et manières se sont de plus considérablement altérées dans leur contact avec les citoyens.

Quant à la batterie de campagne de Kingston, il faut attribuer sa bonne constitution, sa tenue vraiment militaire, et la bonne discipline en général des hommes, à l'exemple et à l'enseignement du sergent Clarke, de la batterie "A." de l'artillerie Royale, lequel était attaché à la batterie en qualité d'instructeur, avec la permission du commandant de l'école d'artillerie à Kingston.

Les batteries de campagne ont été pourvues de munitions pour le service des

grosses pièces. Ces exercices ont eu lieu sous la direction de l'assistant-inspecteur d'artillerie pour Ontario, qui a fait aussi l'inspection officielle de cette arme et l'a fait manœuvrer, en compagnie du major-général commandant la milice aux deux camps.

Le major-général accompagné de son état-major personnel, a passé les camps en revue, le 24 juin, à Cobourg, et le 25 juin, à Kingston.

Les sommes suivantes ont été payées cette année pour de bons corps de musique dans ce district.

3 ^{me} régiment de cavalerie, Cobourg.....	\$ 75
14 ^{me} bataillon, Kingston.....	100
15 ^{me} do Belleville.....	100
40 ^{me} do Cobourg.....	100
45 ^{me} do Bowmanville.....	100
46 ^{me} do Port Hope.....	100
47 ^{me} do Kingston.....	100
48 ^{me} do Napanee.....	100
49 ^{me} do Belleville.....	100
57 ^{me} do Peterborough.....	100
Batterie "A," Kingston.....	75
	<hr/>
	\$1050

Ces montants avaient été octroyés par le département de la Milice pour aider les bataillons à défrayer les frais d'entretien de leurs corps de musique.

Les instruments, à l'exception de ceux de la batterie "A," sont la propriété des corps mentionnés plus haut, et sont payés au moyen de souscriptions.

Les associations de carabiniers du district ont reçu les gratifications suivantes :

Association de la 6 ^{me} brigade, Cobourg.....	\$75
do de Kingston, Kingston.....	75
do de Hastings, Belleville.....	75
do de Lennox et Addington, Napanee.....	75
do de Cobourg, Cobourg.....	75
	<hr/>
	\$350

Ces associations sont toutes affiliées à l'Association des Carabiniers du Canada, ou à l'Association des Carabiniers d'Ontario, et elles augmentent tous les ans en nombre et en importance.

En terminant, je dois exprimer mes remerciements aux commandants des corps et à l'effectif en général, ainsi qu'au lieutenant Wilson, de la batterie "A," qui a fait les fonctions d'un officier d'ordonnance, pour le concours qu'ils m'ont donné et le zèle avec lequel ils ont rempli mes ordres pendant que les troupes étaient sous les armes.

Pour ce qui regarde la recommandation du major-général dans son rapport à l'effet de nommer des maîtres d'exercice compétents, je pense que les observations suivantes du ci-devant adjudant-général MacDougall, en 1868, corroboreront parfaitement l'opinion du major-général à ce sujet :

"Une division ou brigade de l'année régulière est une machine comparativement parfaite, dont toutes les parties, fonctionnant toujours bien, demandent peu de contrôle. Une force de milice, d'un autre côté, ressemble à une machine dont toutes les parties sont constamment échauffées par suite du frottement, et qui demande la plus grande surveillance.

"En supposant que les deux se mettraient en campagne contre l'ennemi, on ne nierait pas qu'il faudra de meilleurs officiers d'état-major à la milice pour la rendre efficace.

“ Si un pays ne maintient d'ordinaire que les troupes nécessaires pour le protéger en temps de paix, il n'a réellement pas de force militaire. On tient des troupes sur pied en temps de paix pour se protéger contre une guerre possible, et c'est un axiome reconnu que, pour bien se préparer contre toute éventualité, il faut maintenir en temps de paix un noyau d'armée qu'on peut augmenter au cas de besoin. Un noyau d'armée représentant une grande armée, est beaucoup plus précieux comme mesure de prévoyance en temps de paix, et en même temps bien moins dispendieux que le serait une petite armée complète dans toutes ses parties. L'état-major-général et les officiers forment de suite les parties les plus essentielles et les moins coûteuses d'un noyau d'armée. A la fin d'une guerre, on déduit principalement les dépenses par la diminution du nombre des soldats, et très-peu par la diminution de l'état-major et du nombre des officiers.

“ Si l'on maintient une force militaire dans ce cas, un certain nombre d'officiers d'état-major *instruits* est indispensable.”

Ces observations font voir clairement la lacune que l'on remarque dans chaque corps de la milice active, savoir, le manque d'officiers d'état-major compétents. Il n'est pas possible que les officiers qui forment l'état-major de l'adjutant-général, puissent devenir des instructeurs de compagnie et de bataillon dans chaque corps. Leurs occupations sont multiples, et il leur faut consacrer tout leur temps au maintien de notre organisation militaire, et à la correspondance nécessaire sur des matières officielles avec le quartier-général de la milice à Ottawa. A part les camps où il leur faut commander des corps considérables réunis pour l'exercice annuel, leurs devoirs consistent à surveiller l'administration en général, à voir à la manœuvre des troupes en brigade, plutôt qu'à agir comme adjutants des bataillons et maîtres d'exercice.

Le rapport du major-général, daté du mois de février 1875, recommande que des adjutants et sergents-majors permanents soient nommés pour chaque bataillon d'infanterie, ainsi qu'un instructeur de cavalerie pour chaque province. Il est d'opinion que des écoles d'infanterie produiraient en abondance les adjutants et sergents-majors ainsi que des instructeurs compétents.

Ces adjutants et sergents-majors formeraient le nombre d'officiers d'état-major que le général Macdougall disait, il y a longtemps, en 1868, être indispensable au maintien d'une force militaire.

Mais tant que ces écoles militaires n'auront pas été établies, et qu'elles n'auront pas formé des officiers et sous-officiers compétents, il est difficile de s'en procurer, à moins qu'on ne les emprunte à l'armée régulière.

Et pour fonder les écoles projetées, il faudra obtenir les services d'officiers compétents, jusqu'à ce que des enfants du sol, rompus au service militaire, puissent les remplacer.

S. P. JARVIS, lieutenant-colonel,
Député adjutant-général,
District militaire No. 3.

L'adjutant-général de milice,
Ottawa.

(A.)

QUARTIER-GÉNÉRAL DE LA 6^E DIVISION DE BRIGADE.

COBOURG, 24 juin 1875.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous faire rapport que les troupes de cette division ont terminé leur exercice annuel au camp, qu'elles ont quitté dans un ordre parfait et dans un état de santé excellent.

Les différents corps du service, la cavalerie, l'artillerie et l'infanterie, étaient tous au complet — j'entends le nombre autorisé à faire l'exercice.

Le chirurgien principal fait rapport que “ la condition hygiénique du camp n'a rien laissé à désirer.”

Le camp a été conduit conformément aux règles établies. Officiers et soldats ont fait le service avec zèle. Le lieu de campement était bien choisi. Le terrain n'était pas assez étendu cependant pour que la cavalerie ait pu faire le tir à la cible.

Je suis heureux de pouvoir remercier l'état-major de brigade, les officiers et soldats, du concours empressé qu'ils m'ont donné, et de leur soumission parfaite à mes ordres.

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

D. E. BOULTON,
Lieut.-col., 3ème régt. de cavalerie,
Commandant le camp.

Lieut.-col. JARVIS,
Deputé adjudant-général,
District militaire No. 3.

[B.]

LE CAMP " POINTE REDDEN."
-2 juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que la santé des hommes, qui composent le 48ème régiment au camp cette année, a été excellente. Le site magnifique du camp sur les bords du lac Ontario, les brises rafraîchissantes qui y soufflent constamment, jointes à l'absence de boissons enivrantes, sont la seule cause de la santé des troupes. Le choix judicieux de ce site est dû au lieut.-colonel Jarvis, C. M. G., D. A. G., commandant.

Les rations en général étaient très-bonnes, à une exception près: la viande, qui était trop maigre pour être tendre et nutritive. Je recommande qu'à l'avenir on nous serve de la viande de bœuf nourri à l'étable, au lieu de bœuf nourri à l'herbe, car elle est préférable en tout temps et surtout à cette saison de l'année. Les cuisiniers des différentes compagnies n'ont fait entendre aucune plainte, et se sont toujours dits satisfaits de la qualité et de la quantité des vivres.

Parmi les quelques cas de maladie que l'on eu à traiter, la dysenterie et la constipation sont les plus nombreux. Il y a eu cependant trois cas sérieux: l'un de congestion de poumons, l'un de choléra morbus, et l'autre de fièvre intermittente; heureusement que les malades, grâce à un traitement efficace, ont recouvré promptement la santé.

Je suggère que les médicaments suivants soient ajoutés à la liste déjà fournie, savoir:

"Hydrate Chlorale," "Glycerine," "Linimentum Ammoniacae" et "Pulv Ipecac."

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

THOS. KEITH ROSS, M.D.,
Chirurgien du 48ème bataillon.

Lieut.-colonel^r Fairfield,
Commandant le 48ème bataillon.

LISTE des malades du 48me bat., jointe à une liste de médicaments prescrits.
Camp Redden, 2 juin 1875.

No. Compagnie.	Grade et nom.	Maladie.	Médicaments prescrits.
Co. No. 4.....	Sergent Filson.....	Choléra morbus.....	Diarrhœa Mix. Pil. Opii.
" " 1.....	Soldat Nath. Wormworth.....	Contusion à la tête...	Pil. Cath. Co. Pulv. Ipecac Co.
" " 3.....	" Chas. Walsworth.....	Congestion des pou..	Pulv. Jalapac Co. Pulv. Ipecac Co. Quinine.
" " 2.....	" Ed. Smith.....	Constipation.....	Pil. Cath. Co.
" " 2.....	" John Brown.....	"	do
" " 2.....	" J. Hicks.....	Fièvre intermittente.	do & Quinine.
" " 2.....	" A. Hamilton.....	Constipation.....	do
" " 3.....	" Jas. Kimber.....	"	Pulv. Jalapac Co.
" " 6.....	" Lansing Babcock.....	Entorse	Térébenthine, Pul. Ipecac Co.
" " 6.....	" J. Curtis.....	Dyssenterie.....	Diarrhœa Mixt.
" " 6.....	" Peter Babcock.....	Panaris.....	Pil. Cath. Co.
" " 6.....	" Abraham Snyder.....	Dyssenterie.....	Diarrhœa Mixt. Pil. Opii.
" " 5.....	Sergent A. Brown.....	"	do do
" " 6.....	Soldat J. Hawley	"	do do
" " 1 Musiq.	" And. McGregor.....	Maladie des yeux.....	Linci Sulphatis.
" " 5.....	" Sid. Charleton.....	Dyssenterie.....	Diarrhœa Mixt. & Pil. Opii.

Je certifie que cet état est exact.

T. K. ROSS, M.D.,
Chirurgien du 48me bataillon

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-inclus, un rapport général sur la santé des hommes, d'après des rapports faits chaque matin par les chirurgiens attachés aux différents bataillons et corps au camp.

Vous pouvez constater qu'il a été fait rapport que le nombre le plus considérable de ceux qui avaient demandé des soins médicaux par jour, avait été de treize, dont six ont été déclarés incapables de faire le service.

Le nombre total de ceux qui ont demandé les soins de médecin durant les douze jours au camp a été de soixante-sept.

Je dois remarquer que presque tous ces cas provenaient visiblement d'un changement de nourriture et d'occupation.

Il y a eu de plus un cas de brûlure au pied, survenu à un soldat du 14^{ème} bataillon, qui fut traité par lui-même dans une tente d'ambulance, et un cas de coup de poignard ; le blessé fut renvoyé chez lui avec la permission du chirurgien de la batterie de campagne de Kingston.

On peut dire que la condition hygiénique du camp a été bonne en général.

Je constate avec plaisir que les chirurgiens des différents corps m'ont rendu tout l'aide possible en mettant à exécution toutes les recommandations et ordres que j'ai dû émettre de temps à autre au sujet des mesures hygiéniques à prendre pour le camp.

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

A. S. BRISTOL,
4^{ème} régiment de cavalerie,
P. M. O. Camp de brigade de Kingston,
Juin et juillet, 1875.

Lieut.-col. JARVIS, D. A. G.,
District militaire No. 3,
Commandant.

ÉTAT GÉNÉRAL DES MALADES, CAMP DE BRIGADE DE KINGSTON.

Mois.	Jours.											Total.	Remarques.		
		De service, 4 ^{me} rég. de cavl.	De service, 48 ^{me} bataillon.	De service, 47 ^{me} bataillon.	De service, 15 ^{me} bataillon.	De service, 14 ^{me} bataillon.	De service, bat. de campagne.	Non de service, 4 ^{me} régiment.	Non de service, 48 ^{me} régiment.	Non de service, 47 ^{me} bataillon.	Non de service, 15 ^{me} bataillon.			Non de service, 14 ^{me} bataillon.	Non de service, batt. de camp.
1875.															
Juin	22	1		1											4
"	23			2	1			1	2					1	7
"	24	1	1	1			4	2	1					1	11
"	25			6			3								9
"	26	1		6				1	1						9
"	27	2													2
"	28			6					2			5			13
"	29		2	2	2	1		1		1					9
"	30	2						3							5
Juillet	1							2							2
"	2	1													1

A. S. BRISTOL, M. D.
P. M. O

DISTRICT MILITAIRE No. 4.

BUREAU DU DÉPUTÉ ADJUDANT-GÉNÉRAL,
BROCKVILLE, 1er décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les opérations de la milice active dans ce district pour l'année 1875-76, ainsi qu'un "Résumé du rapport d'inspection", un "Relevé du tir à la cible du district," et le rapport (A) de l'instructeur de mousqueterie.

Le nombre des miliciens qui ont fait l'exercice, y compris les Gardes à pied du Gouverneur-Général, se décompose comme suit :—Officiers, 139 ; sous-officiers et soldats, 1,958 ; chevaux, 234 ; total, officiers et soldats, 2,093, soit 624 de plus que l'an dernier.

Un camp de brigade, formé à Brockville, le 22 juin, se composait des corps suivants :—

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
Etat-major.....	7	9	6
<i>Cavalerie.</i>			
Troupe, de Prescott, lt. (maintenant capt.) Raney.	3	39	43
Troupe d'Ottawa, capt. Sparks.....	2	40	41
<i>Artillerie.</i>			
Batterie de campagne d'Ottawa, capt. Stewart...	4	72	60
Batterie de camp. de Gananoque, capt. McKenzie.	5	70	61
Brigade d'artillerie de place d'Ottawa, lieut.-col. Egleson, 7 batteries.....	16	282	4
<i>Infanterie et Carabiniers.</i>			
41ème bataillon, lieut.-col. Cole, 5 compagnies....	15	210	4
42ème do lieut.-col. Buell, 7 do	18	294	4
43ème do Nos. 3, 6, et 9 compagnies.....	6	106	2
56ème do lieut.-col. Jessup, 7 compagnies..	17	229	4
59ème do lieut.-col. Bergin, 7 do ..	22	294	4
<i>District militaire No. 5.</i>			
Compagnie d'infanterie de Wakefield, capt. Cates.	2	35	0
do do Aylwin capt. Chamberlain	2	38	0
Total au camp de brigade.....	119	1,718	233
<i>A fait l'exercice au camp de bataillon à Caledonia Springs, depuis le 7 septembre.</i>			
18ème bataillon, lieut.-col. Urquhart, 6 compagnies	20	236	5
Grand total.....	139	1954	238

Les Gardes à pied du Gouverneur-Général semblent former partie du contingent du district, mais comme ils constituent une organisation spéciale, communiquant directement avec le quartier-général, je ne suis pas en mesure de connaître le nombre de ceux qui ont fait l'exercice annuel. Il en résulte naturellement que l'effectif du district semble moins nombreux qu'il l'est réellement.

Cavalerie.

Grâce à une permission spéciale, j'ai pu obtenir encore les services du lieut.-col. Lovelace, qui, habilement secondé par les différents officiers, a réussi à rendre cette arme du service passablement efficace.

La troupe de Prescott a parcouru 13 milles en allant au camp et en revenant. La troupe d'Ottawa a franchi une distance de 76 milles pour se rendre au camp, et elle est revenue par le chemin de fer. J'ai constaté qu'il coûterait moins cher de renvoyer cette troupe par le chemin de fer, et nous obtenions de cette manière deux jours additionnels d'exercice.

ARTILLERIE.

La batterie de campagne d'Ottawa parcourut 76 milles pour se rendre au camp, et elle retourna par le chemin de fer, tout comme la cavalerie, ce qui offrait les mêmes avantages.

La batterie de campagne de Gananoque a pris une journée pour franchir 30 milles pour se rendre au camp, et autant pour le retour.

Lorsque la distance ne peut être franchie en un jour, et que la période de temps consacrée à l'exercice est si courte, je suis d'opinion qu'il faut mieux faire transporter la cavalerie par chemin de fer, et ce district est tellement disposé qu'il faut nécessairement parcourir de grandes distances pour se concentrer à un point donné.

L'assistant inspecteur de l'artillerie a passé en revue les batteries, et s'est déclaré satisfait de leur bonne tenue et efficacité. Les deux batteries ont pratiqué le tir à boulets et bombes.

La brigade d'artillerie de place d'Ottawa, forte de sept batteries, a fait l'exercice annuel pour la première fois au camp de brigade, et quoiqu'il n'y eut pas de grosses pièces à sa disposition pour l'exercice de l'artillerie, elle a tiré avantageusement parti du temps en faisant l'exercice de bataillon et de brigade et en pratiquant le tir à la cible. L'efficacité qu'elle a ainsi acquise n'aurait pu être obtenue autrement. L'assistant inspecteur de l'artillerie a aussi passé ce corps en revue.

INFANTERIE ET CARABINIERS.

A l'exception du 43ème bataillon, la plus grande partie de ce corps était au complet, et offrait une meilleure apparence, physiquement parlant, que ces dernières années. Chaque corps avait comme à l'ordinaire bon nombre de recrues, et comme il ne restait réellement que neuf jours francs pour l'exercice et le tir à la cible, il est étonnant que les résultats aient été aussi satisfaisants. Il n'y avait encore eu que trois jours d'exercice lorsque le camp fut inspecté par le major-général, et comme ils avaient été principalement consacrés à l'exercice de peloton et de compagnie, on n'a pu exécuter en cette occasion que quelques évolutions de brigade; mais à la levée du camp, les troupes étaient aussi bien disciplinées qu'on pouvait s'y attendre en un aussi court espace de temps, et elles n'auraient pu faire autant de progrès si l'exercice s'était fait autrement que dans un camp de brigade. Le "résumé des rapports d'inspection" indiquera les évolutions que l'on a faites ainsi que le degré d'efficacité des corps respectifs.

Comme beaucoup des soldats du 18ème bataillon sont occupés à l'exploitation du bois, l'officier commandant de ce corps crut qu'il valait mieux faire l'exercice dans un camp de bataillon, qui fut formé à Caledonia Springs, le 7 septembre. Je ne suis pas en faveur de camps aussi peu considérables. Les dépenses sont plus grandes en proportion, et les hommes ne sauraient acquérir le même degré d'efficacité; à cette époque de l'année, les jours sont courts et le temps est susceptible de devenir pluvieux, ce qui empêche le tir à la cible. Les corps avaient fait des progrès satisfaisants, dans ces circonstances, lors de mon inspection, et tant que les officiers et les soldats se trouveront dans la même position, je suppose qu'il faudra faire l'exercice annuel de la même manière; mais je suis d'avis que les officiers remédieront finalement à cet inconvénient, et qu'ils verront l'avantage de prendre les mesures nécessaires pour se joindre aux camps de brigade.

Le service du camp de brigade s'est fait en conformité des ordres généraux en date du 23 avril, et tout fonctionna mieux qu'en aucune autre circonstance. Il n'y a pas de sérieuses infractions à la discipline, et on n'a pas entendu de plaintes. Le canonnier John Lyons, de l'artillerie O. B. G., est mort la veille de la formation du camp, d'une congestion de poumons. On l'avait transporté avant sa mort à un hôtel en ville. Un cheval de la batterie de campagne de Gananoque fut tué accidentellement pendant l'exercice. Les rapports des commissaires nommés pour s'enquérir de ces cas vous ont été transmis dans le temps. En somme, la santé des hommes a été exceptionnellement bonne, à en juger par le rapport suivant du chirurgien de service le 28 juin :—

CAMP, BROCKVILLE, 29 juin 1875.

MONSIEUR,—Comme j'ai été nommé chirurgien de service pour lundi, e 28 juin courant, j'ai l'honneur de faire rapport que la condition hygiénique du camp m'a paru très-satisfaisante. L'absence de buvettes, et l'éloignement de la ville, ont eu pour effet de diminuer la consommation des boissons enivrantes parmi les hommes, et la situation particulièrement hygiénique du lieu de campement n'a pas peu contribué à rendre ce camp l'un des plus sains que j'aie encore vus. L'eau est abondante et pure. Les cabinets sont propres et inodores, ce qui est dû à l'emploi de la terre sèche et à un peu de chlorure de chaux que l'on a obtenue dernièrement. L'inspection du pain et de la viande a été aussi satisfaisante. J'ai constaté par mes entrevues avec les chirurgiens des différents bataillons, qu'ils n'ont pas eu de maladies à traiter, à part quelques unes peu graves, et occasionnées par un changement de vie et un service actif.

J'ai l'honneur d'être,

M. K. CHURCH,

Assistant-chirurgien, 56ème bataillon.

A l'officier commandant au camp,
Brockville.

A ce sujet, je dois faire rapport que j'ai pris sur moi la responsabilité d'émettre un ordre défendant l'établissement de buvettes, comme aux camps précédents, et je fis des arrangements en même temps avec deux personnes responsables et dignes de confiance pour ouvrir sur les lieux des épiceries, où les hommes pourraient se procurer les articles nécessaires aux prix les plus réduits. Aussi je partage l'opinion du Dr. Church, que non seulement on doit attribuer en grande partie à cette mesure la bonne santé des hommes, mais aussi le progrès notable que l'on a remarqué dans la conduite des troupes en général, et sans un ordre des autorités à l'effet contraire, je me propose à l'avenir d'adopter la même règle.

Les armes, fourniments et uniformes étaient propres lors de l'inspection. L'inspecteur de mousqueterie fait rapport que dix pour cent environ des carabines sont hors de service, en l'absence de quelques légères réparations, aux culasses spécialement.

Quelques articles font défaut, ils se perdent généralement en allant au camp et en revenant. Quelques uns de ces articles manquent depuis les troubles fœniens.

Les uniformes sont en général en bon état; mais les vestes Norfolk en serge sont trop longues, ce qui fait que les ceintures s'adaptent rarement aux ceinturons en cuir, ce qui donne une apparence peu militaire aux soldats. Il me semble qu'on pourrait confectionner une veste avec bien moins de drap, sans compter qu'elle pourrait être plus élégante. Les nouveaux pantalons sont d'une très-mauvaise couleur et semblent être d'une pauvre qualité.

Les nouveaux bonnets de police semblent plaire à ceux qui les portent, surtout à cause de leur visière qui protège la vue, mais les matières dures que l'on fait entrer dans la confection du bonnet font qu'il peut être facilement endommagé, ce qui nuit ensuite à son apparence.

Les revues ont lieu de la manière ordinaire, et j'ai constaté un grand progrès dans l'exactitude des rôles d'appel.

L'embaras où l'on s'est trouvé pour choisir un endroit convenable pour le campement, l'exercice, et le tir à la cible, semble augmenter. La corporation de Belleville nous a fourni cette année, à grands frais, le terrain; elle a de plus érigé les buttes, et nous a approvisionné d'eau gratis. Ce système ne saurait se continuer longtemps, et il vaudrait bien mieux avoir des terrains permanents, sur lesquels l'argent que l'on dépenserait annuellement serait affecté à des travaux d'une nature permanente. Comme il y a beaucoup de terrains de l'ordonnance dans la province, dont on n'aura probablement pas besoin pour des fins militaires, ne pourrait-on pas en vendre quelques-uns, et prendre le produit de revient pour acheter un lieu de campement dans ce district? Je crois que cette matière mérite sérieuse considération.

J'ai constaté que la brigade pouvait se concentrer beaucoup plus rapidement et convenablement à Brockville qu'à tout autre endroit, et que les approvisionnements y sont à aussi bon marché et d'aussi bonne qualité. Les rations coûtent 19½ cts. par homme par jour, et le fourrage 40 cts. par ration de 10 lbs. d'avoine et 15 livres de foin.

Je dois remercier tous les officiers qui ont fait l'exercice, du zèle et de l'énergie avec lesquels ils ont rempli leurs fonctions respectives. Les officiers suivants qui ont formé partie de mon état-major m'ont rendu de grands services: le major Mattice, major de brigade; le major Wylie, payeur du district; le capitaine Weatherly, des Gardes à pied du Gouverneur-Général, quartier-maître du camp; le capitaine et payeur Jones, du 41ème bataillon, contrôleur des approvisionnements; e capitaine (maintenant major) Butterfield, du 18ème bataillon, officier d'ordonnance; le lieutenant et adjudant Dartnell, 18ème bataillon, instructeur de mousqueterie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

W. H. JACKSON, lieutenant-col.

Député adjudant-général, district militaire No. 4.

L'adjudant-général de milice,
Ottawa.

[A.]

CAMP DE BRIGADE, BROCKVILLE,
3 juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer ci-inclus les relevés du tir à la cible des différents corps qui ont fait l'exercice annuel pour l'année 1875-76, ainsi qu'un résumé de la pratique du tir.

Le chiffre de mérite de la brigade est de 14·85; le meilleur bataillon au tir est le 43me, dont le chiffre de mérite est 20·45; la meilleure compagnie au tir est le No. 4 de ce bataillon; chiffre de mérite: 23·18; et le meilleur tireur de la brigade est le soldat Truman Guild, de la compagnie No. 5, 42me bataillon, qui a fait 47 points.

Le manque de temps à notre disposition a fait qu'on n'a pu consacrer que sept jours au tir à la cible; comme il n'y avait de plus que cinq cibles et qu'il fallait quitter le champ du tir chaque après-midi pour faire l'exercice, il a été impossible de compléter le tir à la cible. Les deux troupes de cavalerie et les compagnies Nos. 1 et 2 du 59me bataillon, et quelques autres parmi d'autres corps, n'ont pu faire les exercices à feu.

En l'absence d'un champ de tir plus étendu, les exercices à feu ont dû se faire à 200 et 400 verges, savoir: Dix coups par homme à 200 verges, et cinq coups à 400 verges. Cela vaut mieux, je crois, que de tirer cinq coups à 600 verges, car avec un aussi grand nombre de recrues, lorsque le temps manque pour leur donner une instruction convenable, on gaspille la plus grande partie des munitions à cette distance.

La température a été favorable pour le tir; le vent a été très-faible, et soufflait principalement de la gauche.

Je n'ai pas d'accidents à mentionner, à l'exception de deux ou trois culasses de carabines qui ont éclaté en faisant feu, mais sans causer aucun dommage sérieux. Autant que j'ai pu le constater, ces accidents ont été occasionnés par certaines déféciosités dans les culasses.

J'attire aussi votre attention sur l'état des carabines, dont au moins dix pour cent ne sont plus propres au service.

Voici les causes principales qui rendent ces carabines hors de service :

1. La grippe de la culasse fonctionnant mal ou étant usée est cause que la culasse s'ouvre à chaque décharge de la carabine.

2. Les cheminées et les chiens sont brisés.

3. L'extrémité supérieure du chien s'étant aplatie par suite d'un frottement continu sans capsules, il en résulte que le chien adhère à la cheminée et empêche la carabine de s'ouvrir de cette manière.

4. La charnière de la culasse fonctionne mal, de sorte que les hommes sont ou incapables de l'ouvrir ou doivent employer la force pour cela.

5. Les platines sont défectueuses, et quelques-unes ne fonctionnent pas du tout, et un très grand nombre fonctionnent avec plus ou moins de régularité.

6. La mire est ou trop serrée ou trop relâchée, car dans ce dernier cas elle tombe à chaque coup de la carabine.

Le filet de la vis de la baguette à curage étant usé dans les trois-quarts des carabines, la baguette sort à chaque coup de carabine, ce qui nuit à la précision du tir. Je suggère que l'on ne donne plus de baguettes, car un bout de corde joint à un peu de chiffon les nettoierait aussi bien.

Beaucoup de ces déféciosités ne sauraient être facilement remarquées avant la décharge de la carabine. Il est absolument nécessaire, si l'on veut tenir les armes en bon état de service, qu'un armurier compétent visite les différents arsenaux périodiquement, dans le but d'examiner et de réparer les armes, afin de faire en sorte qu'elles ne deviennent pas inutilisables. Dans beaucoup de cas, il suffirait de quelques minutes d'ouvrage d'une personne compétente pour mettre en bon état les armes qui sont aujourd'hui hors de service.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

E. F. DARTNELL,

Lieutenant et instructeur de mousqueterie de brigade.

Lieut.-col. JACKSON,

Député adjudant-général, district militaire No. 4,

Commandant la brigade du camp, Brockville.

DISTRICT MILITAIRE No. 5.

QUARTIER-GÉNÉRAL,

MONTREAL, 4 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport et les statistiques voulues au sujet de l'exercice annuel pour 1875-76 des corps du district militaire No. 5. Tous les corps, sauf quelques compagnies mentionnées plus loin, ont fait l'exercice annuel.

Tous les corps ont fait l'exercice dans les camps de brigade. Quatre camps ont été organisés.

Le premier camp eut lieu à Franklin, comté de Huntingdon, sous le commandement du député adjudant-général, et se composait de la troupe de cavalerie de Mont-

réal, de la 1ère division de brigade, de la troupe de cavalerie d'Huntingdon, et des 50ème et 51ème bataillons d'infanterie de la 2ème division de brigade.

Voici l'effectif des corps réunis au camp :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
Etat-major.....	5	4	4
Cavalerie de Montréal.....	2	22	24
Cavalerie de Huntingdon.....	2	35	37
50ème bataillon.....	24	198	3
51ème bataillon.....	24	316	4
Total.....	57	575	74

Les corps se rendirent au camp, le 21 juin, et firent l'exercice pendant 12 jours. Le camp fut dressé sur un magnifique morceau de terrain appartenant à M. Cantwell, qui nous en accorda gratuitement l'usage. La conduite des hommes a été bonne, et les rations ont été satisfaisantes. Les corps ont fait beaucoup de progrès dans l'exercice et le tir à la cible. Les révérends MM. Fulton et Livingston célébrèrent l'office divin au camp, le dimanche, durant lequel régna un ordre parfait. Les catholiques allèrent assister à la messe à l'église paroissiale la plus rapprochée. Il y eut des exercices à feu de brigade pendant deux jours ; le dernier eut lieu le jour de la Confédération, et les exercices furent suivis d'un feu de joie et de trois chaloureux hourras pour notre Reine et notre pays. Les manœuvres comprenaient les mouvements en colonne, les déploiements et le combat en tirailleurs, le feu en ligne, en carré, et en tirailleurs, et ces différentes évolutions ont été bien exécutées. Il y avait à la dernière revue plus de 4,000 spectateurs, dont beaucoup venaient de l'autre côté de la frontière, et tous se sont montrés très-satisfaits de la tenue et de la discipline des troupes canadiennes.

Le second camp se forma le 28 juin, à Bellevue, Carillon, sous le commandement du lieutenant-colonel Bacon, major de brigade, et fut levé au bout de 12 jours. Il se composait de la troupe de cavalerie de St. André, de sept compagnies du 11e bataillon (la compagnie No. 8 n'était pas représentée), et de la compagnie indépendante d'Eardley, capt. Lawlor. Le camp s'est formé sur un magnifique terrain appartenant à R. W. Sheppard, écr., qui nous en offrit généreusement l'usage gratis. Les officiers avaient entrepris de fournir les rations à ce camp moyennant 25 cts. par homme. Le camp fut inspecté, le 7 juillet, par le député adjutant-général ; le corps présentait une belle apparence à la parade ; les hommes étaient propres ; leur tenue était vraiment militaire, et tous étaient bien constitués et actifs ; les chevaux des troupes semblaient bien propres au service de la cavalerie. Les corps exécutèrent les évolutions de parade et de campagne, en tirant à poudre, le combat en tirailleurs, le mouvement en avant et la marche en retraite et en ligne, de façon à démontrer qu'ils avaient bien profité des instructions de l'officier commandant le camp. Les hommes pratiquèrent le tir à la cible à 200, 300 et 400 verges, 5 coups à chaque distance ; on n'a pas pu obtenir un champ de tir long de plus de 400 verges. On n'a entendu aucune plainte. Voici quel a été l'effectif du camp.

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
Etat-major.....	2	0	1
Cavalerie.....	2	39	41
11ème bataillon.....	20	266	3
Compagnie d'Eardley.....	1	17	0
	25	322	45

Le troisième camp s'est tenu à Granby, comté de Shefford, sous le commandement du député-adjutant-général. Le camp se forma le 6 septembre, et se composait des troupes de cavalerie de Missisquoi et Brome, de la batterie de campagne de Shef-

ford, de trois compagnies du 21ème bataillon, de cinq compagnies du 51ème, des 60ème et 79ème bataillons.

	Officiers.	Sous officiers et soldats.	Chevaux.
Etat-major.....	4	0	4
Troupe de Missisquoi.....	2	35	37
Troupe de Brome.....	1	35	36
Batterie de campagne de Shefford.....	6	71	58
21ème bataillon.....	9	122	2
52ème do.....	17	193	3
60ème do.....	18	229	4
79ème do.....	22	235	4
	79	920	148

Le camp se forma sur un morceau de terre élevée appartenant à M. Roberts, dont le loyer fut généreusement payé par le conseil du village de Granby. Le terrain voisin était très-propice pour l'exercice, et l'on plaça les champs de tir sur la terre de M. Mock, qui la mit gratis à notre disposition pour le tir à la cible. Les rations et l'eau étaient très-bonnes. Le service du camp s'est fait régulièrement, et les corps ont fait beaucoup de progrès dans l'exercice. La température fut assez favorable jusqu'aux deux jours qui précéderent la levée du camp; une pluie abondante tomba alors et rendit difficile l'emballage des tentes; il fallut laisser un détachement de chaque corps pour emballer les tentes lorsque le temps serait plus favorable. Comme la batterie de campagne avait encore quatre jours d'exercice pour terminer ses 16 jours, il lui fallut terminer pendant la pluie son tir à la cible, ce qu'elle fit avec beaucoup de bon vouloir.

Les troupes se rendirent le dimanche à leurs églises respectives pour assister à l'office divin. La brigade fut inspectée le 15 septembre, par le député-adjutant-général. Après quoi on fit des exercices à feu, les mouvements par colonne et ligne, la formation des carrés, le combat en tirailleurs, le feu en avançant et en retraitant; ces différents exercices furent bien exécutés. Comme à Franklin, il y avait environ quatre mille spectateurs, qui tous se montrèrent très-satisfaits de la tenue des troupes. La présence d'un aussi grand nombre de spectateurs et d'amis, venus les uns d'une distance de trente milles pour assister à l'inspection, servira à encourager les officiers et les soldats, et aura pour effet de rendre le service populaire dans tous les comtés situés sur la frontière. La batterie fut inspectée, le 17 septembre, par le lieutenant-col. Irvine, assistant inspecteur de l'artillerie canadienne, qui se déclara satisfait de l'efficacité de la batterie. On devrait changer les vieux canons pesants à âme polie pour des canons rayés, si cela peut se faire, car leur légèreté faciliterait les manœuvres de la batterie dans un cas de service actif, ou bien s'il leur fallait parcourir une grande distance pour se rendre au camp.

Le quatrième camp s'est tenu à environ trois milles de la ville de Sherbrooke, le 20 septembre, sous le commandement du député-adjutant-général, et se composait des corps suivants: Le régiment provisoire de cavalerie, comprenant les troupes de Cookshire, Sherbrooke, Stanstead, et Compton, le 53ème bataillon, 2 compagnies du 54ème bataillon avec la compagnie indépendante de Drummondville, et 9 compagnies du 58ème bataillon, tous de la 3me division de brigade. Ces corps avaient l'effectif suivant:

	Officiers.	Sous-officiers. et soldats.	Chevaux.
Etat-major ..	4	...	4
Régiment provisoire de cavalerie	11	147	158
53ème bataillon	17	220	3
54ème bataillon comp. Drummondville	7	111	2
58ème bataillon.....	28	351	4
	67	829	171

Le camp se forma sur un terrain appartenant à M. Chamberlin, de Sherbrooke, qui nous en donna l'usage gratis. Cet endroit aurait été bien convenable pour un camp, avec une température favorable, mais la pluie ayant tombé plusieurs jours avant et depuis sa formation, il fallut dresser les tentes dans une ligne irrégulière, et éviter les endroits humides. La température fut défavorable pendant les 12 jours (la dernière partie du mois de septembre est une saison trop avancée pour être propice pour un camp), mais on n'a entendu aucune plainte; officiers et soldats ont su faire face à la situation. La cavalerie érigea des abris pour les chevaux. Les rations furent de bonne qualité. L'exercice, le tir à la cible, et le service du camp, se sont faits avec régularité.

Le dimanche, le curé de la paroisse célébra la messe pour les catholiques sur le terrain, et à 11 hrs. l'office divin fut célébré pour les épiscopaliens par le révérend M. Brook; ces deux cérémonies religieuses ont fait beaucoup d'impression, si l'on en juge par le bon ordre et l'attention des hommes. Les wesleyens se rendirent le soir à leur église dans la ville.

Le député-adjutant-général inspecta la brigade, le 29 septembre, après quoi les troupes exécutèrent un certain nombre d'évolutions de campagne; le feu en ligne, en carré, en échelon et en tirailleurs. Ces différents exercices ont été bien exécutés, à en juger par l'état de la température et le peu de temps que les hommes ont pu consacrer à leurs exercices. Comme aux autres camps, il y avait un grand nombre de spectateurs à cette revue, ce qui fait voir l'intérêt que manifeste la population des townships pour les volontaires.

Une commission d'officiers siégea à chacun de ces camps à Granby et Sherbrooke pour faire l'examen des aspirants aux certificats d'infanterie de 1ère et 2ème classe; un certain nombre d'officiers aux deux camps ont réussi à obtenir les deux certificats.

Les camps de brigade qui ont eu lieu cette année dans le district ont bien réussi. Les officiers des corps ruraux sont tous en faveur de l'exercice par brigade, car l'expérience leur a appris que c'est le seul moyen pour un officier de se rendre compte du service qu'il aura à faire une fois sous les armes. On va essayer l'an prochain de réunir tous les camps de brigade plus à bonne heure, car la fin de septembre est une saison trop avancée de l'année pour tenir des camps dans la province de Québec.

CORPS DE LA VILLE.

Les corps de la ville—à l'exception de la troupe de cavalerie de Montréal qui alla camper à Franklin—n'ont pu, à cause de circonstances incontrôlables pour les officiers et les soldats, se rendre au camp, et l'exercice annuel a dû se faire en conséquence pour chaque corps séparément dans les salles que les officiers ont pu se procurer; de cette manière, les officiers et les soldats ne sauraient apprendre l'exercice des brigades. Si le même système est adopté à l'avenir, je recommande vivement que les corps de la ville soient tenus de faire l'exercice en brigade, en plein jour, au moins deux fois l'an, à une époque et dans un lieu convenables, et ils pourront alors exécuter les évolutions de campagne, le combat en tirailleurs, et le tir à poudre dans n'importe quelle position.

Les corps de la ville sont tous au complet, et ils ont assisté en grand nombre aux exercices. Lors des inspections annuelles du député-adjutant-général, tous les corps entendaient bien l'exercice de bataillon, le maniement des armes, les exercices à feu, et tous les hommes avaient une apparence propre et militaire. Lorsque le général commandant des troupes de Sa Majesté, passa par Montréal, le 14 octobre, il lui fut donné d'inspecter le 6ème bataillon, commandé par le lieutenant-colonel Martin, et il se déclara très-satisfait de la tenue et de l'efficacité du bataillon.

Le 11 mai, le 3ème bataillon des Carabiniers Victoria forma la garde d'honneur, qui escorta Son Excellence le Gouverneur-Général, à son arrivée à la gare du chemin de fer, en route pour l'Angleterre. Le 21 mai, le 6ème bataillon fournit une garde d'honneur à Son Excellence Sir Wm. O'Grady Haly, C. C. B., commandant général des troupes de S. M., à son retour d'Ottawa, où il avait été assermenté comme administrateur du gouvernement. Son Excellence félicita la garde de sa belle tenue. Le 23 octobre, le 3ème bataillon des Carabiniers Victoria fournit une garde d'honneur à Son

Excellence le Gouverneur-Général au débarcadère, à son arrivée d'Angleterre, et le même jour le 1er bataillon des carabiniers du Prince de Galles fournit la garde d'honneur à Son Excellence à la gare du chemin de fer. Son Excellence inspecta les gardes et les complimenta sur leur belle tenue.

Le 16 novembre, la brigade de la ville fut appelée à appuyer les autorités civiles, et à un très-court avis, 1,081 officiers et soldats répondirent à l'appel; ils durent faire une longue marche dans la boue par une pluie battante, mais ils n'en montrèrent que mieux l'excellente discipline de la brigade.

Inspections de l'artillerie de la ville.

La batterie de campagne de Montréal et la brigade d'artillerie de place furent passées en revue par le lieut.-col. Strange, inspecteur de l'artillerie; les deux corps passèrent un examen sévère et des plus satisfaisant au sujet du service des canons dans tous ses détails.

Nouveaux corps.

Deux nouvelles compagnies ont été ajoutées récemment au 6me bataillon. Ces compagnies ont fait l'exercice annuel en même temps que les autres compagnies du bataillon. Ce corps a fait changer son nom d'*Infanterie légère* en celui de *Carabiniers*.

Le 5me bataillon a été réorganisé dernièrement sous le nom de 5me Carabiniers. Les six compagnies, composées de jeunes gens actifs, étaient au complet lors de l'inspection préliminaire par le député-adjutant-général. Ce corps sera sans aucun doute une addition précieuse à la brigade de Montréal.

Voici quel a été l'effectif des corps de la ville à l'exercice annuel au quartier-général.

	Officiers.	Sous-officiers. et soldats.
Batterie d'artillerie de campagne.....	3	72
Brigade d'artillerie de place.....	20	230
Companie No. 1 du génie.....	2	33
1er bataillon, carabiniers du P. G.....	19	252
3me " V. V. R.....	18	252
6me " Carabiniers.....	17	247
Total.....	79	1086

Le tir à la cible des corps de la ville s'est fait par escouade pendant l'été, mais pas aussi régulièrement qu'il aurait pu se faire au camp; quelques-uns des états de la pratique ont été égarés et d'autres montrent que quelques hommes ont tiré plus de coups qu'ils ne devaient le faire. Chacun a pu avoir la chance—s'il a voulu en profiter—d'apprendre le maniement de sa carabine, et plusieurs ont bien su en tirer parti. Deux des hommes choisis pour le concours de Wimbledon appartiennent au 1er bataillon du régiment du Prince de Galles. Je dois faire remarquer ici que le 5me district a l'honneur de fournir les quatre compétiteurs que la province doit envoyer à Wimbledon en 1876; le quatrième est l'enseigne Wright du 50me bataillon qui prendra part au concours pour la seconde fois.

Les corps de la ville dans le district militaire No. 5 semblent rivaliser d'émulation. Les officiers n'épargnent aucuns frais pour remplir les cadres de leurs différents corps; chaque corps a une bonne musique.

Salles militaires.

Les corps de la ville souffrent du manque de salles militaires. La corporation de la ville a généreusement mis à leur disposition la salle Bonsecours, mais elle est trop éloignée de l'ouest de la ville, où demeure la plus grande partie des membres de

la brigade. Les officiers des 1er et 3ème bataillons ont dû se procurer l'usage du rond à patiner pour les exercices, qu'ils ont obtenu soit en payant eux-mêmes, ou grace à la libéralité des directeurs du rond.

Compagnies indépendantes.

La compagnie No. 1 du génie, de Montréal, capt. Devine, a fait l'exercice annuel et a été inspectée par le député-adjutant-général. Les hommes étaient tous actifs, à l'apparence militaire, et bien propres à former une compagnie du génie; ils entendaient tous bien l'exercice de compagnie. Le capt. Devine a un certain nombre de ses hommes qui ont fait un cours du génie.

La compagnie du génie No. 2 n'a pas fait l'exercice cette année.

La batterie d'artillerie de place de St. Jean n'a pas terminé l'exercice annuel.

La compagnie de Drummondville se rendit au camp et fut réunie au 54ème bataillon pour faire l'exercice. La compagnie Eardley s'est rendue au camp à Carillon où elle a été réunie au 11ème bataillon.

Les compagnies de Wakefield et Aylwin se sont rendues au camp à Brockville sous le commandement du lieut.-col. Jackson. Leur effectif était comme suit :

Compagnie de Wakefield.....	2 officiers et 35 soldats.
do d'Aylwin.....	2 do 38 do

Le capitaine Jackson a fait un rapport favorable sur l'apparence et la conduite de ces compagnies au camp.

Nouveaux corps.

Une offre a été faite par l'hon. H. Aylmer, M. P., laquelle a été acceptée par le gouvernement de former une batterie d'artillerie de campagne dans la 3ème division de brigade, dont le quartier-général serait à Melbourne. Dès que le hangar pour les canons sera prêt, la formation de la batterie sera officiellement annoncée.

Je recommande respectueusement de nouveau que toutes les troupes de cavalerie dans le district forment un régiment, qui sera connu sous le nom de régiment de cavalerie du 5ème district. Le régiment pourrait facilement se réunir pour l'exercice annuel au camp de brigade le plus convenable. L'exercice par régiment aura plus de résultats pratiques que l'exercice par petits détachements.

Armes, fourniments et uniformes.

Les armes et fourniments sont en assez bon état; quelques carabines dans chacun des corps ruraux auraient besoin de réparations. Il coûterait moins cher d'envoyer un armurier dans le district pour faire réparer ces armes que de réunir ces armes et les envoyer à Montréal dans ce but.

De nouveaux uniformes ont été distribués aux corps ruraux dans le district; on aura plus de soin à l'avenir des armes, fourniments et uniformes, vu que des ordres sévères ont été donnés pour que chaque article soit déposé dans les arsenaux, à la fin de l'exercice annuel.

Associations de carabiniers.

Il y a dans le district dix associations de carabiniers, qui toutes fonctionnent bien. Une expérience de douze années a démontré que ces associations ont été d'une grande utilité pratique, pour démontrer aux officiers et soldats la valeur de l'excellente carabine qui leur est mise entre les mains.

Je suis heureux de reconnaître hautement le concours précieux que m'ont donné les officiers d'état-major du district et de pouvoir offrir mes meilleurs remerciements au lieutenant-col. Bacon, au major hon. M. Aylmer, major de brigade, et au major Amyrauld, payeur du district. Je dois aussi remercier le capitaine Pope, garde-magasin provincial, de la diligence avec laquelle il a pourvu aux effets de campement et aux approvisionnements.

Je dois aussi faire une mention spéciale des services du lieutenant-col. Lovelace, qui a agi comme instructeur de la cavalerie aux différents camps :—

Récapitulation de l'effectif des corps à l'exercice annuel.

Lieu de l'exercice et corps.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
<i>Camp de Franklin.</i>			
Etat-major	5	.....	4
Cavalerie.....	4	57	61
Infanterie	48	514	7
<i>Camp de St. André.</i>			
Etat-major.....	2	.....	1
Cavalerie.....	2	39	41
Infanterie	21	283	3
<i>Camp de Granby.</i>			
Etat-major	4	.....	4
Cavalerie	3	70	73
Artillerie	6	71	88
Infanterie	66	779	13
<i>Camp de Sherbrooke.</i>			
Etat-major.....	4	.....	4
Cavalerie.....	11	147	158
Infanterie.....	52	682	9
<i>Montréal.</i>			
Artillerie de campagne	3	72	.....
do de place.....	20	230	.....
Génie.....	2	33	.....
Carabiniers et infanterie	54	751	.....
<i>Camp de Brockville.</i>			
Infanterie	4	73	.....
Total.....	311	3,801	436

Récapitulation de l'effectif des corps à l'exercice annuel—*Suite.*

Effectif nominal de toutes les armes, autorisé à faire l'exercice annuel 1875-76, par l'ordre général du 23 avril 1875.	Effectif de toutes les armes qui a fait l'exercice annuel pour 1875-76.	Effectif de toutes les armes qui n'a pas fait l'exercice annuel pour 1875-76.
Etat-major..... 15	15	.....
Cavalerie..... 342	333	9
Artillerie de campagne..... 164	152	12
Artillerie de place..... 315	250	65
Génie..... 78	35	43
Carabiniers et infanterie..... 4,080	3,327	753
	4,112	882
	Non exercés.. 882	
4,994	4,994	

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

JOHN FLETCHER, lieutenant-colonel,
Député-adjutant-général,
District militaire No. 5.

L'adjutant-général de la milice,
Quartier-Général, Ottawa.

DISTRICT MILITAIRE No. 6.

MONTREAL, 4 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport, pour l'information du major-général commandant, que tous les camps s'étant tenus en même temps dans le district militaire No. 6, et ne pouvant faire en conséquence l'inspection de tous, le lieutenant-col. D'Orsonnens, major de brigade de la 4^{ème} division de brigade, prit le commandement des deux camps de bataillon dans sa division de brigade, et inspecta ces bataillons à la fin de l'exercice annuel.

L'un de ces bataillons, le 64^{ème}, est sous le commandement du lieutenant-col. Prud'homme, et l'autre, le 76^{ème}, est sous le commandement du lieutenant-col. P. A. Rodier. Ces deux bataillons arrivèrent au camp le 12 juillet dernier; le 64^{ème}, à Beauharnois, et le 76^{ème}, à Ste. Martine. Le lieutenant-col. D'Orsonnens dut aller d'un camp à l'autre, et laisser en son absence le commandement aux lieutenants-colonels respectifs.

L'exercice se fit au camp en conformité des instructions de l'adjutant-général.

Le 76^{ème} (lieutenant-col. Rodier) fut inspecté, le 22 juillet, à Ste. Martine. Étaient présents à l'inspection : 16 officiers et 216 sous-officiers et soldats. La conduite générale du corps a été bonne, et l'exercice au camp s'est fait conformément aux instructions de l'adjutant-général. Les progrès ont été satisfaisants.

Le 2 décembre, j'inspectai, ici, à l'hôtel de ville, dans la soirée, le 65^{ème} bataillon, commandé par le lieutenant-colonel Napoléon Labranche. Ce corps ne faisait que commencer son exercice annuel, et comme il me fallait transmettre mon rapport

pour le 5 courant, je crus devoir l'inspecter avant la fin des douze jours d'exercice ; de plus il fallut laisser la salle pour les autres corps de la ville qui n'ont pas encore terminé leur exercice. Étaient présents à l'inspection : 14 officiers et 242 sous-officiers et soldats. Ils forment un beau corps d'hommes, qui ne pourra manquer de faire des progrès sous le commandement du lieutenant-colonel Labranche.

Leurs armes sont en bon état, mais ils n'ont presque pas d'uniformes et de fourniments. Ils viennent de recevoir de nouvelles capotes.

Le 65ème bataillon a une bonne musique. Les quelques évolutions qu'il a exécutées à l'inspection étaient bien réussies et promettaient pour l'avenir.

Les trois compagnies indépendantes de Laprairie, Beauharnois et du village St. Jean-Baptiste n'ont pas fait leur exercice annuel, car conformément à votre télégramme du 27 septembre dernier, j'ai donné ordre au major de brigade de la 4ème division de brigade, le lieutenant-colonel D'Orsonnens, de contremander leur exercice.

Le bataillon provisoire de Joliette, de la 5ème division de brigade, s'est réuni à Joliette, le 9 juillet dernier, sous le commandement du major Shepherd, pour faire un exercice de douze jours. Étaient présents à l'inspection : 15 officiers et 210 sous-officiers et soldats. Les hommes se sont en général bien conduits et ont fait d'assez bons progrès dans l'exercice.

Le bataillon provisoire des Trois-Rivières, commandé par le major Lambert, s'est réuni au camp à la Rivière-du-Loup (en haut), le 9 juillet. Étaient présents à l'inspection : 15 officiers et 210 sous-officiers et soldats. Ce corps s'est bien conduit et a fait de bons progrès.

J'ai été très satisfait de ces deux corps que j'ai inspectés moi-même.

Je regrette d'avoir à dire qu'il n'y a qu'une association de carabiniers dans le district militaire No. 6. Elle se trouve dans la 5ème division de brigade, et est dirigée par le lieutenant-colonel Hanson, major de brigade. Cet officier mérite de grands éloges pour les efforts qu'il a fait pour maintenir cette organisation.

Il n'a pas été possible jusqu'à présent d'établir une association de carabiniers dans les 4ème et 6ème divisions de brigade. Toutefois, j'espère qu'on fera quelque progrès l'an prochain dans ce sens.

Un concours à la carabine eut lieu, les 12 et 13 octobre derniers, à Berthier (en haut). Le tir a été assez bon. J'ai l'honneur de vous transmettre, avec ce rapport, un état du concours.

Le 80ème bataillon, de la 6ème division de brigade, commandé par le major Defoye, alla camper, le 8 juillet dernier, à Nicolet, pour commencer huit jours d'exercice. 16 officiers et 252 sous-officiers et soldats prirent part à ce camp. Les hommes se sont en général bien conduits et ont fait des progrès satisfaisants dans l'exercice.

Le bataillon provisoire de St. Hyacinthe n'a pas fait d'exercice cette année pour les raisons suivantes :

Le major St. Jacques ayant résigné cet été, il s'éleva quelque difficulté parmi les officiers au sujet de son remplacement. Aussi, le major J. H. Doherty ne fut nommé commandant du bataillon à la fin du mois de septembre. Il était alors bien tard pour aller camper. Dans ces circonstances, on s'adressa à Ottawa pour demander qu'on permit aux compagnies de faire l'exercice à leur quartier-général respectif. Quelques jours après, je reçus une dépêche d'Ottawa, en date du 27 septembre 1857, contenant l'ordre suivant : " Vu l'état avancé de la saison, tous les camps ruraux qui n'ont pas encore fait l'exercice sont exemptés de le faire pour cette année."

Les compagnies d'Arthabaska, Wotton et Bulstrode n'ont pas fait leur exercice annuel.

Il est malheureux que les camps dans chaque division de brigade de ce district ne se réunissent pas en camps de brigade. Ils semblent préférer faire l'exercice bataillon par bataillon dans des localités différentes, plutôt que de se réunir ensemble ; et il est presque impossible de faire consentir les officiers à se réunir ensemble dans des camps de brigade. Lorsque je mentionne les officiers, je n'entends pas parler des majors de brigade. Quant à ceux-ci, j'en suis très-satisfait, car ils font tout en leur pouvoir pour faire progresser l'effectif militaire.

Ces différents camps de bataillon se tinrent presque tous en même temps. Comme ils étaient éloignés les uns des autres, je n'ai pu avoir le temps de les visiter tous.

Je crains que vous ne trouviez ce rapport trop court, mais à moins de répéter les recommandations et observations que j'ai faites l'an dernier, je ne saurais rien ajouter.

S'il y avait trois camps de brigade dans ce district, on aurait pu sans doute vous transmettre un rapport plus étendu et plus intéressant.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant servt.,

A. C. DELOTBINIÈRE-HARWOOD, lieut.-col.
Député adjudant-général, district militaire No. 6.

Le député adjudant-général de milice.
Ottawa.

DISTRICT MILITAIRE No. 7.

QUARTIER-GÉNÉRAL, QUÉBEC.

26 novembre 1875.

MONSIEUR.—En conformité des ordres généraux du 23 avril dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année militaire 1875-76, sur l'état de la milice dans le district militaire No. 7, dont j'ai le commandement, depuis la maladie du colonel Casault.

L'effectif des différents corps a été réduit à 2 officiers et 42 sous-officiers et soldats par compagnie, afin de faire face au crédit voté par le parlement, ce qui a réduit l'effectif du district militaire No. 7, qui a fait l'exercice jusqu'à cette date, de 216 officiers, 3,122 sous-officiers et soldats, à 175 officiers et 2,479 sous-officiers et soldats.

Le nombre réel des officiers, sous-officiers et soldats, qui ont fait l'exercice annuel de 1875-76 jusqu'à cette date, ainsi que les noms des différents corps, sont indiqués dans le tableau suivant :—

Distribution.	Officiers commandants.	Quartier-général.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Chevaux.
Batterie de camp. de Québec.	Major Baby.....	Québec.....	3	73	63
Détachement de la Grosse Ile	Capitaine Montizambert.	Grosse Ile.....	1	23	
9e bataillon.....	Lieut.-colonel Vohl.....	Québec.....	22	294	
17e bataillon.....	do Blanchet.....	Lévis.....	21	330	
55e bataillon.....	do King.....	Inverness.....	19	257	
70e bataillon.....	do Massicotte.....	St. Geneviève.....	19	254	
Bataill. du comté de Québec.	Major Laurin.....	Ancienne Lorette.....	12	168	
Bataillon de Portneuf.....	Lieut.-colonel Panet.....	Pointe aux Trembles	15	209	
Bataillon de Dorchester.....	Major Genest.....	St. Anselme.....	11	159	
Bataillon de Kamouraska.....	Lieut.-colonel Taché.....	Kamouraska.....	12	170	
Bataillon de Témiscouata.....	do Hudon.....	Rivière-du-Loup.....	9	168	
Bataillon de Rimouski.....	do Martin.....	Rimouski.....	11	164	
Bataillon de Charlevoix.....	Major Dufour.....	Baie St. Paul.....	8	168	
Compagnie de Lotbinière.....	Capitaine Filion.....	Lotbinière.....	2	42	
État-major des brigades...	Rivière Ouelle et Levis...		70	6	
			175	2,479	63

Artillerie.

La batterie de campagne de Québec a fait seize jours d'exercice, dont 12 au camp de brigade de Lévis, et le reste à l'île d'Orléans, où elle a pratiqué le tir à boulets. Je donnai l'instruction à cette batterie et la passai en revue en l'absence du lieutenant-colonel Strange, inspecteur d'artillerie. Cette batterie était au complet, elle était bien montée et avait de bons officiers. Les canons et affûts étaient en bon état, ainsi que les harnachements, la sellerie, etc. J'ai remarqué qu'on manquait d'éperons, ce qui a empêché les conducteurs de pouvoir faire obéir promptement leurs chevaux au commandement.

Les manœuvres de campagne dirigées par le major Baby, l'officier commandant la batterie, ont été bien exécutées, si l'on considère la nature du terrain qui était raboteux et peu étendu. Le service des canons a été bien fait, et les officiers et les soldats ont paru bien entendre leurs fonctions. Il n'y a pas eu d'accident aux chevaux, sauf un cheval qui a été blessé à la jambe. Le major Baby qui commande cette batterie, est un officier infatigable et très-compétent.

J'ai aussi inspecté le détachement de la Grosse Ile, commandé par le capitaine Montzambert. Le maniement des armes et les exercices à feu ont été bien exécutés; les sous-officiers et soldats entendent bien le service des canons, et ont rempli promptement leurs différentes fonctions.

Infanterie.

Le 9^{ème} bataillon et les bataillons provisoires de Kamouraska, Témiscouata et Rimouski ont fait leur exercice annuel en camp de brigade, au quai de St. Denis, Rivière Ouelle. L'état-major de la brigade se composait comme suit : Commandant, le député adjutant-général intérimaire du district militaire No. 7; instructeur de mousqueterie, major T. B. Amyot, 9^{ème} bataillon; major de brigade, capitaine Duchesnay, batterie B; officier d'ordonnance, lieutenant Phidime Bélanger, 61^{ème} bataillon; et contrôleur des approvisionnements, lieutenant Octave Sylvain, bataillon de Rimouski.

L'exercice s'est fait autant que possible conformément aux ordres généraux du 23 avril 1875; et le service de chaque jour a été rigoureusement effectué. Je ne saurais trop louer la conduite des sous-officiers et soldats qui composent la brigade. Les approvisionnements des troupes étaient suffisants et de bonne qualité. Des rations additionnelles pour un jour furent accordées aux bataillons de Témiscouata et de Rimouski, qui ont été retenus à la Rivière Ouelle, faute de moyens de transport.

Le tir à la cible a eu lieu, mais il est loin d'avoir aussi bien réussi que les années précédentes, ce qui est dû peut-être à la courte période de temps que ces corps ont pu consacrer à l'exercice préliminaire.

La santé des hommes a été très-bonne; on a eu cependant à enregistrer la mort d'un soldat du 9^{ème} bataillon, occasionnée par une congestion de poumons. Le soldat Céfolla, du bataillon de Témiscouata, s'est brisé la clavicule en tombant durant une charge de baïonnette.

Le révérend M. Casgrain, chapelain du 9^{ème} bataillon, célébra la messe, le dimanche au camp. Je recommande qu'on accorde une gratification pour défrayer les dépenses qu'occasionne cet office.

La musique du 2^{ème} bataillon se composait de 21 exécutants, sous la direction du sergent Vézina. Elle est très-bonne et fait beaucoup honneur aux officiers du bataillon. Sa présence au camp et son empressement à rompre en toutes circonstances la monotonie du service ordinaire, ont été hautement appréciés par tous.

La brigade se rassembla, le 26 août 1875, et je la passai ensuite en revue. Chaque bataillon a exécuté séparément avec beaucoup de succès les évolutions de compagnie et de bataillon.

Le 9^{ème} bataillon, par sa propreté, sa bonne tenue et sa discipline, mérite une mention spéciale. Les autres bataillons, quoique bien exercés, ne présentaient pas

une aussi belle apparence, vu qu'un certain nombre de soldats manquaient de fourniments et d'uniformes.

Les officiers de mon état-major ont rempli mes ordres avec un zèle infatigable.

Le 17^{ème} bataillon et le bataillon provisoire de Dorchester se sont formés en brigade à Lévis, avec la batterie de campagne de Québec, sous le commandement du lt.-colonel Blanchet, du 17^{ème} bataillon, et l'inspection eut lieu, le 10 septembre. Je suis heureux de constater le progrès de la brigade durant son exercice annuel

On avait l'intention de réunir le 70^{ème} bataillon et les bataillons provisoires de Portneuf et du comté de Québec en un camp de brigade, mais la petite vérole sévissant à cette époque dans le comté de Québec, on a cru qu'il valait mieux ne pas le faire. Ces bataillons campèrent séparément à leur quartier-général. Le 70^{ème} bataillon s'est réuni à Ste. Geneviève de Batiscan, sous le commandement du lieutenant-col. Massicotte, et, si je suis bien informé, le colonel Casault a été bien satisfait de son inspection et a fait une mention spéciale de la musique qui est maintenue à grands frais par les officiers du bataillon.

Le bataillon provisoire de Portneuf qui campa à Deschambault, a été aussi inspecté par le colonel Casault, qui a fait un rapport favorable. J'inspectai le bataillon provisoire du comté de Québec, qui campa à l'Ancienne Lorette, et je le trouvai dans un bon état. Je regrette d'avoir à dire que, grâce à des soldats inexperts qui tirèrent le canon imprudemment, un soldat du bataillon, du nom de Chartre, eut une main complètement mutilée. L'accident est d'autant plus déplorable que ce malheureux soldat ne saurait se prévaloir de la gratification accordée aux volontaires qui sont blessés dans l'exercice de leurs fonctions.

Armes, uniformes et fourniments.

Les armes et uniformes sont en bon état. Les uniformes sont bons, si l'on considère que beaucoup des corps ont maintenant droit à de nouveaux uniformes. Il manque des fourniments, et la suppression de la gratification pour le soin des armes a eu pour bon effet de faire payer en beaucoup de cas la valeur des articles égarés.

Associations de carabiniers.

Il y a maintenant six bonnes associations de carabiniers dans le district militaire No. 7, distribuées comme suit :

7^{ME} DIVISION DE BRIGADE.—L'association des carabiniers du comté de Québec, président, hon. G. Irvine ; l'association des carabiniers du 17^{me} bataillon, président, lieutenant-col. Blanchet.

8^{ME} DIVISION DE BRIGADE.—L'association des carabiniers de Stadacona, président, C. F. Smith, écr. ; l'association des carabiniers du comté de Québec, président, lieutenant-col. Laurin, M.B. ; l'association des carabiniers du comté de Champlain, président, lieutenant-colonel Massicotte, 70^{me} bataillon ; l'association des carabiniers du 8^{me} bataillon, président, lieutenant-colonel Alley, 8^{me} bataillon.

Les susdites associations ont tenu leurs assemblées régulières chaque année, moyennant \$340 dans la 7^{ème} division de brigade et \$1,090 dans la 8^{ème} division de brigade.

Plusieurs corps n'ont pas encore terminé leur exercice annuel ; en voici la liste :

Cavalerie de Québec.....	2 troupes
Batterie d'artillerie de Gaspé	1 batterie
8 ^{ème} bataillon de carabiniers.....	5 compagnies
61 ^{ème} bataillon d'infanterie.....	5 "
Compagnie d'infanterie de la rivière au Renard.....	1 compagnie
Infanterie de Bonaventure.....	1 "

La compagnie d'infanterie indépendante de St. Raymond n'a pas encore reçu ses fourniments et ses uniformes.

En terminant mon rapport, je ne saurais manquer de soumettre à votre favorable considération les noms des officiers d'état-major suivants du district, dont le concours m'a été extrêmement utile : lieutenant-col. Lamontagne, major de brigade, et le major Forrest, payeur du district.

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

T. J. DUCHESNAY, lieutenant-col.

Député adjudant-général intérimaire, district militaire No. 7.
L'adjudant-général de milice,
Quartier-général, Ottawa, Ontario.

DISTRICT MILITAIRE No. 8.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK,
QUARTIER-GÉNÉRAL, FRÉDÉRICTON, 24 novembre 1873.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans les ordres généraux (No. 7) du 23 avril dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'état de la milice du district sous mon commandement pour l'année 1875-76.

L'effectif nominal du district, tel que réduit par les ordres généraux mentionnés ci-dessus, est de 154 officiers et 2,107 sous-officiers et soldats. L'effectif total réel de la milice, réuni lors de l'exercice annuel de 1875-76 était de 150 officiers et de 1,974 sous-officiers et soldats.

Il manquait quatre officiers et 133 sous-officiers et soldats à l'exercice annuel.

La milice active du district se compose des corps suivants qui ont fait l'exercice annuel comme suit :

Corps.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
<i>8ème régiment de cavalerie.</i>		
Lieut.-col. Saunders (7 troupes).....	17	282
<i>Batterie d'artillerie de campagne de Newcastle.</i>		
Major titulaire Call.....	4	70
<i>Batterie d'artillerie de campagne de Woodstock.</i>		
Capitaine Donnell.....	4	72
<i>Brigade d'artillerie de place du Nouveau-Brunswick.</i>		
Lieut.-col. Foster (5 batteries).....	21	202
<i>Corps du génie du Nouveau-Brunswick.</i>		
Capitaine Perley.....	3	38
<i>62ème bataillon d'infanterie de St. Jean.</i>		
Lieut.-col. Sullivan (6 compagnies).....	16	224
<i>67ème bataillon d'infanterie légère de Carleton.</i>		
Lieut.-col. Upton (10 compagnies).....	28	414
<i>71ème bataillon d'infanterie de York.</i>		
Lieut.-col. Marsh (5 compagnies).....	17	209

	Officiers	Sous-officiers et soldats.
<i>73ème bataillon d'infanterie de Northumberland.</i>		
Major Sheriff (5 compagnies).....	15	164
<i>74ème bataillon d'infanterie.</i>		
Lieut.-col. Beer (4 compagnies).....	15	154
COMPAGNIES INDÉPENDANTES.		
<i>Compagnie d'infanterie de Dalhousie.</i>		
Capitaine Barberie.....	1	31
<i>Compagnie d'infanterie de l'Île au Daim.</i>		
Capitaine Lloyd.....	2	38
<i>Compagnie d'infanterie de St. Etienne.</i>		
Capitaine Hutton.....	2	39
<i>Compagnie d'infanterie de St. George.</i>		
Capitaine McGee.....	2	37
Total.....	147	1,974
Majors de brigade.....	3	
	150	1,974

En vous soumettant mon rapport annuel durant les dix dernières années, je me suis invariablement efforcé de vous retracer les différentes mesures prises de temps à autre pour assurer l'efficacité de la milice, etc., les facilités accordées pour l'exercice et la discipline dans le pays au moyen de ses représentants en Parlement, et la manière dont l'effectif a profité de ces facilités. Je me propose d'adopter la même ligne de conduite dans la présente circonstance. Je dois dire tout d'abord que la nomination du major-général pour commander la milice jointe à celle d'adjutant qui est le poste le plus élevé auquel puisse aspirer un soldat canadien, est je crois, de nature à raffermir la confiance de la milice et à lui donner une impulsion vigoureuse dans le sens de la bonne organisation.

De plus, la fondation récente du collège militaire à Kingston ne saurait dépasser l'attente des plus optimistes, car il a pour but d'inculquer une éducation complète dans toutes les branches de la tactique militaire, la fortification, le génie, et une connaissance scientifique générale de toutes les matières qui s'y rattachent, et nécessaires pour obtenir une connaissance parfaite de l'art militaire, et pour préparer les officiers au commandement et à remplir des positions d'officiers d'état-major.

En même temps que cela se fait—que les écoles d'artillerie produisent des artilleurs habiles dans les différentes parties du pays; et que les provinces maritimes sont mises sur le même pied que le reste du Canada pour ce qui regarde la nomination d'un inspecteur d'artillerie—puis qu'une partie importante des forces canadiennes la police montée du Nord-Ouest—accomplit sa mission avec honneur pour elle-même et avantage pour le pays, “non sans bien des difficultés et des dangers;” sans compter que nos tireurs ont encore remporté des palmes à Wimbledon, il est agréable de constater que l'on n'a pas oublié, si je puis parler ainsi, la fondation de l'édifice militaire, ou l'amélioration de la milice active du pays.

Le camps d'exercice qui occupent maintenant une position fort importante parmi les institutions du pays, deviennent annuellement de plus en plus réussis et attrayants; ils sont conduits d'une manière systématique et régulière, et avec tout le respect possible pour la discipline.

Je dois ajouter que les ordres généraux qui déterminent la conduite de ces camps renferment, selon moi, les informations nécessaires sur chaque point, et laissent en même temps assez de pouvoirs discrétionnaires aux commandants. Les règles pour les approvisionnements, le transport, la solde, les soins médicaux (il faudrait un coffre de médicaments plus considérable) et les instructions sur l'exercice depuis celui de peloton jusqu'à celui de brigade, sont toutes clairement établies.

Je puis répéter ici ce que j'ai déjà fait observer par le passé, que l'on donne trop d'attention à l'exercice de bataillon et de brigade, et aux manœuvres de campagne, et pas assez aux exercices préliminaires : l'exercice de peloton et de compagnie. J'ai attiré l'attention sur ce fait dans mon dernier rapport. Il est difficile naturellement lorsque la période de temps consacrée à l'exercice est si restreinte, qu'on n'ait pas une tendance à étudier les principes généraux au détriment des détails nécessaires.

En outre des mesures satisfaisantes que l'on prend pour assurer l'efficacité de la milice active, et faire en sorte qu'elle représente les différentes parties du pays, on permet aux corps des villes, dans certains cas, de faire leur exercice annuel à leur quartier-général local, en différents temps, selon qu'ils le jugent bon, le tout sujet à l'approbation du député adjudant-général du district ; et on permet à certains corps isolés de faire leur exercice au camp au quartier-général de bataillon, d'après certaines règles à peu près semblables à celles des camps de brigade, sauf pour ce qui regarde les rations. Il est désirable naturellement que ces cas soient aussi rares que possible.

Quant à mon district en particulier, je puis dire que nous avons peu d'officiers ou sous-officiers de l'armée impériale, ou peu de personnes qui ont suivi les cours complets ou de moindre durée des écoles d'artillerie de Kingston et de Québec, capables de servir de modèles aux recrues ou de donner l'instruction voulue à la milice active ; et l'on peut difficilement s'attendre à ce que le soldat en particulier, qui n'apprend l'art militaire que pendant ses douze jours d'exercice annuel au camp, puisse devenir bien efficace, quoique beaucoup de miliciens du district de tout grade restent plusieurs années dans la milice. Si le soldat est en général aussi bon que celui de n'importe quel autre pays ; s'il est actif, intelligent, dur à la fatigue, habitué à différents travaux, il nous faut aussi choisir en grande mesure (1) les officiers et sous-officiers parmi ceux qui ne sont pas d'indignes rejetons des *loyalists* du Nouveau-Brunswick, dont les actes de courage sont aujourd'hui historiques. Comme ils réussissent d'ordinaire dans leur carrière respective, et qu'ils sont des représentants caractéristiques du pays, ils accomplissent fidèlement et activement le devoir qui s'impose à eux chaque fois qu'ils en ont l'occasion. Il y a ici (2) nombre de cadets sortis de l'école militaire, qui ont donné de bonnes preuves de leur intelligence et de leurs aptitudes à enseigner l'art militaire.

Avec de pareils officiers, sous-officiers et soldats, il m'a toujours été facile de faire un rapport très-favorable sur leur exercice annuel, et les résultats de l'exercice de l'été dernier ne sont pas une exception à la règle. Le contingent au complet ou presque complet que doit fournir mon district à terminé l'exercice prescrit ; les règles et ordres ont été remplis d'une manière satisfaisante, et lorsqu'il a fallu venir en aide aux autorités civiles, comme cela a eu lieu deux fois dernièrement, officiers et soldats ont su faire leur devoir, et remplir promptement les ordres qui leurs étaient donnés, comme cela sera constaté plus loin dans mon rapport.

Il est vrai qu'il reste encore beaucoup à faire pour faire progresser la milice ; les officiers de cavalerie devraient par exemple puiser leur instruction dans des écoles de cavalerie ; beaucoup d'officiers d'artillerie n'ont pas encore suivi d'écoles d'artillerie, et quelques officiers et sous-officiers d'infanterie sont encore sans instruction militaire (et ceux-ci n'ont pas d'excuse à offrir, car une école d'infanterie a été établie au milieu d'eux depuis plusieurs années) et de plus (ce qui est une amélioration importante dont le besoin se faisait beaucoup sentir) on a augmenté le nombre des jours de l'exercice annuel de douze à seize.

Il a été bien avantageux à l'artillerie de campagne. Ne pourrait-on pas appliquer la même règle à la cavalerie, pour laquelle elle serait fort essentielle, ainsi qu'à l'infanterie ? C'est une mesure qui serait bien vue de tous ceux qui croient que la principale partie de la dépense du pays, à l'heure du danger,

qu'il provienne de causes intérieures ou extérieures, devra retomber nécessairement, non sur le petit nombre de ceux qui composeront l'armée permanente, si efficaces qu'ils soient, mais sur le grand nombre comparativement des membres de la milice active du pays, et de ceux qui, après avoir quitté le service, leur période de temps expirée, reviendront immédiatement prendre place dans les rangs au premier appel qui leur sera fait.

Je recommande respectueusement que les règles pour l'approvisionnement des vivres s'appliquent à tous les corps au camp, que ce soit des camps de brigade ou de régiment, car tandis qu'un corps régimentaire pourra se procurer les rations voulues pour le montant déterminé (25 cts. par homme chaque jour), un autre à cause de circonstances locales, ne pourra pas faire des arrangements aussi satisfaisants, comme cela est arrivé pour le 73^{me} bataillon de mon district.

Il est à espérer qu'à l'avenir tous les officiers d'une compagnie seront autorisés à recevoir leur solde à l'expiration de leur exercice annuel. Cette matière est, je crois, importante, car on ne savait s'attendre, surtout pour les corps ruraux, que tous les sous-officiers soient aptes à enseigner l'exercice de compagnie, et c'est ce qu'ils seraient appelés à faire alternativement, en vertu des arrangements actuels.

Soin des armes, fourniments et uniformes.

Je suis d'avis que les ordres généraux du 14 août 1874 et du 30 avril 1875, au sujet du soin des armes, etc., ont déjà produit d'excellents résultats. On a pris des mesures plus systématiques que par le passé pour la garde de tous les effets du gouvernement, qui sont en la possession des différents corps; et les capitaines des compagnies rurales trouvent que c'est leur intérêt, aussi bien que celui du département, de mettre en vigueur la règle qui exige que chaque article, uniforme ou fourniment, soit remis dans les arsenaux, à la fin de l'exercice annuel. Je suggère toutefois que l'on dépose dans l'arsenal du district un certain nombre d'uniformes et fourniments, que l'on pourra vendre, à des prix raisonnables, afin de remplacer ceux qui manquent. Un capitaine de compagnie peut de cette façon, en déduisant le coût d'un seul uniforme de la solde de l'homme qui devra le remplacer, s'il l'a perdu, avoir droit à la pleine gratification qu'accorde le gouvernement pour le "soin des armes," ce qu'il ne pourrait recevoir autrement; et de plus on obtient de cette manière l'uniformité dans les uniformes et fourniments.

La question de l'uniformité de l'uniforme pour les miliciens a déjà reçu du major-général et de vous une sérieuse considération, et on a substitué avec beaucoup de raison une tunique en serge à l'ancienne tunique en gros drap, qui était bien trop lourde pour l'exercice de l'été.

La question du couvre-chef est encore à résoudre. Il est difficile d'obtenir l'uniformité avec le bonnet de police actuel pour l'infanterie (lequel n'est ni joli ni utile.) On permet aux compagnies de porter des "havelocks", qu'elles achètent elles-mêmes; mais comme quelques compagnies ne les portent pas, il y a ainsi un manque d'uniformité. Les miliciens seraient heureux de voir ce point réglé.

Distribution de chaussures.

De concert avec le lieutenant-col Jago, je vous ai soumis la question de savoir s'il ne serait pas désirable d'avoir un assortiment de chaussures pour les corps de la milice que l'on pourrait vendre au prix coûtant, tout comme les autres articles; car il est difficile, sinon impossible, dans les circonstances actuelles, de mettre à exécution les importants ordres généraux, (14) en date du 31 mai 1872, qui enjoignent à tous les "officiers commandants les corps d'infanterie de faire en sorte que leurs soldats soient munis de chaussures d'une certaine forme, propres à la marche, avec larges semelles, talons bas, et qu'ils puissent porter facilement."

Je suis d'opinion que l'on remédierait de cette manière à la difficulté de se procurer les chaussures voulues, et les corps au complet seraient prêts ainsi à entreprendre "une journée de marche" et à faire le service réel.

Artillerie, etc.

Le lieutenant-colonel Jago a parlé dans son rapport " de l'absurdité de munir un artilleur de la carabine Snider, et il a exprimé l'espoir qu'elle sera remplacée un jour ou l'autre par le revolver ; on pourrait selon lui laisser quelques carabines dans une batterie, afin que ses membres puissent s'exercer au concours à la carabine." Le lieutenant-colonel Jago espère que le temps n'est pas très-éloigné où les artilleurs désirant se perfectionner dans le service des pièces d'artillerie, laisseront la carabine à son véritable propriétaire, son camarade d'infanterie.

Tir à la cible.

Le tir à la cible (qui, règle générale, indique un progrès beaucoup plus en proportion du nombre et de l'efficacité des associations de carabniers et des concours à la carabine) s'est fait dans ce district d'une manière aussi satisfaisante que l'on pouvait s'y attendre, si l'on tient compte du fait que chaque homme au camp ne peut tirer avec avantage que quinze coups, les autres vingt-cinq coups par homme devant être tirés ensuite à la discrétion des officiers commandants des corps à leur quartier-général-local.

L'enseignement des positions à prendre a été donné aussi bien que le temps limité et les autres devoirs à remplir ont pu le permettre.

J'attire de nouveau votre attention sur l'opportunité d'accorder des prix en argent pour les meilleurs tireurs de bataillons et de compagnies, à l'exercice annuel du tir à la cible. Comme je le disais dans mes rapports pour 1873-74, les montants, si faibles qu'ils fussent, de \$10 et \$15 respectivement, que l'on avait accordés pendant deux ans consécutifs (cela ne s'applique pas à l'artillerie, qui reçoit des prix en argent pour le tir à bombes et boulets, depuis plusieurs années,) ont donné lieu à une lutte très-vive et ont été hautement appréciés, d'autant plus qu'on avait ajouté des marques distinctives.

1ÈRE DIVISION DE BRIGADE, MAJOR DE BRIGADE, LIEUT.-COLONEL INCHES.*Camp Tilley, St. André.*

Le major de brigade, les officiers et les soldats de la division peuvent se féliciter de ce que chaque corps de la brigade se soit réuni au camp au complet.

Voici les raisons principales qui ont déterminé le choix de St. André comme lieu de campement : 1° Un site excellent. 2° De l'eau en abondance. 3° Des terrains étendus pour l'exercice et les manœuvres de campagne ; et finalement la température froide, hygiénique de St. André, durant les mois d'été, lorsque la chaleur est si grande dans l'intérieur de la province, et à une époque plus convenable qu'aucune autre pour l'exercice annuel.

Les corps suivants avec leur état-major se sont réunis au camp : brigadier lieutenant-col. Maunsell, député-adjutant général ; lieutenant-colonel Inches, major de brigade ; le capitaine et adjutant A. G. Beckwith, 71ème bataillon, contrôleur des approvisionnements ; T. H. Hogg, écrivain, 71ème bataillon, instructeur de mousqueterie ; le quartier-maître H. Emery, 67ème bataillon, quartier-maître de camp ; le lieutenant J. R. Tompkins, 67ème bataillon, officier d'ordonnance.

Le camp occupait le même terrain que l'an dernier, si ce n'est que le camp de batterie de la compagnie se trouvait sur l'avant, là où les arbres pouvaient protéger les chevaux contre l'ardeur du soleil. Le service du camp s'est fait de la même manière que l'année dernière, et il est à peine nécessaire d'ajouter que les officiers ont rempli leurs fonctions avec un zèle et une efficacité, qui n'ont pas peu contribué au succès de l'exercice annuel.

La température a été splendide, et les troupes ont su en tirer parti.

Le cours d'exercices mentionné dans les ordres généraux a été suivi attentivement, et les officiers commandants les corps se sont appliqués à faire faire l'exercice

de peleton et de compagnie à leurs hommes, autant que possible, avant de faire l'exercice de brigade et les manœuvres de campagne.

Le 8 juillet, j'accompagnai Son Honneur le lieutenant-gouverneur à Apohaqui, afin d'inspecter le 8ème régiment de cavalerie, alors réuni au camp, et le commandement de la brigade fut confié au major de brigade, le lieutenant-colonel Inches. Je constatai, à mon retour, le 10 juillet, que l'on avait fait suffisamment de progrès dans l'exercice de bataillon pour commencer l'exercice de brigade le 12. Le 13, on fit des manœuvres de campagne. Le terrain qui avoisine le camp offrait toutes les facilités possibles pour le service des avant-postes, le combat en tirailleurs, les changements de front de la brigade.

Les exercices à feu qui eurent lieu, le 14, en présence de Son Honneur le lieutenant-gouverneur, ont réussi sous tous rapports, et je n'hésite pas à dire qu'après dix ans d'expérience dans la milice du Nouveau-Brunswick, je n'ai jamais vu l'effectif dans une condition plus satisfaisante. Dans le changement rapide de l'exercice pour les manœuvres de campagne, il semble qu'il n'a pas été nécessaire d'enseigner aux officiers et aux soldats qu'il ne fallait pas faire cette transition à un pas trop accéléré (sauf dans les cas où l'on a dû renforcer les tirailleurs ou s'emparer d'une position pendant le feu). On fit des changements de front fréquents, et de nouveaux tirailleurs vinrent se jeter dans les rangs sans confusion. Je dois ajouter pourtant que s'il n'est pas difficile, règle générale, d'empêcher les hommes de marcher trop précipitamment lorsqu'ils exécutent des manœuvres, il est certainement moins facile de leur faire comprendre la nécessité de dépenser leurs munitions d'une manière économique, ou de ne pas tirer avec trop de précipitation, ou sans but déterminé. De là la nécessité de prolonger la période de l'exercice annuel.

Comme j'avais en des occasions différentes, l'année dernière, et durant cette période de l'exercice, fait agir la brigade sur la défensive, dans différentes directions, dans le voisinage du camp—en supposant que St. André serait attaqué par une armée envahissante—je fis marcher, le 15, la brigade en colonne de route à travers St. André, et je lui fis prendre position à "Katey's Cove," où nous étions supposés avoir débarqué de bonne heure le matin, dans le but de faire une attaque sur le fort Tipperary, et de nous emparer ainsi de la clé de la ville.

Un nombreux détachement de tirailleurs, appuyé par des 1, 67ème et 1, 71ème réserves, se cacha entre l'anse et le fort, tandis que le corps principal se forma en ligne près du bord de l'eau, avec une demi-batterie d'artillerie de chaque côté, occupant ainsi une position avantageuse, afin de bombarder le fort et la ville au premier signal d'attaque.

La description fidèle de l'attaque publiée par le *Telegraph*, en date du 17, mérite d'être reproduite ici : " Le signal d'attaque donné, il fut d'abord quelque peu difficile de faire placer une demi-batterie dans la position voulue, mais on surmonta cet obstacle, grâce à l'appui donné par l'infanterie et à la persévérance des officiers et des soldats. L'attaque commencée, les tirailleurs ouvrirent un feu rapide, tandis que l'artillerie faisait tomber des deux côtés une grêle de bombes et boulets. On jugea bientôt sage d'avancer, puis de renforcer les tirailleurs, et la 2ème compagnie du 71ème bataillon vint se placer sur le front en bon ordre. La marche en avant se fit promptement, et on tira tout le parti possible de la nature du terrain, et là où cela était possible, ou lorsqu'on donnait le signal d'une halte, ou lorsqu'une meilleure chance s'offrait de bombarder le fort et la ville, l'artillerie prenait part à l'action. Grâce à quelques mouvements en avant de la part des tirailleurs, là où il y avait quelque terrain découvert, on marcha directement sur le fort. Les tirailleurs avaient été, en définitive, si bien renforcés qu'ils ressemblaient plutôt à un bataillon en ligne qu'à des tirailleurs placés à de grandes distances.

" Dès que l'artillerie et l'infanterie enrent cessé de se servir du canon et de la carabine, une charge à la baïonnette régulière et directe fut faite sur l'ennemi protégé par le fort. Le fort capturé, la ville se rendit, et l'on prit ainsi possession de l'un des boulevards du pays ! On sonna alors l'appel, et la brigade se forma en ligne de sections de colonne, les officiers avec les drapeaux se trouvant sur le front."

Les ordres suivants de brigade, à la levée du camp, furent ensuite lus; les meilleurs tireurs de bataillons et compagnies furent appelés de l'avant, et Son Honneur le lieutenant-gouverneur adressa la parole aux troupes, et les félicita vivement de leur bonne conduite tant au camp que dans la ville. Ces éloges étaient bien mérités, car à l'exception d'un homme qui se conduisit mal en route et qui fut puni puis chassé du service, il n'y a pas eu un seul cas d'infraction à la discipline. Cela est dû aux causes suivantes :

(1) A fur et mesure que l'objet pour lequel la milice est organisée et maintenue est mieux connu (la seule force sur laquelle le pays peut compter à l'heure du danger), les officiers des compagnies peuvent recruter de meilleurs soldats que par le passé.

(2) Comme j'ai mis à effet la recommandation contenue dans mon rapport pour 1873-74, de ne pas tenir de buvette au camp, même pour y vendre de la bière, j'ai pu constater une absence complète d'ivrognerie de la part des troupes, non-seulement au camp, mais même dans la ville avoisinante.

Les officiers supérieurs de jour corroborent mon rapport au sujet de la bonne conduite et de la discipline des troupes. Je puis ajouter seulement que les rapports des chirurgiens de service, pour ce qui regarde la condition sanitaire des troupes, sont aussi satisfaisants que ceux des officiers au sujet de la discipline.

Le tir à la cible s'est fait avec beaucoup de soin sous la direction de mon excellent instructeur de mousqueterie, qui remplissait cette tâche depuis deux ans, feu T. H. Hogg, écr., du 17^{ème} bataillon, qui se piquait d'orgueil de pouvoir comparer le chiffre de mérite d'année en année. Aussi est-ce avec un profond regret que je dois constater la mort de cet officier, qui s'est tué accidentellement, il y a quelques jours, de sa propre main, et qui enseignait aux soldats avec tant d'habileté et de soin le service du canon et le maniement de la carabine. La milice a perdu en lui un officier zélé et utile, et le pays un homme qui était toujours prêt à défendre ses institutions.

Je regrette aussi d'avoir à annoncer la mort d'un autre excellent officier de la brigade, le capitaine H. Hutton, qui ne se serait certainement pas rendu au camp avec sa belle compagnie, sans son zèle excessif pour le service, vu le mauvais état de sa santé.

Je ne saurais terminer ce rapport sur le camp Tilley, sans exprimer ma reconnaissance à Son Honneur le lieutenant-gouverneur pour l'intérêt qu'il a pris en tout temps à la bonne organisation de la force militaire. J'offre aussi mes meilleurs remerciements à l'honorable inspecteur général, qui nous a obtenu gratis pour les troupes l'usage des terrains à Joe's Point, à H. Osborne, écr., pour ses excellents arrangements de transport, ainsi qu'au shérif, au Dr. Gove, Capt. Polley, J. S. Magee, écr., et aux citoyens en général, qui, par leur hospitalité envers les officiers et leur bienveillance envers les soldats, ont fait tout en leur pouvoir pour rendre notre séjour agréable.

Camp Tilley, 2d.

ST. ANDRÉ, N. B., 15 Juillet 1875.

Ordres de brigade par le lieutenant-col. Maunsell, D. A. G. M., brigadier.

No. 5.—Le brigadier est heureux, à la levée d'un autre camp de brigade, qui, comme les précédents, a produit de bons résultats pratiques, d'offrir ses meilleurs remerciements à tous les officiers, sous-officiers et soldats, pour la manière satisfaisante avec laquelle ils ont fait le service et maintenu parmi eux l'ordre et la discipline; je dois remercier en particulier l'état-major de brigade et tous les officiers commandants des corps du concours cordial qu'ils m'ont donné pour mettre à exécution les ordres et règlements pour la conduite des troupes.

La 1re division de brigade, qui en tout temps a été d'une efficacité remarquable, est représentée dans ce camp par des corps dont les cadres sont au complet, le contingent dévolu à chaque comté est aussi au complet, ce qui est un résultat fort satisfaisant pour le major de brigade (le lieutenant-col. Inches) ainsi que pour les officiers commandants des corps.

L'assistant inspecteur de l'artillerie fait rapport comme suit au sujet de la batterie de campagne de Woodstock. "Les chevaux sont d'excellente qualité et très-propres au service; les officiers et les soldats ont fait de remarquables progrès depuis leur arrivée au camp, et ils semblent tous anxieux d'apprendre." Le lieutenant-col. Jago "attribue une bonne partie du succès à la présence du lieutenant Dibblee et aux efforts du sergent-major Lynch, et il espère que l'exemple qu'ils ont donné en suivant l'école d'artillerie de Kingston, sera imité par d'autres officiers." Comme d'ordinaire, les 67me et 71me bataillons étaient bien disciplinés, et pour ce qui regarde les corps isolés de Deer Island, St. Stephen et St. George, il serait inutile de faire aucune comparaison. Finalement, le lieutenant-col. Maunsell fera avec plaisir un rapport favorable sur le camp au major-général commandant, et il ne lui reste plus qu'à exprimer l'espoir que chaque volontaire qui a si bien rempli son devoir envers l'état comme soldat, puisse également réussir dans ses occupations ordinaires.

Par ordre,

J. A. INCHES, lieutenant-col.,
Major de brigade.

Batterie de campagne de Woodstock.—Lieutenant H. Dibblee.

L'inspecteur d'artillerie dit dans son rapport que "la batterie de campagne de Woodstock a fait son exercice annuel au camp de brigade de St. André. J'ai eu le plaisir de former partie de votre état-major au camp, et j'ai été ainsi bien en mesure non-seulement d'inspecter la batterie, mais aussi d'observer l'économie interne et la discipline des corps au camp. Les harnachements étaient en bon état ainsi que les approvisionnements, etc.; la batterie a bien manœuvré, soit dans ses propres exercices, soit en agissant avec l'infanterie en brigade. Le tir à bombes et boulets a été très-bon. Le lieutenant Dibblee est un jeune officier qui ferait honneur à n'importe quel corps, et sa connaissance des fonctions d'un artilleur fait l'éloge de l'une des écoles d'artillerie canadiennes, qu'il vient à peine de quitter.

2ME DIVISION DE BRIGADE.—Major de brigade, lieutenant-col. MacShane.

Je regrette vivement d'avoir à enregistrer la mort soudaine, arrivée au mois de juin dernier, de feu le major de brigade de cette division, le lieutenant-col. Otty, un officier d'état-major de beaucoup de zèle et d'habileté, qui a fait de l'art militaire son étude et son occupation principale, depuis bon nombre d'années,—un officier qui était toujours prêt à agir, soit comme adjudant de l'école militaire, soit comme major de brigade, dans les intérêts du service militaire, et à aider ceux qui avaient cet objet en vue.

Le lieutenant-col. MacShane l'a remplacé comme major de brigade. Cet officier est très-apte à remplir ce poste; il est porteur de certificats de 2de et 1re classe, de l'école 20 avril 1869, militaire de ce district, et il a commandé le 62me bataillon de St. Jean 21 juin 1869, depuis le mois d'avril 1871, (à l'exception de quelques mois).

Vu les circonstances particulières dans lesquelles se trouvaient les membres de cette division de brigade (une grande partie se composant de corps de ville, y compris l'artillerie de place, et le temps propice pour l'exercice annuel n'étant pas le même dans les différents corps), on a cru sage cette année de faire exercer la plupart

des corps dans des camps de régiment, et les autres à leur quartier-général local, bien que l'on soit généralement d'opinion que, si l'époque de l'exercice convenait pour un camp de brigade, ça aurait été le meilleur mode de le mettre à exécution, et que Shédiac (ou tout autre point sur le chemin de fer Intercolonial), où il y a eu l'an dernier un camp très-réussi, serait un très-bon endroit pour un pareil camp.

8ème Régiment de cavalerie.—Lieut.-col. Saunders.

Ce régiment s'est réuni au camp, à Apohaqui, le 28 juin, sur les terrains du lieutenant-col., et après douze jours d'exercice il a été inspecté par Son Honneur le lieutenant-gouverneur et par moi-même, le 9 juillet.

Comme j'ai eu le plaisir de passer en revue ce régiment annuellement durant les dix dernières années, il me faut, pour bien faire comprendre ma manière de voir sur son efficacité actuelle, vous renvoyer à mes différents rapports d'inspection, car chaque année a été témoin de nouveau progrès, et je puis ajouter que l'exercice et la discipline des recrues comme des vieux soldats ne laissent rien à désirer. Quant aux chevaux, ils étaient cette année meilleurs que d'ordinaire, le lieutenant-colonel et son chirurgien vétérinaire en ayant fait un examen attentif avant de déclarer qu'ils étaient propres au service.

Les harnachements du régiment subissent des réparations fort nécessaires, et une fois terminées, le lieutenant-colonel a l'intention de prendre des mesures pour faire en sorte que les selles soient meilleures qu'elles l'ont été jusqu'à présent, j'imagine.

Tout en prenant toutes les mesures nécessaires au camp pour obtenir le succès désiré, la popularité du régiment et l'hospitalité du lieutenant-colonel et de ses officiers continuent de se faire sentir.

Brigade d'artillerie de place du Nouveau-Brunswick (Batteries Nos. 1, 2, 3 et 10).—Lieut. col. Foster.

QUARTIER-GÉNÉRAL, ST. JEAN.

Les quatre batteries de l'artillerie de place à St. Jean ont fait l'exercice aux heures qu'elles ont choisies, et ont été passées en revue par l'assistant inspecteur de l'artillerie et moi-même, le 21 septembre 1875. Ce jour-là eut lieu aussi le concours annuel aux boulets, conformément aux règles ci-incluses. Le lieutenant-col Jago dit qu'il a fait les remarques suivantes dans son rapport à l'inspecteur d'artillerie, au sujet de ce concours : " Les canons employés par ces batteries sont de 32 à âme polie, montés sur des affûts de place pour le service de mer, et lorsque je dis qu'ils ont tous tiré cinq coups de ces canons à 1,400 verges en neuf minutes, d'une manière véritablement insurpassable, j'ai clairement démontré, je crois, que ce sont d'excellents artilleurs."

Le lieutenant-colonel Jago, ajoute " qu'habitant depuis plusieurs années la même localité que ces hommes, il s'y est naturellement intéressé tout particulièrement, et que c'est pour lui un plaisir de pouvoir déclarer qu'on ne pouvait trouver ailleurs un meilleur corps de volontaires." Ajoutons que ce doit être une véritable satisfaction pour le colonel Foster qui a tant fait pour faire régner l'esprit de corps parmi sa brigade et en assurer la bonne organisation, de voir que sa brigade reçoit de pareils éloges de la part de notre inspecteur d'artillerie. Les fourniments et uniformes du corps sont dans une excellente condition, et les membres tout en donnant beaucoup d'attention à leur service d'artilleurs, n'ont pas perdu de vue la nécessité d'avoir une bonne tenue et dans les rangs et dans la marche.

Corps du génie du Nouveau-Brunswick.—Capitaine Perley.

En compagnie de l'assistant inspecteur d'artillerie, du payeur du district, et du major de brigade, j'ai inspecté ce corps, le 11 octobre, dans son arsenal (car le temps ne permettait pas de faire l'inspection sur les terrains des casernes), et je puis attester la bonne tenue des soldats, l'excellente condition des armes, fourniments et uniformes, et la manière habile avec laquelle on a exécuté le maniement des armes et les exercices à feu.

Le major de brigade et l'officier commandant m'ont de plus donné l'assurance que l'exercice annuel s'était fait avec soin sur les terrains des casernes, et que les corps étaient sous plus d'un rapport plus efficaces qu'ils semblaient l'être lors de mon inspection en 1874-75. Je ne désire pas avoir d'autre témoignage pour faire un rapport favorable.

62ème bataillon de St. Jean.—Lieut.-col. Sullivan.

Ce corps s'est réuni au camp, à Torryburn, le 19 juillet, et par suite des retards dans le transport des effets de campement au camp de St. André, il a été impossible d'avoir au jour de la réunion le nombre de tentes voulu. Le lieutenant-col. McShane prit ses mesures cependant pour le bivouac, et une vieille maison en bois donna un abri à une grande partie des soldats du bataillon; dès que les tentes purent être dressées, les corps reprirent la vie de camp d'une manière systématique. En compagnie de l'assistant-inspecteur de l'artillerie, du payeur de district et du major de brigade intérimaire (le lieutenant-col. Beer), je passai en revue le corps, le 26 juillet, et je constatai que les excellents arrangements pris par le ci-devant major de brigade (le lieutenant-col. Otty) fonctionnaient d'une manière satisfaisante; les évolutions de bataillon ont été bien exécutées, si l'on tient compte du fait qu'il n'avait eu que quelques jours d'exercice. Les devoirs que j'avais à remplir à Chatham m'ont empêché de voir de nouveau ce corps sous les armes, mais le rapport du lieutenant-colonel (ci-inclus) démontre amplement que le corps avait fait de grands progrès avant la levée du camp, le 30 juillet. Le site du camp était magnifique, et les mesures hygiéniques que l'on a prises faisaient honneur aux chirurgiens.

Je suis heureux d'ajouter qu'il y a un progrès sensible dans la condition des armes et fourniments de ce corps depuis qu'ils ont été transférés aux soins du gouvernement.

Lors de la promotion du lieutenant-col. McShane au grade d'officier d'état-major, le commandement de ce corps fut dévolu à un officier compétent, le lieutenant-col. Sullivan; et un excellent officier fut appelé à remplir le grade de major, le major Blane.

Ces officiers sont sur le point d'établir une classe, composée d'officiers et de sous-officiers, pour obtenir une meilleure connaissance de l'exercice; et j'espère qu'elle produira de bons résultats.

74ème bataillon.—Lieut.-col. Beer.

En compagnie du payeur du district et du major de brigade, j'ai inspecté le corps son camp, près de Sussex, le 1er octobre.

Comme les fonds affectés par le parlement pour l'exercice annuel étaient presque épuisés, ce corps eût ordre de ne faire que six jours d'exercice. Cette mesure désappointa les hommes qui s'étaient rendus au camp avec la perspective de faire l'exercice pendant douze jours, et s'étaient munies de rations, etc., pour cette période de temps. Toutefois, l'attention que ce corps a évidemment donnée à l'exercice durant le peu de temps à sa disposition a été telle, que je crois devoir soumettre au quartier-général un rapport spécial sur son efficacité.

Le site du camp sur les terrains du lieutenant-colonel était extrêmement pittoresque (sur les bords de la rivière Sussex), et était suffisamment étendu pour l'exercice.

Le lieutenant-colonel et ses officiers ont fait d'excellents arrangements, pour la fourniture des rations, la cuisine, etc., qui ont été très-favorables pour la santé et le confort des hommes.

SALLE DES EXERCICES A ST. JEAN.

J'ai souvent attiré l'attention dans mes rapports annuels sur le pressant besoin d'une salle pour les exercices, à St. Jean. Il n'est pas nécessaire que je revienne sur ce sujet. La partie supérieure des casernes des soldats d'infanterie, a été transformée en arsenaux, sous la garde d'un armurier capable; cette amélioration est cependant un pas important dans la bonne voie.

AIDE AUX AUTORITÉS CIVILES A ST. JEAN.

7 mai 1875. Permettez-moi de vous adresser, ci-inclus, une copie du rapport (D) du lieutenant-col. MacShane, commandant le 62^e (St. Jean) bataillon, que je soumetts à la favorable considération du major-général commandant. Ce rapport expose les mesures prises par cet officier pour venir en aide aux autorités civiles à St. Jean, le 5 mai dernier. A ce sujet, j'ai été prié de "communiquer au lieutenant-col. MacShane les éloges du major-général pour le discernement et la promptitude avec lesquels il a agi, à la demande des magistrats, et pour les mesures vraiment militaires qu'il a adoptées pour le détachement de son régiment, avec l'assurance qu'il (le major-général) a eu beaucoup de plaisir d'en faire rapport au gouvernement fédéral."

3^e DIVISION DE BRIGADE.—Lieut.-col. McCulley, major de brigade.

"CAMP TEDDERS."

Batterie de campagne de New-Castle.—Major titulaire R. Call.

L'assistant inspecteur de l'artillerie m'a envoyé le rapport suivant sur cette batterie :—"Je l'ai inspectée en votre compagnie, le 29 juillet, 1875. Cette batterie a fait ses exercices annuels, dans le camp, à son quartier-général. Les chevaux paraissent en bonne condition, ainsi que les harnachements, les magasins, etc. La batterie a bien exécuté le tir à boulets et bombes. Le major Call est un officier très-énergique et très-utile, et il a évidemment à cœur le progrès de sa batterie."

J'ai encore inspecté ce corps le dernier jour de ses exercices annuels, le 5 juillet, et je dois ajouter que, si l'on considère la position du camp et l'organisation interne de ce corps, les progrès qui ont encore été faits dans les exercices, au "Camp Tedders" paraissent avoir été couronnés d'un grand succès.

Batterie No. 7. Brigade d'artillerie de place.—Major titulaire Gillespie.

Cette batterie a été passée en revue, à Chatham, par l'assistant-inspecteur de l'artillerie et moi-même le 14 septembre, 1875. Cet officier fait rapport que la batterie a fait un assez bon tir avec des canons à âme polie de 24. Le lieutenant-col. Jago ajoute "qu'il a souvent démontré l'avantage de construire de bonnes plateformes et de former un petit terrassement sur lequel on pourrait monter trois ou quatre canons pour la défense de la rivière Miramichi, car les florissantes villes de Chatham et de Newcastle sont ajoutées à la merci d'un bateau à vapeur ordinaire pour les passagers, qui, armé d'un seul canon, pourrait facilement mettre le feu en quelques heures aux deux villes."

Cette importante recommandation a été faite dans mon rapport de 1873, et dans le rapport du bureau d'inspection pour ce district, en 1874, et l'officier commandant la batterie No. 7, a reçu instruction de faire l'estimation du coût de ces moyens de défense.

73e bataillon.—Major Sherriff.

J'ai fait l'inspection de ce corps à son camp, près de Chatham, le 29 juillet 1875. J'ai fréquemment parlé dans mes rapports annuels des excellentes qualités des hommes du Northumberland, qui composent ce corps, aussi bien que de leur désir de se perfectionner dans la connaissance de l'art militaire, et la compagnie de Kent ayant apporté un nouvel élément d'activité dans le 73e bataillon, j'ai été pleinement satisfait de l'efficacité de ce corps.

Je considère, cependant, que le site du camp, cette année, n'a pas été bien choisi; il paraît que ce choix a été fait durant une température sèche, mais comme il est tombé beaucoup de pluie à l'époque des exercices, la condition du terrain est devenue très-mauvaise. Cependant le major commandant, ainsi que son zélé quartier-maître, n'ont épargné aucune peine, ni aucune dépense, en faisant construire une grande salle-à-diner (*mess-room*) pour les officiers, une cantine et un magasin de distribution, assurant de cette manière le confort des officiers et des soldats. Je regrette que par une inadvertance de leur part, ils n'aient pas été remboursés de l'argent qu'ils ont ainsi dépensé.

Les rations étaient d'une excellente qualité; le coût excédait le montant accordé par le gouvernement (25 centins pour chaque homme par jour).

L'exercice de bataillon et le combat en tirailleurs ont été très-bien exécutés. Cependant j'ai profité de cette occasion, pour conseiller à ceux des officiers et des sous-officiers, qui n'avaient pas encore obtenu leurs certificats à l'école militaire, de profiter de la première occasion pour le faire.

Compagnie d'infanterie de Bathurst.—Capitaine Barbarie.

Inspecté le 7 août dernier. Comme ce corps se trouve éloigné de tout point propre à la concentration pour les exercices (avant l'ouverture du chemin de fer Inter-colonial), et qu'il n'y a maintenant aucun corps de la milice active dans Gloucester, il n'a pu faire autre chose que l'école du peloton et les exercices de compagnie; dans ces circonstances, je considère que le capitaine a droit à des éloges pour avoir maintenu un certain degré d'efficacité parmi le beau corps d'hommes qui composent sa compagnie. Cependant le capitaine et ses subalternes, devraient ne pas manquer de suivre l'école militaire cet hiver.

Aide à l'autorité civile dans le comté de Gloucester.

La loyauté, le patriotisme et la valeur militaire des officiers et des soldats du corps de Northumberland, ont été mis à l'épreuve l'année dernière. Appelés à venir en aide aux autorités civiles pendant l'hiver, au milieu de grandes difficultés, ils ont répondu sans hésitation à cet appel, et l'effectif, tel que mentionné à la marge, fut promptement sous les armes, et en route vers sa destination. On n'a pas eu besoin heureusement, d'autre service que celui de leur présence sur les lieux, et j'approuve avec plaisir le rapport (B) du major de brigade; ce dernier a droit à des éloges pour l'exemple de diligence qu'il a donné à "tout l'effectif," la batterie de campagne de Newcastle, s'étant "spécialement bien conduite, et méritant des remerciements." Comme preuve de la bonne conduite et de la bonne discipline, dont a fait preuve la batterie de campagne de Newcastle, sous son excellent commandant, le major Call, durant la longue période de six semaines qu'elle a passée à Bathurst, il m'est nécessaire seulement d'attirer l'attention sur l'adresse qui a été présentée aux officiers de ce corps, par les magistrats du lieu et autres, avant leur retour dans leurs foyers, et la réponse qui y a été faite, lesquelles sont ci-annexées.

Enrôlement pour le corps de service à Manitoba.

Conformément aux ordres généraux (18) du 2 juillet dernier, j'ai dûment enrôlé quinze hommes, pour le service à Manitoba, et le 4 d'août, ils se sont mis en route pour leur destination, sous les ordres d'un officier de l'état-major de la Nouvelle-Ecosse.

Ces hommes furent pris dans la 1ère division de la brigade, quoique chaque division fut priée de fournir son contingent.

Ecole militaire.

L'école militaire, sous mon commandement, a été en opération durant les derniers six mois expirés le 30 mai dernier. J'étais assisté de mon excellent état-major ordinaire : le lieutenant-col. Otty, (décédé depuis), adjudant; le capitaine McKenzie, 1er instructeur; le sergent Daniels, 2e instructeur.

2 élèves ont obtenu des certificats de 1re classe;
64 do do do 2de classe;
12 élèves n'ont pas obtenu de certificats.

L'école a été inspectée le 25 janvier, par le major-général commandant.

En outre de la règle prescrite (pour l'admission des candidats), le bureau des examinateurs a exigé des certificats des officiers commandants, constatant que les candidats sont des membres de l'effectif (et seront probablement des membres utiles). Cette condition additionnelle a eu pour effet d'éloigner de l'école autant que possible ceux qui y seraient probablement entrés plutôt pour obtenir la "gratification," que pour y acquérir des connaissances militaires, et je suis heureux de dire que, lors de mes inspections, pendant les mois de l'été, je remarquai dans presque tous les corps, des cadets qui avaient obtenu des certificats, donnant ainsi une preuve de l'utilité pratique des cours de l'école militaire de Frédéricton.

ASSOCIATION DES CARABINIERS.

Les Canadiens généralement, et je puis ajouter les membres de la milice active, doivent se sentir justement fiers des nouveaux honneurs qui ont été remportés cette année par leurs représentants à Wimbledon. C'est une autre preuve, si cette preuve était nécessaire, que l'effectif de ce pays conserve son efficacité.

Le lieutenant-col. Beer, qui a servi pendant trois ans, comme président de l'association provinciale des carabiniers du Nouveau-Brunswick, avec honneur pour lui et l'association, ayant refusé la réélection, le capitaine Perley, du corps du génie du Nouveau-Brunswick, un officier zélé et actif, l'a remplacé.

En outre de l'association ordinaire des carabiniers du comté, les clubs locaux carabiniers paraissent bien remplir leurs fonctions. Un nouveau club s'est formé à mon quartier-général, ayant pour président l'énergique capitaine Copley, du 71e bataillon.

On paraît désirer que ces différentes associations depuis le club de carabiniers jusqu'au concours pour Wimbledon. (n'importe où il pourra être tenu) soient autant de moyens progressifs pour atteindre le même but. Je doit ajouter qu'en réduisant le coût des munitions de guerre, le gouvernement a beaucoup facilité le progrès de toutes les associations de carabiniers.

Les associations suivantes ont tenu des concours cette année, et les rapports vous seront transmis prochainement.

1. Association provinciale des carabiniers du Nouveau-Brunswick.
2. Association des carabiniers du comté de Charlotte.
3. Association des carabiniers du comté de St. Jean.
4. Association des carabiniers du comté de Carleton.
5. Association des carabiniers du comté de York.
6. Association des carabiniers du comté de Northumberland.
7. Association des carabiniers du comté de King.
8. Club des carabiniers du 62e bataillon.
9. Club des carabiniers du corps du génie du Nouveau-Brunswick.
10. Club des carabiniers de la compagnie du quartier-général.

Exercices militaires dans les écoles publiques.

Dans mon rapport de 1873, j'ai traité la question d'introduire l'exercice militaire dans les écoles communes de ce pays, cette question ayant été souvent mise sur le tapis comme "méritant la plus sérieuse considération, plus particulièrement dans un temps où on s'occupe beaucoup de l'éducation intellectuelle et physique de la jeunesse, et où l'on désire préserver un esprit sain dans un corps sain, et ne pas développer l'intelligence aux dépens du corps." La question a été heureusement considérée par le parlement à sa dernière session.

Je dois maintenant ajouter que le lieutenant-col. Jago et moi-même, avons récemment soumis ce sujet à la considération des autorités scolaires de St. Jean et de Frédéricton respectivement. Comme le dit la lettre du lieutenant-col. Jago au bureau des syndics à St. Jean, en date du 21 avril 1875, "il lui semble que la perte d'une heure ou une heure et demie d'étude par semaine, pour des garçons âgés de plus de huit ans dans les écoles publiques de la cité, à qui on enseignerait les éléments de la discipline et des exercices militaires, serait plus que compensée par l'amélioration de leur condition physique." Je regrette que nos efforts n'aient pas jusqu'à présent produit l'effet désiré, et je ne crois pas qu'on puisse espérer de réussir dans cette matière importante, tant qu'il n'y aura pas eu une entente, comme je l'ai recommandé dans mon rapport plus haut mentionné, entre les gouvernements fédéral et provincial, dans le but "d'inviter spécialement les instituteurs publics, à suivre nos écoles militaires, et obtenir les certificats nécessaires de capacité, pour donner à la satisfaction du député adjutant-général du district, un cours prescrit de discipline dans chaque école, une petite gratification devant être accordée par le gouvernement au maître d'école."

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

GEO. J. MAUNSELL, lieutenant-col.

Député adjutant-général, commandant le district militaire No. 3.

L'adjutant-général de la milice,

Ottawa.

[A.]

ST. JEAN, N.-B., 22 novembre 1875.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur l'état de l'artillerie dans votre district.

BATTERIES DE CAMPAGNE.

Batterie de campagne de Newcastle.

J'ai inspecté avec vous la batterie de campagne de Newcastle, le 29 juillet 1875. Cette batterie a fait ses exercices annuels à son quartier-général. Les chevaux paraissent en bon état ainsi que les harnachements, magasins, etc. Le tir à boulets et bombes a été bien exécuté par la batterie. Le major Callet un officier très-énergique et très-utile, et il a évidemment à cœur le progrès de sa batterie.

Batterie de campagne de Woodstock.

La batterie de campagne de Woodstock a fait ses exercices annuels au camp de la brigade, à St. André. J'ai eu le plaisir de servir dans votre état-major à ce camp, et j'ai eu par conséquent d'excellentes occasions, non-seulement d'inspecter la batterie, mais aussi d'observer son économie intérieure et sa discipline. Le capt. W. P. Donnell (mort depuis) a été incapable d'assister aux exercices, mais la batterie a eu un excellent officier commandant, dans la personne du lieutenant H. Dibblee. Les chevaux

étaient d'excellente qualité, et les conducteurs en étaient généralement les propriétaires; c'était une raison suffisante pour eux de voir à ce qu'ils fussent bien soignés au camp. Les harnachements étaient en bon état, ainsi que les approvisionnements, etc. La batterie a bien exécuté ses manœuvres, soit isolément, soit en brigade avec l'infanterie. Le tir à boulets et à bombes été bon. Le lieut. Dibblee est un jeune officier actif et capable, qui ferait honneur à n'importe quel corps, et sa connaissance des devoirs d'un artilleur est un excellent témoignage en faveur des écoles d'artillerie du Canada, dont il vient de sortir.

ARTILLERIE DE PLACE.

Les quatre batteries d'artillerie de place, Nos. 1, 2, 3 et 10, de la brigade du Nouveau-Brunswick, ont fait leurs exercices à leurs heures particulières, et ont été inspectées par vous, le 21 sept. 1875. Leur concours annuel pour la pratique du tir à boulets a eu lieu aujourd'hui. Dans mon rapport à l'inspecteur de l'artillerie sur ce concours, j'ai fait les remarques suivantes: "Les canons dont on se sert dans ces batteries sont des canons à âme polie de 32, montés sur des affûts pour le service de mer, et le fait qu'ils peuvent tous tirer cinq coups de ces canons à une distance de 1,400 verges, en moins de neuf minutes, et qu'ils font la pratique d'une manière qui ne peut être surpassée, est une preuve, je crois, qu'ils sont de bons artilleurs."

J'ai demeuré pendant plusieurs années au milieu de ces hommes, je leur ai porté naturellement un intérêt particulier, et je suis heureux de dire qu'ils forment un aussi bon corps de volontaires qu'aucun de ceux qu'on peut voir ailleurs.

La batterie No. 7 du major titulaire Gillespie, de cette brigade, a été inspectée à Chatham, le 14 septembre 1875. La batterie a tiré de bons coups avec des canons à âme polie de 24. J'ai souvent démontré la nécessité de faire construire des plate-formes convenables, de former un petit terrassement, et d'y monter une batterie de canons pour la défense de la rivière Miramichi, car maintenant les florissantes villes de Chatham et de Newcastle sont à la merci de tout bateau à vapeur ordinaire pour les passagers, lequel, s'il était monté d'un seul canon, pourrait facilement mettre en feu les deux villes en quelques heures.

Dans mon rapport à l'inspecteur de l'artillerie, j'ai démontré l'absurdité d'armer un canonier de la carabine Snider, et j'ai exprimé l'espoir de voir un jour ou l'autre le revolver adopté comme l'arme personnelle de l'artilleur; quoique quelques carabines pourraient être laissées à une batterie, pour lui permettre de prendre part aux concours de la carabine, j'espère cependant que le temps n'est pas éloigné où l'artilleur désireux de se perfectionner dans l'artillerie, laissera l'art de la carabine à son camarade de l'infanterie.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DARELL R. JAGO, lieut.-col.

Assistant-inspecteur de l'artillerie, N. B. et N. E.

Lieut.-col. G. MAUNSELL, député-adjutant-général,

District militaire No. 8.

Concours annuel de l'artillerie du Nouveau-Brunswick.

St. JEAN, septembre, 1875.

1^o. Une coupe en argent donnée par Madame Jago, évaluée à dix guinées, et 811 ajoutées par le lieut.-col. Jago, sont offertes au concours d'un détachement de chaque batterie, chaque détachement devant tirer cinq coups. Temps prescrit, dix minutes. La coupe deviendra la propriété de la batterie qui l'aura gagnée deux fois.

2^o. Une coupe en argent évaluée à £10 sterling, donnée par les officiers, pour être offerte au concours d'un détachement de chaque batterie, au nom de ces messieurs ne devant avoir pris part au premier concours. Chaque détachement devra tirer dix coups à tour de rôle. Le temps n'est pas limité, mais personne ne devra surveiller

le canon lorsqu'il aura été mis en position par le No. 1. La coupe deviendra la propriété de la batterie qui l'aura gagnée deux fois. 2e prix, \$20 ; 3e prix, \$10.

30. Une coupe en argent, donnée comme prix par le col. Thurgar, pour être offerte au concours d'un détachement de chaque batterie, chaque détachement devant tirer trois coups. Temps prescrit, six minutes. Les No. 1 dans ce concours ne devront pas avoir pris part aux concours précédents. 2e prix, \$10 ; 3e prix, \$5.

Règles pour le concours.

Le jalonnement et tous les règlements pour le concours, seront conformes au livre du lieutenant-col. T.B. Strange sur la " Classification et le choix des tireurs."

Pour direction—5 verges, à droite ou à gauche, 3 points.

" 10 " " 2 "

" 15 " " 1 "

Pour élévation—20 verges au-dessous ou 40 au-dessus, 4 points.

" 40 " " 60 " 3 "

" 60 " " 80 " 2 "

Un coup direct sur le pavillon, le mât, ou la marque, vaudra cinq points additionnels ; un coup à ricochet, un point additionnel ; un boulet à ricochet, hors des limites, n'aura aucune valeur.

Un coup n'aura aucune valeur à moins qu'il n'obtienne des points tant pour l'élévation que pour la direction.

DARELL R. JAGO, lieutenant-col.,
Assistant inspecteur d'artillerie.

[B]

BUREAU DE LA BRIGADE, CHATHAM, 6 février 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que j'ai reçu une requête, datée du 27 ultimo, de trois juges de paix, du comté de Gloucester, me demandant d'envoyer un détachement de la milice active à Caraquette, dans le dit comté, pour aider les autorités civiles à supprimer une émeute etc. Le 28 ultimo, à 3 heures p.m., deux officiers de la batterie d'artillerie de campagne de Newcastle et 41 sous-officiers et soldats, sous le commandement du major titulaire Call, se rendirent de Newcastle à Caraquette, en passant par Bathurst, et furent suivis, aussitôt qu'on a pu le réunir à Chatham, par un détachement de quatre officiers et 46 sous-officiers et soldats du 73e bataillon. Le premier détachement de l'infanterie partit de Chatham à 11 heures p. m. et arriva à Bathurst, à 5 heures p. m. le 29, et l'artillerie à 9.30 p. m. Les magistrats de Bathurst donnèrent ordre à l'artillerie de rester à cet endroit pour garder la prison et les prisonniers ; et le 30, ils enjoignirent à l'infanterie de se rendre à Caraquette, en toute diligence, pour se mettre à la disposition des magistrats du lieu. Je me suis mis en route avec l'infanterie, et nous arrivâmes à Caraquette, à 1 heure a. m. le 31 janvier, tous en bonne condition, puis je fis rapport de notre arrivée aux magistrats de Caraquette. Les détachements de l'effectif furent employés à protéger les constables qui arrêtaient les émeutiers ou bien comme gardiens des prisonniers, et sentinelles, au lieu des constables, dans différents établissements. Le soir du 3 du courant, les magistrats m'informèrent que l'on n'avait plus besoin de nos services, et le matin du 4 courant, nous nous mîmes en route pour notre quartier-général, et nous arrivâmes à Chatham, à 8 heures p. m., le 5 du courant, tous bien portants.

Je suis heureux de pouvoir faire rapport que les officiers et les soldats se sont tous montrés empressés à venir en aide aux autorités légales, et que les efforts et la persistance qu'ils ont déployés dans l'accomplissement de leurs devoirs sont dignes de tous éloges. La batterie de campagne mérite certainement des louanges pour les

efforts infatigables qu'elle a faits pour se faire snivre de deux canons de 9, etc., car les hommes ont dû enlever une énorme quantité de neige amoncelée sur les chemins souvent jusqu'à la hauteur des clôtures, pour faire place aux canons. Tout l'effectif s'est bien conduit et mérite des remerciements.

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

C. McCULLLEY, lieut.-col.

Major de brigade, 3me. division de la brigade, district militaire No. 8.

Le député adjutant-général,
Commandant le district militaire No. 8.

[C.]

ADRESSE.

Au major Call, au lieutenant, Mitchell, et aux sous-officiers et soldats de la batterie d'artillerie de campagne.

Nous, les soussignés, citoyens de Bathurst, désirons, à la veille de votre départ, vous faire connaître notre appréciation de la manière dont vous avez rempli vos fonctions parmi nous. La promptitude avec laquelle vous avez répondu à l'appel des autorités et la manière dont vous avez accompli votre devoir, dans plusieurs circonstances très-difficiles, sont dignes d'éloges. La stricte discipline qui a été maintenue, et la conduite exemplaire des hommes, ont été souvent remarquées, et sont des justes causes de félicitations. Ainsi, tout en étant heureux de voir que l'état du comté permette le départ de la batterie, nous n'en sommes pas moins satisfaits de constater que sa conduite parmi nous n'offre aucun sujet de plainte. Recevez donc l'assurance qu'en partant vous emportez avec vous nos meilleurs souhaits pour votre bonheur futur et celui des hommes qui sont sous votre commandement.

Nous sommes, etc.,

JOHN FERGUSON, Sénateur,
et 37 Juges de paix, et autres.

RÉPONSE.

A l'hon. Sénateur John Ferguson, M. Bishop et autres.

BATHURST, N.-B., 10 mars, 1875.

MESSEIERS.—Permettez-nous de vous offrir nos plus sincères remerciements, pour nous-mêmes et pour les hommes qui sont sous notre commandement, pour votre belle adresse, par laquelle nous sommes heureux d'apprendre que nos services ont été si favorablement appréciés. Tout en regrettant la malheureuse affaire qui a nécessité notre présence parmi vous, toutefois, nous savons qu'il était de notre devoir de remplir nos instructions aussi promptement que possible, et nous sentons que non seulement comme volontaires, mais aussi comme citoyens du Canada, nous devons être disposés et prêts en tout temps à venir en aide aux autorités civiles, pour faire respecter les lois qui nous gouvernent. Nous avons fait des efforts, pendant notre séjour parmi vous, pour maintenir l'ordre autant que possible; et cela malgré la différence d'opinion qui existait ici, à notre arrivée. Nous sommes heureux de voir que l'état actuel de votre comté est tel qu'il puisse nous permettre de partir de ce lieu, et nous espérons sincèrement, que bien des années se passeront sans qu'aucun trouble ne nécessite ici la présence de la milice active. Avant de partir pour nos foyers, per-

mettez-nous de vous remercier de l'hospitalité que vous nous avez donnée pendant votre séjour ici; et de vos bons souhaits pour notre bonheur futur, espérant que vous et vos familles jouerez longtemps de la santé, du bonheur et de la prospérité.

Nous demeurons, Messieurs,

Vos obéissants serviteurs,

R. R. CADL, major titulaire,
Commandant la Batterie de campagne de Newcastle.

J. MITCHELL, lieutenant.

[D.]

BUREAU D'ETAT-MAJOR, 62e BATAILLON.

ST. JEAN, 7 mai, 1875.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information du major-général commandant, que le 5 du courant, à 5 heures, p. m., j'ai reçu du maire de cette cité la demande ci-incluse pour venir en aide aux autorités civiles. Le maire donnait à entendre en même temps, qu'un grand nombre d'hommes qui ne faisaient pas partie de la société des journaliers, étaient sur le point de se mettre à l'ouvrage, et qu'il s'attendait à une attaque de la part de cette organisation. Il prépara un signal sur lequel je me guidai pour avertir mes hommes de s'assembler à la salle d'exercices de la maison de douane. Le maire appréhendait le plus grand danger pour le matin, au moment où les journaliers commenceraient à travailler. J'ai pensé, par conséquent, qu'il était prudent de donner ordre à un détachement de se tenir prêt, pour toute éventualité, pendant le reste de la journée. Sachant combien il est difficile d'obtenir la présence des hommes, autres que ceux qui sont de service, quand le danger est imminent, j'avais dès le lendemain matin à 5 heures, un détachement de service, comprenant quarante deux soldats, trois sous-officiers, un capitaine et deux subalternes, et un assistant-chirurgien. Tout le détachement était sous les ordres de l'adjudant. Je fus constamment sur les lieux ainsi que le maire, et le détachement resta, tout le temps dans ses quartiers, dans la maison de douane, afin d'éviter tout semblant de menace; les repas nous furent envoyés de l'hôtel Royal, qui se trouve vis-à-vis; et à 5 heures p. m., hier au soir, le maire ayant à ma demande premièrement inspecté le détachement, les hommes furent licenciés sans avoir eu heureusement l'occasion de faire un service plus actif.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. R. MACSHANE, lieutenant-colonel,

Commandant le 62e bataillon.

Le député adjudant-général,

Commandant le district militaire No. 8,
Fredericton, N.-B.

(E.)

ST. JEAN, N. B., 10 août, 1875.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous faire rapport, pour l'information du major-général commandant, qu'en conformité de l'ordre général (No. 7), daté à Ottawa, le 23 avril, 1875, et de votre ordre de district, daté le 8 juin, le corps sous mon commandement, a terminé les exercices annuels de 1875-76, le 31 juillet, ultimo, dans un camp régimentaire à Torryburne, sur les bords de la rivière Kennebecasis, à moins de sept milles de St. Jean.

Les changements continuels parmi les hommes qui suivent les exercices du soir dans le corps de la cité, quand ce mode est adopté; les exercices partiels et l'impossibilité pour ceux qui s'absentent de progresser aussi rapidement que ceux qui font l'exercice régulièrement, pour ne pas parler de la difficulté de faire exécuter les manœuvres de bataillon aux exercices du soir, en l'absence même de toutes autres raisons, devraient suffire pour démontrer qu'il n'y a pas de mode d'exercice aussi satisfaisant que celui des camps.

Le terrain choisi pour le lieu de campement est excellent: le centre, connu sous le nom de "Vieux champ de courses", consiste en un terrain élevé avec un sol sablonneux, incliné de chaque côté des courses. Il y a deux puits sur le terrain, qui fournissent de l'eau abondamment. J'ai naturellement pris la précaution de les faire nettoyer par le quartier-maître et de les faire inspecter par l'officier de santé. Il y a une excellente place pour prendre des bains à quelques cents verges. L'insuffisance des effets de campement dans les magasins, m'a causé beaucoup d'inconvénients; le premier jour, je n'avais que huit tentes et deux marquises; cependant, je commençai à former le camp plutôt que d'en changer la date qui avait été fixée. Il y avait une vieille bâtisse sur le terrain, qui pouvait nous donner abri en cas de besoin. Le camp Tilley, à St. André, devait nous fournir les tentes, et j'avais fait des arrangements pour les faire transporter promptement; mais de fortes rosées ou d'autres causes, en ont retardé l'envoi, de deux jours. Il m'a fallu, de plus, emprunter 75 havresacs de la 8^{me} cavalerie.

Permettez-moi ici de vous faire observer que la somme de 25 centins accordée pour les rations cuites (quand les troupes sont en marche) devrait être dorénavant mise à la disposition de l'officier commandant, lequel pourrait alors prendre les mesures nécessaires pour la subsistance des hommes le premier jour. Cette fois, les seuls soldats qui ont reçu des vivres le premier jour, ont été ceux de la compagnie du capitaine Hazen, qui avaient suivi les recommandations contenues dans l'ordre régimentaire, sur les rations cuites. Quelques-uns désirent épargner les 25 centins, d'autres veulent prendre leurs quartiers chez les voisins; et quelques-uns emportent toutes espèces de rebuts, ce qui fait que lorsqu'ils sont laissés à eux-mêmes, ils sont si mal nourris qu'ils sont incapables de travailler.

Je vous adresse, ci-inclus, pour l'information du même officier, une copie de l'ordre régimentaire jugé suffisant pour la bonne administration du camp.

Le montant accordé par le gouvernement pour les rations, a été tout à fait suffisant; de fait, il y a un excédant entre les mains du payeur, qu'il retient jusqu'à ce que je me sois convaincu que tous les comptes pour rations sont payés; s'il devait rester une balance, je demanderais aux différentes compagnies de la mettre à la disposition du quartier-maître, en considération de l'activité avec laquelle il a rempli ses devoirs.

Vous pourriez faire connaître au major-général commandant, la manière dont nous avons employé notre temps, quand vous nous avez inspectés. Nous avons fait les exercices durant tout la durée du camp, selon l'ordre voulu. La pratique du tir à la cible a eu lieu pendant les quatre derniers jours du camp,

Quoique le garde-magasin nous ait fourni d'excellentes cibles, et que nous eussions un bon champ de tir d'un côté du champ de courses, j'ai préféré, pour éviter toute possibilité d'accidents, conduire le détachement du tir à la cible, deux compagnies par jour, au champ de tir permanent, à Drury, à près de cinq milles du camp. Comme l'assistant chirurgical devait l'accompagner, permettez-moi de recommander que l'on accorde une gratification pour un cheval à cet officier, et pour les autres dépenses imprévues auxquelles le gouvernement n'a pas pourvu, comme par exemple, le loyer du terrain, le nettoyage des puits, etc. Je suis respectueusement d'avis que la somme de \$400 devrait être affectée à ces fins.

Le garde-magasin prétend qu'une couverture de laine et deux sacs-à-chevilles seulement se sont perdus à ce camp.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. R. MACSHANE, lieut.-col.,
Commandant le 62^e bataillon.

Au député adjutant-général,
District militaire No. 3,
Frédéricton, N.-B.

Ordre régimentaire par le lieut.-col. MacShane, commandant le 62me bataillon.

ST. JEAN, N. B., 7 juillet 1875.

1. Conformément aux ordres de district, datés de Frédéricton, le 8me jour de juin dernier, le 62me bataillon se réunira à ses casernes, lundi, le 19 du courant, pour se préparer à se rendre le même jour au camp à Torryburn. Si l'on juge à propos, à cause de l'insuffisance des effets de campement, de retarder le départ de quelques jours, il en sera donné avis dans dans les ordres.

2. Le quartier-maître se mettra en communication avec le garde-magasin du district, le lieut.-col Evans, pour permettre à cet officier de recevoir les effets de campement, un jour avant la date fixée pour la formation du camp. Un détachement composé d'un soldat par compagnie sera expédié pour le service des tentes; et les membres de ce détachement, ainsi que le quartier-maître et le sergent quartier-maître, auront droit à un jour de solde additionnel, pour recevoir les effets de campement et dresser les tentes. Les articles dont on a besoin les premiers, doivent être placés les derniers sur les voitures, comme par exemple, les tentes et les chevilles; les couvertures de laine au-dessous de tous les autres articles. Les munitions de guerre (15 cartouches à balle et à poudre par homme) pourraient être transportées avec les effets de campement.

3. Tous les hommes qui iront au camp, en outre de leurs armes, fourniments et capotes, devront avoir une chemise et une paire de chaussettes de rechange, des aiguilles et du fil, un couteau, une fourchette, une cuillère, une assiette et une tasse de fer-blanc, un morceau de savon, une serviette, une brosse et un peigne, et une quantité raisonnable d'huile pour les carabines. Le cirage et les brosses à chaussures devront être fournis par escouades. Les menus articles pourraient être empaquetés dans les capotes comme havresacs.

4. Les officiers commandant les compagnies devront fournir des marmites pour lesquelles on accordera \$6 par compagnie. Ils devront recommander aux soldats d'avoir de bonnes chaussures, (avec des talons bas), les cheveux proprement coupés, et de se munir des petits objets ci-dessus nommés. Ils auront soin aussi d'avoir des rations cuites pour le jour où ils devront se rendre au camp. Les plus faciles à porter et les meilleures sont des sandwiches qu'on devra préparer d'avance. On peut se procurer facilement des gourdes en verre; chaque soldat devrait en avoir une, dont il pourrait se servir comme de bouteille pour l'eau et la mettre dans son havre sac.

5. En arrivant au camp, l'adjudant choisira et fera faire la parade aux détachements suivants: pour le détachement de l'eau deux soldats par compagnie; pour le détachement des rations, deux soldats par compagnie; pour le détachement du bois, deux soldats par compagnie; pour le détachement des cuisiniers, deux soldats par compagnie; pour le détachement préposé aux latrines, un soldat par compagnie.

6. Le premier jour: le capitaine de service, sera le capt. Nugent; le lendemain, le capt. Likely; officier subalterne du jour, le lieut. McLean; le lendemain, le lieut. Sturdee.

7. Le poste d'appui sera composé d'un sous-officier et de deux soldats par compagnie. L'officier de service du jour leur donnera l'instruction voulue sur leurs devoirs.

8. La police du camp sera composée d'un sous-officier et d'un soldat par compagnie. Le quartier-maître leur donnera l'instruction voulue sur leurs devoirs.

9. Le corps de garde sera composé d'un sergent, d'un caporal, et de neuf soldats.

10. Les heures suivantes seront observées dans le camp: — la diane, au lever du soleil; les rations, à 5.30 a.m.; les exercices, de 6 à 7.30 a.m.; le déjeuner, à 8 a.m.; les ordres, 10 a.m.; les exercices, de 10 à 12 a.m.; le dîner, 1 p.m.; les exercices, de 3 à 5.30 p.m.; le repas du soir, 6 p.m.; la retraite, au coucher du soleil; l'appel de la retraite, 9.30 p.m.; extinction des feux, 10.30 p.m.

11. Les officiers commandant les compagnies seront tenus responsables des ordres qui devront être donnés aux soldats.

Par ordre,

A. BLAIN,
Capitaine et adjudant.

DISTRICT MILITAIRE No. 9.

QUARTIER-GÉNÉRAL, HALIFAX, N. E.

7 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le contingent de milice active qui doit être fourni par le district sous mon commandement, a été fixé à 4,284. D'après les règlements actuels qui réduisent l'effectif des corps, l'effectif nominal de la milice, en supposant que chacun des corps posséderait le contingent voulu, serait de 240 officiers, et 3,263 soldats.

Le nombre total actuel des hommes qui ont pris part aux exercices annuels de 1875-76, a été de 214 officiers et 2,819 soldats ; trois officiers et 222 soldats, pour différentes causes, étaient absents.

La batterie d'artillerie de Pictou attendait que les habillements fussent distribués, avant de compléter ses exercices et son inspection finale.

Les corps qui ont un effectif de vingt-trois officiers et 312 soldats, ont été exemptés de l'exercice annuel cette année.

La milice active de ce district comprend les corps suivants, qui ont pris part aux exercices actuels :—

	Officiers.	Soldats.
La troupe de cavalerie du comté de King.....	2	39
La batterie légère d'Halifax.....	5	81
La 1re brigade d'artillerie de place d'Halifax.....	19	224
La 2e do do do.....	18	236
La batterie de Lunenburg (n'a pas fait d'exercices).	00	00
La batterie de la baie Mahone do.....	00	00
La batterie Digby.....	2	38
La batterie de Pictou.....	3	43
Le 63me des carabiniers (Halifax).....	20	252
Le 66me bataillon (Halifax).....	23	334
Le 68me bataillon (Comté de King).....	26	352
Le 69me bataillon (Annapolis).....	26	373
Le 72me bataillon (Annapolis).....	19	239
Le 75me bataillon (Lunenburg ; pas d'exercice)..	00	00
Le 78me bataillon des Montagnards.....	22	235
Le bataillon provisoire de Cumberland.....	15	163
Le bataillon provisoire de Victoria.....	14	210

Les exercices annuels ont été faits en conformité de l'ordre général (No. 7) du 23 d'avril, 1875, ainsi qu'il appert par les documents (A) et (B) ci-inclus.

Les rapports de l'inspection annuelle sont aussi ci-inclus.

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

J. WIMBURN LAURIE, colonel,
Député adjutant-général,
Commandant le district militaire No. 8.

L'adjutant-général de la milice,
Ottawa.

[A.]

La brigade d'Halifax se compose de—

La batterie légère d'Halifax.....	Capitaine Graham.
La 1ère brigade d'artillerie de place d'Halifax...	Lieut.-col. Mitchell.
La 2e do do	Lieut.-col. McPherson.
Le 63e bataillon de carabiniers.....	Lieut.-col. Pallister.
Le 66e bataillon d'infanterie.....	Lieut.-col. Bremner.

Elle a fait les exercices annuels au quartier-général de la brigade. Le 24 mai, toute la brigade a fêté l'anniversaire de la naissance de Sa Majesté; et je me suis mis, ainsi que la brigade, sous les ordres de l'officier commandant la garnison à Halifax. La brigade se forma en division avec les troupes régulières, tira un feu-de-joie et fit toutes les démonstrations ordinaires en cette circonstance. Le 8 octobre, j'ai fait faire la parade à la brigade pour les exercices à feu et l'inspection annuelle; les mouvements des exercices à feu étaient basés sur la supposition que les troupes étaient retranchées dans les faubourgs de la ville, et qu'elle faisait une sortie vigoureuse sur la tête des colonnes de l'armée ennemie, qui s'avancait pour attaquer la place. J'avais expliqué auparavant à la brigade le plan général des manœuvres, qui devaient être exécutées durant la journée, et j'ai été bien aise de voir que les officiers et les soldats ont compris ce qu'il y avait à faire en peu de temps.

La brigade, grâce au zèle et à l'énergie du commandant et des autres officiers du corps, a bien fait les exercices, comme à l'ordinaire.

La batterie légère s'est exercée au tir, à une distance de 1,400 verges avec la même précision que d'habitude; ce fait est mentionné dans le rapport du lieut.-col. Jago, l'assistant inspecteur d'artillerie, qui était alors présent.

La batterie de l'artillerie de place, n'ayant pas été armée, comme on l'a demandé l'année dernière, et les canons de cette batterie qui ont servi l'année dernière, ayant été démontés, je n'ai pu faire d'arrangements pour le tir à boulets et bombes de l'artillerie de place.

Le tir à la cible de la carabine des différents corps, à une exception près, a été fait comme d'ordinaire, sous la surveillance immédiate d'un officier supérieur.

CAMP DEBERT.

Les bataillons ruraux de la 1ère brigade, formés du 78me des Montagnards, commandé par le lieut.-col. Campbell, et du bataillon provisoire de Cumberland, commandé par le major Harrison, ont fait les exercices à DeBert, et les ont commencés le 22 juin. Le bataillon de Cumberland n'avait pas encore servi dans un camp, et ce fut un travail tout nouveau pour lui; mais il s'habitua bientôt à ce nouveau genre de vie. Les nominations d'officiers de l'état-major du régiment, vacantes jusqu'alors, ont été accordées presque toutes aux officiers qui servaient dans les compagnies; d'autres officiers furent nommés dans toutes les compagnies, à une exception près; à la veille de la formation du camp. Heureusement que ces nouveaux officiers avaient presque tout fait partie de l'ancienne milice de la Nouvelle-Ecosse; ils étaient habitués à commander; ils ont facilement appris les nouveaux exercices et les ont bien fait apprendre à leurs soldats.

Le 78me avait une très-belle tenue; il montra beaucoup de bonne volonté; il a fait honneur à sa bonne organisation ainsi qu'à ses officiers. Nous avons éprouvé quelques légers inconvénients du fait que la date fixée pour le changement de la voie du chemin de fer Intercolonial, a été remise à un autre jour, après que toute l'organisation du camp eût été complétée; mais les difficultés relatives au transport des troupes et des munitions furent aplanies, grâce à la courtoisie des employés du chemin de fer, qui firent tout en leur pouvoir pour se rendre à mes désirs, en mettant à notre disposition des convois pour communiquer avec les autres lignes de chemin de fer, etc.

Les trois compagnies de Pictou n'avaient pas le nombre de soldats voulu à leur arrivée au camp, les soldats ayant pris de l'emploi sur le chemin de fer, lors du rétrécissement de la voie. Ces compagnies sont composées de bons soldats, dignes de confiance, et elles ont jusqu'à présent très-bien maintenu leur effectif; j'espère qu'il en sera de même à l'avenir et qu'elles compléteront leurs cadres.

Le terrain à DeBert convient bien pour l'établissement d'un camp ; il est sec, aride et sablonneux, et l'eau que l'on y trouve est bonne. Le terrain est raboteux pour l'exercice, mais il offre tout l'espace voulu pour les évolutions des batteries de campagne ; comme il est interrompu par des bouquets de bois, j'ai dû chaque jour changer de terrain pour les manœuvres. Afin de bien faire comprendre à la brigade les évolutions à exécuter, j'ai donné ordre au major Yeomans, l'instructeur de mousqueterie, de se mettre à la tête d'un détachement de jaloneurs, qui portaient des pavillons et représentaient une brigade ennemie ; il a rempli ses fonctions avec beaucoup d'intelligence, ce qui fait que toute la brigade a porté beaucoup plus d'intérêt aux évolutions, que si elle avait simplement obéi aux ordres et fait les exercices sans en comprendre le but.

Le propriétaire du lieu de campement fut assez obligeant pour me donner un contrôle complet sur tout le terrain pendant l'exercice annuel, ce qui me permit d'empêcher l'établissement de baraques, pour y vendre des liqueurs enivrantes ; j'attribue à ce fait beaucoup du confort et la bonne discipline qui a régné pendant toute la durée des exercices.

PICTOU.

La batterie d'artillerie de place de Pictou, organisée dernièrement pour le service de la batterie préposée à la défense du havre, n'a pas reçu ses uniformes et ses armes à temps pour lui permettre de terminer ses exercices à cette date. Le capitaine Gordon a fait faire la parade à la batterie (avec ses uniformes) pour mon inspection, et j'ai été bien satisfait de sa tenue ; ses recrues appartiennent évidemment à la meilleure catégorie de jeunes gens de la ville de Pictou.

CAMP AYLESFORD.

Les corps ci-dessous mentionnés, savoir : la troupe de cavalerie du comté de King, commandée par le capitaine Ryan ; le 68^e bataillon, du comté de King, commandé par le lieutenant-col. Chipman ; le 69^e bataillon, du comté d'Annapolis, commandé par le lieutenant-col. Starratt ; et le 72^e bataillon, du comté d'Annapolis, commandé par le lieutenant-col. Parker, ont fait leurs exercices au camp de la brigade, à Aylesford, dans le mois de septembre.

Il y a un progrès sensible dans le physique des soldats ; les compagnies étaient presque toutes au complet ; les soldats se sont bien conduits, à peu d'exceptions près, et l'officier commandant ainsi que les autres officiers, paraissaient déterminés à maintenir la discipline, qu'ils faisaient observer plus rigoureusement que par le passé.

Le lieutenant-col. Starratt, du 69^e bataillon, a réussi généralement à retenir les mêmes soldats dans le service d'année en année ; c'est pour cette raison que son bataillon a fait beaucoup de progrès et dans les exercices et dans sa tenue. J'ai observé que, lorsque les capitaines exercent l'influence voulue sur les soldats, qu'ils font un choix judicieux, que les compagnies sont au complet et que plus le capitaine est difficile, meilleures sont les recrues, car les bons soldats refusent de servir dans une compagnie à laquelle appartiennent de mauvais sujets. Je crois que le capitaine peut avoir des recrues de n'importe quelle catégorie ; mais une compagnie doit être composée tout à fait d'une certaine classe ou d'une autre.

Les évolutions de la brigade, soit comme bataillon, soit comme tirailleurs, ont été bien exécutées, mais un malentendu a été causé qu'une partie du terrain, dont je me servais pour les exercices, avait été labourée, ce qui m'a laissé peu d'espace pour les manœuvres. Si l'on ne peut pas obtenir tout le terrain il sera nécessaire de changer le lieu du campement et des exercices. Je dois encore exprimer ma satisfaction sur la manière dont la troupe de Kentville a fait le service ; un cultivateur qui est dans l'aisance, n'a pas pour habitude de nettoyer et tenir en bon ordre tout l'équipement du cheval, les armes et les fourniments d'un soldat de cavalerie, de faire les exercices pendant les heures voulues, puis de soigner et nettoyer son cheval ; aussi la manière dont tout ce service a été fait démontre que les soldats commandés par le capitaine Ryan, ne sont pas seulement des soldats de parade.

LUNENBURG.

Je désirais que le 75^{me} bataillon se rendit au camp de la brigade, à DeBert, au mois de juin, mais le major Rudolf me dit que la chose offrait des inconvénients pour son bataillon; on décida en conséquence, pour la commodité des soldats, que le bataillon fit ses exercices à la baie Mahone, le 5 octobre. Le 23 septembre, j'ai reçu des instructions d'Ottawa par le télégraphe, ordonnant de discontinuer tout exercice au camp; l'ordre pour la réunion du bataillon fut en conséquence rescindé.

Les batteries d'artillerie de place de Lunenburg et de la baie Mahone devaient faire l'exercice au camp avec le 75^{me}.

DIGBY.

La batterie d'artillerie de place de Digby a fait l'exercice au quartier-général local. J'ai inspecté cette batterie à Digby, le 28 septembre. Le lieutenant-col. Jago a été témoin du tir à boulets avec des canons de 32. Son rapport (B) est ci-annexé.

CAP-BRETON.

Le bataillon provisoire de Victoria, a fait l'exercice au mois de juillet, dans le camp régimentaire à Baddeck, sous la direction du major de brigade, le lieutenant-col. Read, qui a inspecté le bataillon à la fin des exercices, et a fait un rapport (C) très-favorable sur la tenue, la conduite et le progrès général des soldats. Je regrette beaucoup que des engagements officiels très-pressants, m'aient empêché au dernier moment, d'inspecter ce bataillon.

Je désire encore attirer l'attention (voir le document (B) du rapport de 1874), sur la nécessité de faire l'inspection des armes en la possession des différents corps de ce district.

Fourniments.

Si la question de fourniments (voir le rapport de 1874), n'a pas une importance pressante, elle mérite d'être prise en considération, car les hommes, qui soignent leur tenue, seront plus enclins à étudier l'art militaire en temps de paix, et seront par conséquent plus utiles en temps de guerre, vu qu'ils se seront préparés à faire le service actif.

Uniformes.

Il est nécessaire de fournir plus souvent des pantalons aux soldats. La blouse en serge, quoique bien utile et confortable durant le service, n'est pas assez élégante, et les corps de la cité, surtout, n'aiment pas à la porter; je recommande que la tunique de grande tenue leur soit fournie comme autrefois.

Le bonnet de police, à double visière, tel que fourni au 68^{me} bataillon, est bien plus utile que le *Kilmarnock* sans visière, mais il est lourd, et il faut qu'il soit juste, sans quoi le soldat ne peut le tenir sur sa tête. Je crois que la calotte en est trop basse.

Exercices.

J'insiste de nouveau sur la nécessité de faire faire l'exercice préliminaire annuellement aux officiers et sous-officiers.

J. WIMBURN LAURIE, colonel,
Sous-adjutant-général,
Commandant le district militaire No. 9.

[B.]

St. JEAN, N. B., 22 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'état actuel de l'artillerie dans votre district :—

ARTILLERIE DE CAMPAGNE.

Batterie de campagne d'Halifax.

J'étais présent au concours annuel de la batterie de campagne d'Halifax, le 5 d'août 1875, et j'ai été heureux de voir tirer plusieurs bons coups. Le capitaine Graham paraît connaître parfaitement le service de ses petits canons faciles à manier, et comme ils sont légers et petits, ils me paraissent adaptés à ces provinces; car on peut non-seulement les transporter en aucun lieu, mais ils peuvent lancer des projectiles à une aussi grande portée que celle que l'on peut atteindre en général. Les harnachements étaient en bon état, ainsi que les approvisionnements, et j'ai été surpris de voir les connaissances que possédaient les sous-officiers sur le service des fusées, munitions de guerre, etc. : ce fait témoigne beaucoup en faveur de l'instruction qu'ils ont reçue.

Artillerie de place.

Je regrette que les autorités impériales aient malheureusement négligé d'armer la batterie, qu'elles avaient eu la bonté de mettre à la disposition de l'artillerie volontaire, au commencement de l'année, ce qui m'a empêché de voir les deux brigades d'artillerie de place, faire le service d'artilleurs. Avec la belle salle d'exercice qu'ils ont à leur disposition, et les services de leur adjudant, le capitaine Bland, comme instructeur, j'espère que la perte d'une saison d'exercices en plein air, ne leur sera pas trop préjudiciable.

Batteries extérieures, Digby.

La batterie de Digby a été inspectée, le 28 septembre 1875. Les soldats ont très-bien fait le service de leurs canons, ainsi que le tir à boulets. J'ai différé expressément le tir à bombes, jusqu'à l'année prochaine, vu que la batterie est comparative-ment nouvelle, et que ni les officiers ni les soldats ne paraissent bien connaître leurs fonctions comme artilleurs. Le capitaine Daley, qui paraît être actif et énergique, ferait, je crois, un bon officier, s'il suivait un cours d'artillerie. Le fait est que dans toutes les batteries extérieures, quelques officiers ou sous-officiers devraient suivre un cours d'instruction d'artillerie, ou bien avoir un instructeur compétent durant leurs exercices annuels.

Principes généraux.

Dans mon rapport à l'inspecteur de l'artillerie, j'ai pris occasion de faire remarquer le manque de système avec lequel, il me paraît, que les batteries d'artillerie sont souvent placées, sans égard à leur utilité; aussi, j'espère que quand il sera nécessaire à l'avenir d'établir une batterie d'artillerie, le lieu devra être choisi par un bureau d'officiers. Il faudrait aussi que l'on fournit un petit terrassement, pour y construire des plateformes convenables et y monter trois ou quatre canons, le tout devant être placé sous les soins d'un gardien qui appartiendrait à la batterie. De cette manière, je considère que le nombre des batteries dans chaque district sera moindre, et elles seront plus efficaces dans un but de défense.

J'ai aussi parlé dans mon rapport à l'inspecteur de l'artillerie, de l'absurdité d'armer un canonnier avec une carabine Snider, et j'ai exprimé l'espoir que d'un moment à l'autre, le revolver serait adopté comme l'arme personnelle de l'artilleur. J'ai ajouté que quelques carabines pourraient être laissées dans chaque batterie, pour lui permettre

de prendre part aux concours à la carabine ; mais j'espère, cependant, que le temps n'est pas très-éloigné, où le désir de l'artilleur sera de se perfectionner dans le maniement des pièces d'artillerie, et où il laissera la carabine à celui à qui elle appartient de droit, c'est-à-dire, à son camarade d'infanterie.

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

DARELL R. JAGO, lieutenant-colonel,
Assistant-inspecteur d'artillerie.

Au col. J. WIMBURN LAURIE,
Sous-adjutant-général du district militaire No. 9.

[C]

SYDNEY, 20 juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre pour votre information, le rapport suivant sur le camp de la milice, tenu à Baddeck, le 5 juillet 1875, et les jours suivants, conformément aux ordres généraux. Permettez-moi de faire rapport que le bataillon provisoire Victoria, avait un bon effectif, et qu'il a fait des progrès dans ses exercices et sa discipline. J'ai remarqué en cette occasion un progrès sensible comparativement à l'année dernière, dans la discipline et la tenue générale des soldats, ainsi que l'absence de crimes ou irrégularités. J'ai le plaisir de constater que le major Bingham, commandant le bataillon, et les officiers de ce corps, sont tous zélés et compétents.

On a suivi strictement à la lettre les ordres généraux à l'égard de l'exercice et de la discipline.

Je suis resté au camp pendant toute sa durée, et j'ai personnellement surveillé chaque parade.

Permettez-moi de vous adresser, ci-inclus, des rapports sur l'état de la parade et du tir à la cible.

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

C. CREWE READ, lieutenant-colonel,
Major de brigade, 8^e division.

Le sous-adjutant-général, etc., etc., etc.,
Commandant le district militaire No. 9, Halifax.

DISTRICT MILITAIRE No. 10.

WINNIPEG, 14 décembre 1845.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année courante sur le district militaire dont j'ai le commandement.

Milice locale.

Il n'y a pas eu de changement depuis mon dernier rapport au sujet de l'effectif de la milice active locale, qui se compose comme suit :

La batterie de campagne de Winnipeg.

La compagnie de carabiniers de " South St. Andrew " ou de " Lisgar."

do " Mapleton."

do " Pointe au Peuplier."

Soit en tout un effectif nominal de deux cent cinquante-cinq officiers et soldats.

Batterie de campagne de Winnipeg.

La batterie de campagne de Winnipeg, dont je vous ai déjà parlé favorablement a fait assidûment l'exercice durant une partie considérable de l'année; comme elle n'a eu ses uniformes qu'après avoir reçu l'ordre de différer l'exercice annuel pour l'année courante, elle n'a pu se rendre au camp pour l'exercice avant l'hiver.

Si les autorités le permettent, l'exercice pourra se terminer au printemps de l'année prochaine.

Corps des carabiniers de South St. Andrew.

Ce corps possède une bonne salle militaire et un arsenal qu'il a construits, sans recevoir aucun aide du département de la milice, et il mérite toute notre considération.

La compagnie de " South St. Andrew " a fait l'exercice pendant sept jours consécutifs à son quartier-général; elle a fait l'exercice pendant six heures chaque jour, et consacré un jour au tir à la carabine.

J'ai rarement fait une inspection aussi satisfaisante que celle de ce corps; l'exercice des tirailleurs a été supérieur à celui de corps beaucoup plus anciens que j'ai inspectés dans différentes parties du Canada.

Compagnies " Mapleton " et " Pointe au Peuplier."

Je regrette que les autres corps, par suite de l'absence de leurs officiers qui avaient quitté la province, n'aient pas fait cette année leur exercice; mais, comme on a en vue la réorganisation de la milice dans cette partie de la province, je recommande que les compagnies " Mapleton " et de la " Pointe au Peuplier " soient rayées de la liste militaire, à cause de leur désorganisation.

J'espère vivement que les recommandations que j'ai eu l'honneur de vous soumettre de temps à autre au sujet de la réorganisation de la milice dans cette province, surtout le mémoire que j'ai eu l'honneur de communiquer au major-général commandant lors de sa visite au mois de juillet dernier, recevront votre prompte considération.

Organisation de la milice dans la province.

L'organisation hâtive de la milice que l'on a dû faire lors des troubles de 1871, a dû paraître défectueuse dans bien des cas, à l'époque où j'en ai pris le commandement; mais j'ai tout lieu de croire que lorsque la population sera plus dense et plus stable,

on réussira à organiser dans ce pays une force militaire, que l'on pourra comparer favorablement à celle des autres provinces.

Enrôlement.

La période d'enrôlement dans la compagnie de carabiniers de South St. Andrew est maintenant expirée, et il faudra faire un nouvel enrôlement. Je recommande fortement, dans ce cas, comme pour toutes les autres compagnies d'infanterie dans la province, que cette compagnie soit enrôlée comme corps d'infanterie avec l'uniforme (rouge) d'infanterie, et non comme corps de carabiniers.

Ce changement n'occasionnera aucune nouvelle dépense, et je suis respectueusement d'avis que cet uniforme répondra mieux aux besoins de la province que l'uniforme actuel, qui est maintenant usé.

Troupes canadiennes de service à Manitoba.

La réduction graduelle de la milice enrôlée pour le service ici a porté le nombre des officiers, sous-officiers et soldats à 100.

Artillerie : 2 officiers, 20 sous-officiers et soldats. Total.....	22
Infanterie : 9 " 80 " " "	89
Total.....	<u>111</u>

De tous les hommes qui forment partie de l'effectif, il en reste peu qui ont déjà servi; à quelques exceptions près, ils appartenaient aux détachements venus des provinces de l'est au mois d'août dernier.

Au physique et par leur conduite les hommes ne laissent rien à désirer, et, à quelques exceptions près, ils font honneur aux différents districts militaires auxquels ils appartiennent.

Comme le prouvent les états mensuels ordinaires, les crimes et les désordres sont rares dans cette troupe; on y observe de plus une discipline sévère, et on a fait de grands progrès dans l'exercice si l'on considère la courte période de temps qui s'est écoulée depuis l'enrôlement des hommes.

Champ de tir à la carabine et tir à la cible.

On a dépensé une faible somme, conformément à l'autorisation du quartier-général, pour construire un champ de tir à la cible pour les troupes à une distance d'environ deux milles depuis Winnipeg jusqu'à l'est de la rivière Rouge.

A quelques exceptions près, tout l'effectif a suivi un cours de mousqueterie; les hommes se rendaient par détachements aux champs de tir et y campaient tant que leur exercice n'était pas terminé.

Les champs de tir sont favorablement situés et peuvent très-bien servir, à la fois pour l'artillerie et le tir à la carabine. Les frais de construction sont de beaucoup inférieurs au montant affecté à cette fin.

Casernes.

La palissade qui entoure les nouvelles casernes, connues officiellement sous le nom de "Fort Osborne", est terminée, et il est désirable qu'une somme d'argent soit votée le printemps prochain dans le but de mettre à exécution le plan relatif à l'emmagasinement, à l'arsenal et au drainage. On pourrait, à peu de frais comparativement, mettre ces casernes dans une condition telle qu'elles pourraient servir d'ici à très-longtemps de quart d'été pour n'importe quelle force militaire que les exigences du service, temporaires ou permanentes, pourraient appeler sous les armes dans cette province.

Ecole militaire.

J'attire respectueusement votre attention sur la recommandation que je vous ai faite l'an dernier d'établir une école militaire pour les troupes qui font le service. Comme je vous l'ai fait remarquer, les dépenses seraient minimas, car le député adjudant-général pourrait agir comme commandant, sans frais additionnels, et en son absence il pourrait être remplacé par un officier de service ici.

Les officiers ou sous-officiers qui fréquentent l'école devraient être régulièrement attachés à l'effectif durant leur séjour à l'école, et être astreints pour la discipline aux mêmes règles que les troupes qui font le service ici. Je désire insister tout particulièrement sur cette recommandation que j'ai faite au major-général commandant.

Sergent-armurier.

J'attire aussi respectueusement votre attention sur l'absolue nécessité de nommer un sergent-armurier compétent pour ce district.

Observations générales.

Comme le major-général commandant a visité tout récemment cette province et les territoires du Nord-Ouest, il serait superflu de vous exposer longuement mes vues sur la nature et la composition de la force militaire nécessaire pour la défense et le maintien de l'ordre dans cette partie isolée du Canada ; de plus, j'ai déjà eu l'honneur de faire rapport de temps à autre sur le sujet. Je me permettrai cependant de demander instamment qu'on m'autorise à organiser des corps de milice volontaire locale, conformément à mon mémoire du 19 juillet dernier, et que, dans l'intervalle, en attendant que les circonstances dans lesquelles se trouve placée cette nouvelle province, permettent au système militaire de prendre racine, tout comme dans les parties plus anciennes du pays, où il a déjà produit les meilleurs résultats, que l'effectif de service ici soit suffisamment augmenté dans tous les cas, pour qu'on puisse envoyer un détachement à quelque point, qui pourra être déterminé dans la section ouest de Manitoba, tout en laissant une force au moins égale à celle qui se trouve maintenant à Winnipeg, le centre de la province.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

W. OSBORNE SMITH, Lt.-col.,

D. A. G., district militaire No 10,

Commandant les troupes canadiennes dans le Nord-Ouest.

L'adjudant-général,
etc., etc., etc., Ottawa.

DISTRICT MILITAIRE No. 12.

QUARTIER-GÉNÉRAL, CHARLOTTETOWN.

20 novembre 1875.

MONSIEUR,—En vous transmettant le rapport ci-joint d'inspection, j'ai l'honneur de vous dire pour l'information du major-général commandant, que, en conformité de vos instructions, en date du 23 avril dernier, j'ai fait immédiatement appel aux volontaires, afin d'enrôler le contingent de milice active voulu pour cette division. Mais comme ces instructions me parvinrent en même temps que l'ordre général de la même date, prescrivant l'exercice annuel de la milice canadienne, les habitants montrèrent beaucoup d'hésitation à s'enrôler comme volontaires, car dans les villes les patrons intimèrent à leurs employés qu'ils les renverraient de leur service s'ils se rendaient au camp pour y faire l'exercice pendant douze jours, tandis que dans les campagnes, la plupart des habitants étant propriétaires, ne voyaient pas d'un bon œil la perspective d'abandonner leurs fermes et de laisser aussi longtemps leurs bestiaux sans leur surveillance. La visite opportune du major général commandant et la permission qu'il me donna de faire l'exercice pour cette année au quartier-général des compagnies, m'ont permis cependant de surmonter ces obstacles et de compléter les listes d'enrôlement sans trop de délai.

Les localités déterminées par le major-général, pour le quartier-général des différentes compagnies sont sans aucun doute les meilleures que l'on ait pu choisir : dans le comté de King, les quatre ports de mer de Georgetown, Montague, Souris, et St. Pierre comptent chacun une compagnie, et dans le comté de Prince, les havres de Summerside, Alberton, Port Hill et Tryon ont un nombre semblable. J'ai reçu l'assurance de beaucoup des habitants de ces comtés, qu'ils voyaient avec plaisir le gouvernement leur donner cette protection si désirable et si nécessaire, surtout dans les havres, où l'on compte parfois jusqu'à trois cents bateaux-pêcheurs étrangers, et des centaines de marins qui tiennent les habitants dans la crainte et l'anxiété pendant des jours entiers. Les compagnies du comté de Queen ont leur quartier-général à deux milles de la ville de Charlottetown, et sont ainsi prêtes pour toute éventualité ; les autres compagnies se sont avantageusement formées à Crapaud, Wheatley River et Strathalbyn.

Le bataillon provisoire du comté de King ayant terminé le premier l'exercice annuel, j'ai commencé mon inspection le 30 août, et si l'on tient compte du peu de temps que les hommes ont pu consacrer à l'exercice depuis leur enrôlement, j'ai lieu d'être satisfait des officiers et des soldats. Le capitaine Owen, commandant la batterie d'artillerie de place de Georgetown, est un excellent officier, et je recommande fortement qu'on lui accorde deux canons de neuf pour le service de cette belle batterie, car les réparations que l'on a fait subir dernièrement à la salle militaire en ville lui donneront les facilités nécessaires pour donner l'instruction voulue à ses hommes durant l'hiver. Le major Macdonald, commandant le bataillon, a fait préparer un bon champ de tir à 600 verges, sur lequel il a érigé des buttes ; il a déployé beaucoup de zèle pour organiser les différentes compagnies et leur faire faire l'exercice.

J'inspectai subséquemment au mois de septembre le bataillon provisoire du comté de Prince. On a éprouvé des difficultés considérables pour enrôler des compagnies à Summerside ; mais grâce aux efforts infatigables du lieutenant-col. Hunter-Duvar, on a organisé une batterie d'artillerie de place, qui a fait l'exercice annuel sous le commandement du capitaine intérimaire Bethune, les deux officiers de cette batterie ayant résigné leurs fonctions dès le commencement de l'exercice. Je recommande que cette batterie soit aussi munie de deux canons de neuf, car il y a à cet endroit une bonne salle militaire, que l'on est en voie de réparer complètement et qui peut fort bien servir pour l'ins

truction. Les trois compagnies de ce bataillon forment un beau corps d'hommes, qui, bien commandé, comme il l'est maintenant, promet beaucoup pour l'avenir.

La première batterie de l'artillerie de place à Charlottetown, commandée par le major Pollard, a beaucoup profité de la surveillance du lieutenant-col. McGill, commandant le bataillon provisoire du comté de Queen; elle termina son exercice annuel le 9 courant, et je l'inspectai le lendemain. Comme elle avait eu l'avantage de recevoir une instruction préliminaire avant le commencement des douze jours d'exercice, elle était mieux disciplinée qu'on aurait pu s'y attendre autrement, donnant ainsi une nouvelle preuve de ce que l'on peut faire avec du zèle tant de la part des officiers que des soldats.

Comme le major Pollard a à sa disposition une excellente salle militaire éclairée au gaz, il se propose d'enseigner à sa batterie le service des gros canons durant l'hiver. Le bataillon provisoire du comté de Queen a été exempté, sur les représentations de son officier commandant, de faire l'exercice annuel, par votre ordre en date du 31 août; les compagnies n'ont pas encore reçu leurs armes, uniformes ou fourniments, bien que l'officier commandant en ait fait la demande.

La 2ième batterie de l'artillerie de place de Charlottetown, commandée par le major Morris, et le bataillon provisoire de Charlottetown, commandé par le lieutenant-col. Beer, ne faisaient que commencer leur exercice à la fin de septembre lorsque survint l'ordre pour la suspension de tout exercice depuis le 27 septembre jusqu'au 23 octobre; ils ont repris leurs exercices depuis cette date, et ils les termineront le ou avant le premier du mois prochain.

Une association provinciale de carabiniers a été organisée, cet automne, sous la direction du lieutenant-col. Rankin, ci-devant de la milice locale, un officier expérimenté et compétent. La première réunion de l'association eut lieu à Kensington, le premier et le second jour d'octobre, et cent cinquante membres de la milice prirent part au concours; il y a tout lieu de croire, grâce à la libéralité du gouvernement fédéral et aux souscriptions des membres, que l'association deviendra prospère, et que de bons résultats découleront des concours annuels au tir des officiers et soldats.

Le contingent de la milice active du district se compose maintenant comme suit:

Corps.	Officier-comim.	Officiers, sous-officiers et soldats.
No. 1. Batterie d'artillerie de place, Charlottetown.	Major Pollard...	3 40
do Georgetown.	Capitaine Owen.	2 40
No. 2. do Charlottetown.	Major Morris...	3 40
do Summerside.	Capt. intérimaire Bethune...	2 40
Bataillon provisoire du comté de Queen.	Lieut.-col. McGill..	10 120
do King.	Major Macdonald...	13 120
do Charlottetown.	Lieut.-col. Beer....	12 120
do Prince.	Lt.-col. Hunter-Davar	9 120
Total.....		54 640

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOHN HAMILTON GRAY,

Lieut.-col., député adjudant-général.

Commandant le district militaire No. 12.

A l'adjudant-général,
Quartier-général, Ottawa.

ANNEXE

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 1, Lieut.-Col. J. B. TAYLOR, D.A.G.M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.				
									Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
1er régt. de caval...	4	Lieut.-col. Cole, St. Thomas	15	220	15	160	A London.	Commencée le 7 septembre 1875.	175 chevaux.	16	Ch. de fer.	Marche.
Troupe No. 1		Capt. Barnes, St. Thomas			2	39						
do No. 2		Capt. Peters, London			2	39						
do No. 3		Capt. Stewart, Mooreown			2	38						
do No. 4		Capt. Murray, Kingsville Etat-major			2 7	39 5						
Batterie de campagne de London.	1	Major Peters, London			5	74	do	do	60 chevaux.	2		Marche.
Batt. de campagne de Wellington.	1	Major McDonald, Guelph			4	74	Guelph.	Commencée le 22 juin 1875.	59 chevaux.	1	do	do
Artillerie de place de Goderich.	1	Major Thomson, Goderich			2	30	do	do	do	70	do	do
Artillerie de place de Sarnia.	1	Capt. Adams, Sarnia			2	39	Camp de brigade à London.	Commencée le 7 sept. 1875.	do	66	do	do

No 2.

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient tous, à la fois enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Exercice au tir.		REMARQUES.
							Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Chiffre de mérite.			
							tir.	Bataillon.	Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.
24 heures.	17½ cts.	Très-bonne.	Aucun.	Un excellent corps de 13 exécutants à cheval.	Bonne.	Exercices de troupe, d'escadron et de brigade. Beaucoup de progrès.	Oui.	17	12-17	16 septembre 1875.	
12 heures.	do	do	do	do	do	Evolution de batterie de campagne, avec la brigade. Très-satisfaisantes.	do	6	11-13	do	
do	18 cts.	do	do	do	do	do	do	13	14-03	1er juillet 1875.	18 septembre 1875.
6 heures.	do	do	do	do	do	Service des gros canons.	do	3	9-21	do	
do	17½ cts.	do	do	do	do	do	do	3	15-03	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	3	16-11	16 sept.	18 sept.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Milles.	Mode.
No. 1, Lient.-Col. J. B. TAYLOR, D.A.G.M.		Corps.		Corps.		Lieu.			
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.
7e bataillon.....	7	Lient.-col. McBeth, London.....	22	385					
Compagnie No. 1.....		Capt. O'Brien, London.....	2	55	2	42	Camp de brigade à London.	Commencée le 7 septembre 1875.	12 jours.
do No. 2.....		Capt. Porter, London.....	2	55	2	42			
do No. 3.....		Capt. Morden, London.....	2	55	2	42			
do No. 4.....		Capt. Birrell, London.....	2	55	2	42			
do No. 5.....		Capt. Dixon, London.....	2	55	2	42			
do No. 6.....		Capt. McIntosh, London.....	2	55	2	42			
do No. 7.....		Capt. Peel, London Etat-major.....	2	55	2	42			
				7	5				
22e bataillon.....	8	Lient.-col. Cowan, Woodstock.....		440			do do do do	do do do do	Chemin de fer et wagon.
Compagnie No. 1.....		Capt. Perry, Woodstock.....	2	57		28			
do No. 2.....		Capt. Loveys, Embro.....	2	28		30			
do No. 3.....		Capt. Horner, Princeton.....	2	30		38			
do No. 4.....		Capt. Ellis, Ingersoll.....	2	42		18			
do No. 5.....		Capt. Mullins, Norwich.....	2	39		50			
do No. 6.....		Capt. McCleneghan, Strathallan.....	2	41		30			
do No. 7.....		Capt. Chambers, Oxford Est.....	1	26		35			
do No. 8.....		Capt. Munro, Lakeside.....	2	38		36			
		Etat-major.....	9	5					

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>boni fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.	
							Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Bataillon.	Compagnie.				
24 heures.	17½ centins.	Très-bonne.	Aucun.	Excellent corps de musique; 27 exécutants.	Bonne.	Exercices de compagnie et de bataillon, et évolutions de brigade. Très-satisfaisants.	Oui.	20	13-38					
do	do	do	do	do	do	do	do	16	8-17					
do	do	do	do	do	do	do	do	19	12-21					
do	do	do	do	do	do	do	do	22	21-03					
do	do	do	do	do	do	do	do	24	9-19					
do	do	do	do	do	do	do	do	27	25-04					
do	do	do	do	do	do	do	do	18	11-08					
								200 et 400 verges.	6-01			16 septembre 1875	18 septembre 1875.	
24 heures.	do	do	do	Excellent corps de musique; 20 exécutants.	Très bonne.	Exercices de bataillon, de brigade et d'escarmonche. Satisfaisants.	do	29	14-191					
do	do	do	do	do	do	do	do	6	15-12					
do	do	do	do	do	do	do	do	2	18-10					
do	do	do	do	do	do	do	do	6	17-12					
do	do	do	do	do	do	do	do	4	13-35					
do	do	do	do	do	do	do	do	8	13-15					
do	do	do	do	do	do	do	do	8	14-11					
do	do	do	do	do	do	do	do	8	12-24					

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 1, Lieut.-col. J. B. TAYLOR, D. A. G. M.		Cadre.	Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.	Compagnie. Officier commandant et quartier-général.	Corps.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.		Nombre de jours d'exercice.	Milles.	Mode.
							24 ^e bataillon		7	Lieut.-col. Smith, Chatham	330		Camp de brigade à London.	7 septembre 1875.	12 jours.	Au camp.	Chemin de fer et wagon.
Compagnie No. 1		Capt. Smith, Chatham	2	39	60					
do	No. 2	Capt. Stephenson, Chatham	1	33	60					
do	No. 3	Capt. Rowe, Bienheim	2	37	72					
do	No. 4	Capt. Martin, Valletta	1	41	77					
do	No. 5	Capt. Robinson, Bothwell	2	38	40					
do	No. 6	Capt. Hughes, Dresden	2	41	58					
Cie. d'inf., Windsor		Capt. Rice, Windsor	2	40	120					
		Etat-major	7	5						
25 ^e bataillon	6	Lieut.-col. O'Malley, St. Thomas	330		do	do	do	do	Wagon.	
Compagnie No. 1		Capt. Campbell, St. Thomas	2	37						
do	No. 2	Capt. Watts, Vienna	2	42						30
do	No. 3	Capt. Weisbrod, Aylmer	2	39						12
do	No. 4	Capt. Backus, Wallacestown	2	42						22
do	No. 5	Capt. Edgcombe, Port Stanley	2	31						15
do	No. 6	Capt. Casey, Fingal	2	40						
		Etat-major	7	5						

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et fouragements.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
24 heures.	178 centins.	Très-bonne.	Aucun.	Bon corps de musique, 16 exécutants.	Bonne.	Exercice d'escarmonche, de bataillon et de brigade, satisfaisant.	Oui.	16	14-19	10-03	16 septembre 1875.	18 septembre 1875.	
do	do	do	do	21 exécutants.	do	Exercice d'escarmonche, de bataillon et de brigade.	do	17	17-105	16-05	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	19	do	22-11	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	14	do	17-03	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	17	do	15-23	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	5	do	22-14	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	16	do	17-05	do	do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 1, Lient.-col. J. B. TAYLOR, D ^e A. G. M.		Cadre.	Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.	Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.					Date.	Nombre de jours d'exer- cice.
26 ^e bataillon.....	8	Lt.-col. Attwood, London.....	440			Camp de Brigade à London.	7 septembre 1875.	12 jours.	En camp.	Chemin de fer et wagon.
Compagnie No. 1...		Capt. Garnett, Del- aware.....	2	31	12					
do No. 2...		Capt. Lindsay, Strathroy.....	2	63	30					
do No. 3...		Capt. McMillan, Harrietsville.....	2	39	16					
do No. 4...		Capt. Brown, Thamesford.....	2	40	18					
do No. 5...		Capt. McMillan, Lu- can.....	2	24	18					
do No. 6...		Capt. McKellar, Pork Hill.....	2	36	30					
do No. 7...		Capt. Irwin, Strath- roy.....	2	42	20					
do No. 8...		Capt. Wood, St. John's Arva, Etat-major.....	2	34 5	7					
27 ^e bataillon.....	7	Lient.-col. Davis, Sarnia.....	330			do do do do	do do do do	30	32	70
Compagnie No. 1...		Capt. Savage, Oil Springs.....	2	36	40					
do No. 1...		Capt. Pollock, For- est.....	2	38	40					
do No. 3...		Capt. Gattis, Wid- der.....	2	60	30					
do No. 4...		Capt. Kerr, War- wick.....	2	39	32					
do No. 5...		Lient. Beattie, Wal- laceburg.....	2	40	70					
do No. 6...		Capt. McPherson, Watford.....	2	32	30					
Comp. d'infanterie de Leamington...		Major Bt. Wilkin- son, Leamington, Etat-major.....	2	41 4	120					

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient lond' fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffre de mérite,			
26 heures.	17 ⁸ cts.	Bonne.	Aucun.	Bonne.	Exercice de bataillon, de brigade et d'escarmouche, satisfaisant.	Oui.	200 et 400 verges.	18-35	24-15	16 septembre 1875.	18 septembre 1875.		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 18 exé- cutants.	do	do	10	24-15	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	40	16-07	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	4	17-01	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	11	19-18	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	3	13-08	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	5	15-19	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	12	15-23	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	9	23-02	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	5	20-29	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	6	19-22	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	30	25-27	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	8	22-29	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	6	15-22	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	3	29-26	do	do		
do	do	do	do	do	Bon corps de musique, 17 exé- cutants.	do	do	7	26-02	do	do		

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 1, Lieut.-col. J. B. TAYLOR, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.		Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercices.		Milles.	Mode.
28e bataillon.....	6	Lieut.-col. Smith, Stratford.....	330			Camp de brigade à Guelph.	22 juil. 1875.	12 jours.	Au camp,	40	Chemin de fer et wagon
Compagnie No. 1....		Capt. Lang, Stratford.....	2	42	50						
do No. 2....		Capt. Dodd, Stratford.....	2	42	52						
do No. 3....		Capt. McKnight, Stratford.....	1	40	62						
do No. 4....		Capt. Fennell, Listowel.....	1	40	55						
do No. 5....		Capt. White, Blanchard.....	2	42	55						
do No. 6....		Capt. Gourley, Fullerton.....	2	41	55						
		Etat-major.....	7	5							
29e bataillon.....	5	Major Peck, Berlin.....	330			do	do	do	do	20	do
Compagnie No. 1....		Capt. Nafe, Preston.....	2	42	15						
do No. 2....		Capt. Parke, Galt.....	2	41	15						
do No. 3....		Lieut. Wilford, Cross Hill.....	2	40	20						
do No. 5....		Capt. Plim, Hespeler.....	2	40	30						
do No. 6....		Capt. Zeigler, Berlin.....	2	40	12						
		Etat-major.....	7	5	15						
30e bataillon.....	10	Lieut.-col. Clarke, Guelph.....	550			do	do	do	do	5	do
Compagnie No. 1....		Capt. Smith, Douglas.....	1	39	24						
do No. 2....		Capt. Cleghorn, Guelph.....	2	40	16						
do No. 3....		Capt. Beattie, Ferguson.....	2	58	16						
do No. 4....		Capt. McBride, Elora.....	2	39	16						
do No. 5....		Capt. Winfield, Mount Forest.....	2	39	48						
do No. 6....		Capt. Scott, Eramosa.....	1	40	20						
do [No. 8....		Capt. Cullock, Erin.....	2	39	40						
do No. 9....		Capt. Spence, Whittington.....	2	39	34						
do No. 10....		Capt. Thompson, Hollen.....	2	39	32						
		Capt. Hollinger, Arthur.....	2	38	32						
		Etat-major.....	9	5							

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Côté quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Chiffre de mérite.			
Champs de tir.	Bataillon.	Compagnie.										
36 heures.	18 cis.	Bonne.	Aucun.	Bon corps de musique; 22 exécutants.	Bonne.	Tiré un feu de joie; exercice de bataillon de brigade et d'escarmonche. Inspection par le major-général commandant-Satisfaisant.	Oui.	13	14-42			
24 heures.	do	do	do	Bon corps de musique; 20 exécutants.	do	do	do	7	16-134			
48 heures.	do	do	do	Bon corps de musique; 22 exécutants.	do	Exercice de bataillon d'escarmonche et de brigade; tiré un feu de joie le jour de la Confédération. Satisfaisant. Inspecté par le major-général commandant.	do	14	16-20			
								4	19-19			
								4	21-14			
								2	16-31			
								6	10-05			
								20	15-246			
								6	14-03			
								20	13-15			
								11	24-28			
								1	14-07			
								3	15-03			
								5	9-19			
								11	18-12			
								4	19-22			
									13-03			
									15-22			

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 2, Lieut.-col. W. S. DURIE, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.			
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.		Au camp ou autrement.		
		Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.			Nombre de jours d'exercice.		Milles.	Mode.
3e division de brigade. 2e rég. de cavalier.		8				Niagara.	Du 1er au 12 juin.	12 jours.	Au camp.	12	Marche.
Troupe No. 1.....	Major Book, Oak Ridge	3	55	2	35						
do No. 4.....	Capt. Gregory, Ste. Catherine	3	55	2	40						
do No. 5.....	Capt. Patterson, Grimsby	3	55	2	41						
do No. 6.....	Capt. Marshall, Burford.....	3	55	2	40						
do No. 8.....	Capt. Brown, Queenston.....	3	55	2	38						
	Capt. Buchner, Weland.....	3	55	2	38						
	Etat-major	8	.....	6	5					
	Total.....	23	275	16	199						
Batteries de campagne		1				do	Du 1er au 16 juin.	16 jours.	do	50	do
do	Capt. Smith, Hamilton	6	75	3	75						
do	Lieut. King, Weland.....	6	75	3	75						
	Total.....	12	150	6	150						
2e bat., carab. Q.O.		10				do	Du 1er au 12 juin.	12 jours.	do	38	Bateau à vapeur.
Compagnie No. 1....	Lieut.-col. Otter, Toronto.....	3	55	2	42						
do No. 2....	Capt. Allen, Toronto	3	55	2	42						
do No. 3....	Capt. Buchan, Toronto	3	55	1	42						
do No. 4....	Lieut. Roof, Toronto	3	55	1	41						
do No. 5....	Capt. Miller, Toronto	3	55	2	41						
do No. 6....	Capt. Foster, Toronto	3	55	1	42						
do No. 7....	Lieut. Crickmore, Toronto	3	55	1	40						
do No. 8....	Lieut. Hamilton, Toronto	3	55	2	42						
do No. 9....	Capt. McKenzie, Toronto	3	55	2	41						
do No. 10....	Capt. Ellis, Toronto	3	55	1	42						
	Lieut. Vandermissen, Toronto	8	.....	7	5					
	Etat-major	8	.....	7	5					
	Total.....	38	550	24	420						

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Goût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>comà jice</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.	
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.				
Bataillon.	Compagnie.													
24 heures.	21 cts.	Bonne.		Aucune musique.	Très-passable.	Exercice de troupe et d'escadron ; brigade.	Oui.	200 et 400 verges.	11-85	16-43	5 juin.	12 juin.	Meilleur tireur du régiment, trou-pier Clancy, troupe No. 33 points. Meil-leure troupe au tir, troupe No. 1, 16-43 points.	
do	do	do		Bonne musique.	do	Evolutions de batterie de cam-pagne ; brigade.	Enrôlés.	do	do	8-01	4 juin.	16 juin.	Inspecté par l'as-sistant inspec-teur de l'artil-lerie.	
do	do	do	Aucun, excepté un ou deux chevaux blessés.	Bonne musique ; instruments neufs.	do	Exerc. de compagnie et de bataillon ; brigade.	do	200, 400, 500 et 600 verges.	13-46	27-34	do	12 juin.	Meilleur tireur du bataillon, pre-mier-sergt. Bra-dy, Cie. No. 1, 66 points. Meil-leure Cie. au tir, Cie. No. 1, 27-34.	
do	do	do		do	do	do	do	do	do	18-26	7-08	do	do	
do	do	do		do	do	do	do	do	do	12-86	10-32	do	do	
do	do	do		do	do	do	do	do	do	11-20	9-24	do	do	
do	do	do		do	do	do	do	do	do	15-19	4-04	do	do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 2, Lieut.-col. W. S. DURIE, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.				Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.				Au camp ou autrement.		Milles.		
Compagnie.		Officiers.		Officiers.		Lieu.				Mode.		
Officier commandant et quartier-général.		Sous-officiers et soldats.		Sous-officiers et soldats.		Date.		Nombre de jours d'exercice.				
13e bataillon.....	6	Lieut.-col. Skinner, Hamilton.....				Niagara.	Du 1er au 12 juin.	12 jours.	Au camp.	38	Bateau à vapeur.	
Compagnie No. 1		Lieut. Hope, Hamilton.....	3	55	1							38
do No. 2		Lieut. Crocket, Hamilton.....	3	55	1							38
do No. 3		Lieut. Griffin, Hamilton.....	3	55	1							40
do No. 4		Capt. McLaren, Hamilton.....	3	55	1							39
do No. 5		Lieut. Caddy, Hamilton.....	3	55	2							42
do No. 6		Capt. Roy, Hamilton.....	3	55	2							42
		Etat-major.....	8		8	6						
		Total.....	26	330	16	245						
19e bataillon.....	6	Lieut.-col. Currie, Ste. Catherine.....				do	do	do	do	13	En wagon.	
Compagnie No. 1		Lieut. Dorrity, Niagara.....	3	55	1							41
do No. 2		Capt. Ferguson, Ste. Catherine.....	3	55	2							41
do No. 3		Capt. Carlisle, Ste. Catherine.....	3	55	2							41
do No. 4		Capt. Walker, Beamsville.....	3	55	2							42
do No. 5		Capt. Brennan, Ste. Catherine.....	3	55	2							40
do No. 6		Capt. Hiscott, Virgil.....	3	55	2							42
		Etat-major.....	7		6	6						
		Total.....	25	330	17	253						

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.		Coût quotidien des rations par tête en campement.		Conduite générale des corps.		Accidents.		S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.		Condition des uniformes, armes et four-niments.		Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.		Si les soldats des différents corps étaient <i>conté face</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.		Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.		Exercice au tir.		Date de l'inspection.		Date de la completion des exercices.		REMARQUES.		
																Champs de tir.		Bataillon.		Compagnie.						
	24 heures.		21 cts.	Bonne.	Pas de rapport.			Très-bonne musique.		En très-bon état.		Exercice de bataillon et de brigade.		Enrôlés.		200, 400, 500 verges.	13-98				17-24					Meilleur tireur du bataillon, Sergt. Mitchell, Cie. No. 2, 64 points.
																										Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 1, 17-24 points.
do								Bonne musique.		do				do								10-04				Meilleur tireur du bataillon, Sergt. Hiscott, Cie. No. 6, 46 points.
do										do				do								12-45				Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 4, 20-23 points.
do										do				do								14-42				
do										do				do								20-23				
do										do				do								12-96				
										do				do								16-70				

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 2, Lient.-col. W. S. DURIE, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.			
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.		Lien.	Date.		Nombre de jours d'exercice.	Milles.	Mode.	
Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.							
2e Bataillon	7	Lient.-col. Murray, Milton				Niagara.	Du 1er au 12 juin.	12 jours.	Au camp.	Wagon, ch. de fer et bateau à vapeur.		
Compagnie No. 1		Capt. Albertson, Oakville	3	55	2						38	64
do No. 2		Capt. Applebee, Stewarston	3	55	2						42	64
do No. 3		Capt. Barber, Georgetown	3	55	2						40	60
do No. 4		Capt. Curry, Norval	3	55	2						41	67
do No. 5		Capt. Kerns, Nelson	3	55	2						42	72
do No. 6		Capt. Shaw, Acton	3	55	2						42	72
do No. 7		Capt. Panton, Milton	3	55	2						37	
		Etat-major	7		6						5	
		Total.....	28	385	20						287	
37e bataillon	8	Lient.-col. Davis, York				do	do	do	do	Chem. de fer.		
Compagnie No. 1		Capt. Williamson, York	3	55	1						42	58
do No. 2		Capt. Mussen, Mount Healy	3	55	2						41	58
do No. 3		Capt. Nelles, Caladonia	3	55	2						40	68
do No. 4		Capt. Glenn, Hagersville	3	55	2						40	68
do No. 5		Capt. Ryan, Hullsville	3	55	2						36	68
do No. 6		Capt. Goodwin, Cheapside	3	55	2						40	58
do No. 7		Capt. Whiddon, Caladonia	3	55	2						40	58
		Etat-major	8		7						5	
		Total.....	29	385	20						284	

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>boni fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
									Bataillon.	Compagnie.			
24 heures.	21 cts.	Bonne.	Pas de rapport.	Bonne musique.	En bon ordre.	Exercice de bataillon et de brigade.	Enrôlés.	200, 400 et 500 verges.	26-30	26-10	4 juin.	12 juin.	Meilleur tireur du bataillon, sold. Statham, Cie. No. 4, 61 points.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	26-97	22-04	do	do	Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 5, 34-40 points.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	27-40	33-40	do	do	Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 5, 34-40 points.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	25-96	22-30	do	do	Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 1, 31-33 points.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	25-44	29-64	do	do	Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 1, 31-33 points.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	25-96	28-02	do	do	Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 1, 31-33 points.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	25-96	15-17	do	do	Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 1, 31-33 points.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 2, Lieut.-col. W. S. DURIE, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.				
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.				An camp ou autrement.		
Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercices.	Mode.	
38e bataillon	6 Lieut.-col. Patton, Brantford					Niagara.	Du 1er au 12 juin.	12 jours.	Au camp.	
Compagnie No. 1.	Capt. Cox, Paris	3	55	2	38					117
do No. 2.	Capt. Van Norman, Brantford	3	55	2	37					110
do No. 3.	Lieut. Jenkins, Brantford	3	55	1	39					110
do No. 4.		3	55							
do No. 5.	Capt. Wetmore, Burford	3	55	2	40					120
do No. 6.	Capt. Pattulo, Drumbo	3	55	2	40					127
	Etat-major	7		4	5					
	Total	25	330	13	199				Chemin de fer et wagon.	
39e bataillon	8 Lieut.-col. Mabee, Simcoe					do	do	do	do	
Compagnie No. 1.	Capt. Coombs, Simcoe	3	55	2	42					98
do No. 2.	Capt. Thompson, Villa Nova	3	55	2	42					105
do No. 3.	Capt. Morgan, Port Rowan	3	55	2	42					112
do No. 4.	Lieut. Price, Walsingham	3	55	2	42					114
do No. 5.	Capt. Yorks, Waterford	3	55	2	42					99
do No. 6.	Capt. Matheson, Simcoe	3	55	2	42					105
do No. 7.	Capt. Green, Windham Centre	3	55	2	42					102
do No. 8.	Capt. Crysler, Fredricksburgh	3	55	2	42					114
	Etat-major	8		8						
	Total	32	440	24	336					

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Où et qu'on a des raisons par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient lors jûde enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice. Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.	
								Champs de tir.	Chiffre de mérite.				
Bataillon.	Compagnie.												
24 heures.	21 cts.	Bonne.		Bon corps de musique.	Très-passable.	Exercice de bataillon et de brigade.	Oui.	200, 400 et 500 verges.	17-30	11-62	4 juin.	12 juin.	Meilleur tireur du bataillon, Capor. McLoughlin, Cie. No. 6, 55 points.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	8-92	do	do	Meilleur Cie. au tir, Cie. No. 5, 25.85 points.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	16-38	do	do	La Cie. No. 4 n'a pas fait d'exercice annuel.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	25-85	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	23-78	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	21-11	do	do	Meilleur tireur du bataillon, Capor. Ransom, Cie. No. 1, 52 points.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	20-51	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	25-41	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	17-10	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	26-90	do	do	Meilleur Cie. au tir, Cie. No. 4, 26.90 points.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	15-80	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	14-58	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	22-82	do	do	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	25-83	do	do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 2, Lieut.-col. W. S. DURIE, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Milles.	Mode.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.				Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.
								Officier commandant et quartier-général.		Corps.
44e bataillon.....	8	Lieut.-col. Barnett, Clifton								
Compagnie No. 1.....		Lieut. Thompson, Clifton	3	55	1	41				13
do No. 2.....		Lieut. Anderson, Thorold	3	55	1	24				13
do No. 3.....		Capt. M. J. Beam, Chippawa	3	55	2	34				18
do No. 4.....		Capt. Newbigging, Fort Erie	3	55	1	33				32
do No. 5.....		Capt. Brown, Welland	3	55	1	36				30
do *No. 6.....		Capt. Tattersall, Clifton	3	55						30
do No. 7.....		Capt. J. G. Beam, Stevensville	3	55	2	42				34
do No. 8.....		Capt. Haney, Fenwick	3	55	2	42				32
		Etat-major	7		6	5				
		Total	31	440	16	227				
77e bataillon.....	6	Lieut.-col. Brown, Dundas								
Compagnie No. 1.....		Capt. Ogg, Dundas	3	55	2	39				65
do No. 2.....		Capt. McMonies, Waterdown	3	55	1	42				64
do No. 3.....		Lieut. Fletcher, Binbrook	3	55	1	40				75
do No. 4.....		Capt. Bertram, Rockton	3	55	2	42				79
do No. 5.....		Capt. Carpenter, Saltfleet	3	55	2	39				53
do No. 6.....		Lieut. Walker, Glanford	3	55	2	38				68
		Etat-major	7		6					
		Total	25	330	16	240				
Brigade.....		Etat-major			8	6				
		Total	294	3,945	196	2,876				

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonis <i>à</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
Bataillon.	Compagnie.	Date de la complétion des exercices.											
24 heures.	21 cts.	Bonne.	Aucun.	Bonne musique.	Très-passable.	Exercice de bataillon et de brigade.	Aucun.	200, 400 et 500 verges.	21-01		5 juin.	12 juin.	La Cie. No. 6 n'a pas été requise de faire l'exercice annuel.
										19-62			Meilleur tireur du bataillon, premier-sergent House, Cie. No. 7, 54 points. Meilleure compagnie au tir, Cie. No. 8, 29-88 points.
										17-35			
										17-19			
										29-88			
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	16-58			Meilleur tireur du bat. sergt. Mullock, Cie. No. 2, 64 points. Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 2, 22-08 points.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	16-08			
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	22-08			
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	13-33			Chiffre de mérite de la brigade, 18-14. Meilleur bataillon au tir, 20e bataillon, 28-30. Meilleure compagnie au tir, Cie. No. 5, 20e bataillon, 33-40. Meilleur tireur de la brigade, premier-sergent Brady, Cie. No. 1, 2e bataillon, 66-00. Meilleure troupe de cavalerie au tir, troupe No. 1, 16-43.
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	9-93			
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	18-27			
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	19-82			

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 2, Lient.-col. W. S. DURIE, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.		Nombre de jours d'exer- cice.	Milles.	Mode.
Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.					
<i>4e et 5e divisions de brigade.</i>										
Gardes du Gov.- Général.....	1 Capt. Denison, Toronto.....	3	55	2	42	Holland Landing.	Du 22 juin au 3 juillet.	12 jours.	Au camp.	38 20 28 Marche.
2e régiment	2 Capt. McConnell, Oak Ridge.....	3	55	2	42					
do	3 Capt. Elliott, Mark- ham	3	55	2	42					
	Etat-major	2	2	2	2					
	Total	9	165	8	126					
<i>Batterie de cam- pagne.</i>										
	1 Maj.-titulaire Gray, Toronto.....	6	75	5	75	do	Du 22 juin au 7 juillet.	16 jours.	do	38 do
	Total	6	75	5	75					
<i>12e bataillon</i>										
Compagnie No. 1.....	8 Lient.-col. Norris, Aurora.....					do	Du 22 juin au 3 juillet.	12 jours.	do	42 10 14 5 22 60 4 56 Chemin de fer et wagon.
do No. 2.....	Capt. Lea, Scar- borough	3	55	2	42					
do No. 3.....	Capt. Strange, Aurora.....	3	55	2	42					
do No. 4.....	Capt. Bruce, King.. market	3	55	2	42					
do No. 5.....	Capt. Stevenson, Sutton.....	3	55	2	42					
do No. 6.....	Capt. Reesor, Markham	3	55	2	41					
do No. 7.....	Capt. Wayling, Sharon	3	55	2	42					
do No. 8.....	Capt. Eckardt, Unionville	3	55	2	42					
	Etat-major	8	7	7	7					
	Total	32	440	23	325					

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

No	Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.		Si les soldats des différents corps étaient localement envoyés membres de ces corps, conformément à la loi de milice. Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Chiffre de mérite.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
								Bataillon.	Compagnie.							
24 heures.	18½ cts, y compris le combustible.	Bonne.	Plusieurs chevaux blessés.	Bon corps de musique.	Bonne.	Troupe d'escadron et de brigade.	Oui.	200 et 400 verges.	12-60		10-31	15-22	26 juin.	3 juillet.	J. Boynton, meilleur tireur des 3 troupes, 38 points.	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	12-27	15-22	26 juin.	3 juillet.	Meilleur troupe au tir, troupe No. 2, Oak Ridge, 15-22 points.	
do	18½ cts, y compris le combustible.	Aucun rapport.	do	do	do	Exercice de bataillon et de brigade.	do	200, 400, et 500 verges.	17-86		14-54	18-97	26 juin.	3 juillet.	Soldat Robertson, meilleur tireur du bataillon, Cie. No. 7, 57 points.	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	16-36	18-06	26 juin.	3 juillet.	Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 8, 20 points.	
											18-82	17-85				
											18-29	20-00				

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 2, Lient.-col. W. S. DURIE, D. A. G. M.		Cadre.	Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Corps.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.			Milles.	Mode.
31e bataillon	7	Lieut.-col. Brodie, Owen Sound						
Compagnie No. 1		Capt. Butchart, Owen Sound	3	55	2	42	120	Chemin de fer, bateau à vapeur et wagon.
do	No. 2	Capt. McGee, Mea- ford	3	55	2	41	78	
do	No. 3	Capt. Telford, Leith	3	55	1	42	114	
do	No. 4	Capt. Moodie, Durham	3	55	1	42	169½	
do	No. 5	Bt.-Major Boyd, Owen Sound	3	55	2	39	120	
do	No. 6	Lieut. Campbell, Flesherton	3	55	2	41	156½	
do	No. 7	Capt. Rorke, Clarksburgh	3	55	2	42	71	
		Etat-major	7		5	6		
		Total	28	385	17	295		
34e bataillon	7	Lieut.-col. Wallace Whitby						Chemin de fer.
Compagnie No. 1		Lieut. Fothergill, Whitby	3	55	2	41	67	
do	No. 2	Capt. Farewell, Oshawa	3	55	2	41	71	
do	No. 3	Capt. Smith, Oshawa	3	55	2	42	71	
do	No. 4	Capt. Patterson, Beaverton	3	55	3	38	76	
do	No. 5	Capt. McMillen, Port Perry	3	55	1	38	83	
do	No. 6	Lieut. Brown, Brooklin	3	55	1	41	73	
do	No. 7	Cannington	3	55		41	97	
		Etat-major	7		5	5		
		Total	28	385	16	287		

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUE.	
							Champs de tir.	Chiffre de mérite.				
24 heures.	18½ cts.	Bonne.		Fas de rapport.	Bon corps de musique.	Bonne.	Exercice de bataillon et de brigade.	Oui.	200, 400 et 500 verges.	19-77	15-56	Caporal Shaver, Cie No. 7, meil- tir. du batail- 63 points.
										18-05	23-97	
										21-51	11-22	
										27-12	20-97	Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 6 27-12 points.
										26 juin 1875.	3 juillet 1875.	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	17-57	18-15	Serg.-major Chis- holm, meilleur tireur du batail- lon, 53 points. Meilleure comp. au tir, Cie. No. 6 22-63 points.
										14-24	18-89	
										17-76	13-85	
										22-63	17-50	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.		Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
No. 2, Lieut.-col. W. S. DURIE, D. A. G. M.		Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.			
35e bataillon.....	10	Lieut.-col. McKenzie, Barrie.....									
Compagnie No. 1.....		Capt. Graham, Barrie.....	3	55	2	42				30	
do No. 2.....		Capt. Hamilton, Collingwood.....	3	55	2	42				66	
do No. 3.....		Lieut. Cook, Cooks-town.....	3	55	2	42				20	
do No. 4.....		Capt. Ward, Vespra.....	3	55	2	41				36	
do No. 5.....		Capt. McKenzie, Barrie.....	3	55	2	42				30	
do No. 6.....		Capt. Clark, Oro.....	3	55	2	39				39	
do No. 7.....		Capt. Burnet, Orillia.....	3	55	1	42				58	
do No. 8.....		Lieut. Sutherland, Bond Head.....	3	55	1	42				10	
do No. 9.....		Capt. McLaren, Rosemont.....	3	55	2	42				62	
do No. 10.....		Capt. Wisden, Weybridge.....	3	55	1	39				66	
		Etat-major.....	8		7						
		Total.....	38	550	24	413					
36e bataillon.....	9	Lieut.-col. Gracy, Brampton.....									
Compagnie No. 1.....		Ens. McCandless, Brampton.....	3	55	1	40				60	
do No. 2.....		Lieut. Decatur, Orangeville.....	3	55	1	40				76	
do No. 3.....		Capt. Tye, Brampton.....	3	55	1	40				60	
do No. 4.....		Lieut. Wolfe, Albion.....	3	55	1	41				65	
do No. 5.....		Capt. Brewster, Alton.....	3	55	2	40				73	
do No. 6.....		Capt. Smith, Elba.....	3	55	1	37				86	
do No. 7.....		Capt. Allen, Mono Mills.....	3	55	2	42				81	
do No. 8.....		Capt. McCollum, Tullamore.....	3	55	1	38				79	
do No. 9.....		Capt. Dawson, Charleston.....	3	55	2	39				69	
		Etat-major.....	8		6	5					
		Total.....	35	495	18	362					
Brigade.....		Etat-major.....			8	6					
		Effectif de la brigade, Camp, Holland Landing.....	176	2,495	119	1,899					

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

	Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Où il y a des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonis, fides enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice. Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
								Bataillon.	Compagnie.				
	24 heures.									22-92			
	18 1/2 centins.									24-22			Meilleur tireur du bataillon, sergent S. A. Neilly, Cie. No. 3, 57 poirs.
	Bonne.									26-00			
	Aucun.									27-31			
	Très-bonne musique.									28-00			Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 4, 28 poirs.
	Très-passable.									20-90			
	Exercice de bataillon et de brigade.									20-60			
										16-83			
										18-85			
										23-48			
										23-09			
								200, 400 et 500 verges.					
										20-48			
										18-00			Meilleur tireur du bataillon, sergent St. John, Cie. No. 4, 52 points.
										21-63			Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 5, 24-26 points.
										20-87			
										21-36			Chiffre de mérite, 18-53 points.
										24-26			
										19-83			Meilleur bataillon au tir dans la brigade, 33e bataillon, 22-92 points.
										20-69			
										17-76			
										20-00			Meilleure Cie au tir, Cie. No. 4, 35e bataillon, 28-00 points.
													Meilleur tireur dans la brigade, caporal Shaver, Cie. No. 7, 31e bataillon 63 points.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 2, Lieut.-col. W. S. DURIE, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.			Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.
								Officier commandant et quartier-général.	Officiers.			Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Mode.
Batteries de place.	3	Major titul. Hogg.							
Batter. de Toronto.		Capt. Gibson, Toronto.	3	55	2	39			
do Ste. Catherine.		Lieut. Lee, Ste. Catherine.	3	55	2	35			
do Collingwood.		Major titul. Hogg, Collingwood.	3	55	1	39			
		Etat-major.			3	5			
		Total.	9	165	8	118			
10e Royaux.	10	Lt.-col. titul. Stollery, Toronto.							
Batterie No. 1.		Capt. Anderson, Toronto.	3	55	2	41			
do No. 2.		Capt. Weston, Toronto.	3	55	2	39			
do No. 3.		Lieut. Lawrence, Toronto.	3	55	1	42			
do No. 4.		Capt. Noverre, Toronto.	3	55	2	40			
do No. 5.		Capt. Fleming, Toronto.	3	55	2	42			
do No. 6.		Capt. Canavan, Toronto.	3	55	2	42			
do No. 7.		Capt. J. T. Thompson, Toronto.	3	55	1	42			
do No. 8.		Capt. Patterson, Toronto.	3	55	2	40			
do No. 9.		Capt. Bailey, Toronto.	3	55	2	42			
do No. 10.		Capt. T. Thompson, Toronto.	3	55	2	34			
		Etat-major.	8		8				
		Total.	38	550	26	404			
Cie. indépendante de carabiniers du Sault Ste. Marie.		Capt. Wilson, Sault Ste. Marie.	3	55					
		* Total, district militaire No. 2.	520	7210	349	5297			

* Chiffre de mérite, district militaire No. 2, 19 09 points. Meilleur tireur dans le district militaire No. 2, Cie. No. 9, 10e Royaux, 38'61 points.

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient l'oné fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
Bataillon.	Compagnie.	Bataillon.	Compagnie.										
24 heures.	25 cts.	Bonne.	Pas de rapport.		Très-passable.		Oui.				20 août.	28 août.	Inspect. par le Lt.-colonel Irwin, asst. inspecteur de l'artillerie.
21 heures.	25 cts.	Bonne.	do	Bon corps de musique.	do	Mouvements de compagnie et de batt., très-passable.	do	200, 400 et 500 verges.	24-95	27-43	18 septembre.	18 septembre.	Meilleur tireur du bataillon, solda W. Cruit, Cie. No. 4, 68 points. t
										29-23			Meilleure Cie. au tir, Cie. No. 9, 38'61 points.
										25-52			
										31-68			
										18-73			
										20-08			
										26-65			
										38 61			
										12-25			
													Ce corps n'a pas reçu ordre de faire l'exercice annuel 1875-76.

Soldat W. Cruit, Cie. No. 4, 10me Royaux, 68 points. Meilleure Cie. au tir, district militaire No. 2.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 3. Lieut.-col. S. P. JARVIS, C.M.G.,		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.			
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
3e régiment de cavalerie	3	Lieut.-col. D'Arcy Boulton, Cobourg					Au camp à Cobourg.	14 juin 1875.	159	Au Camp.	Marche.
Troupe No. 1		Capt. Regan, Cobourg	3	55	2	42			12			
do No. 2		Lieut.-col. Smart, Port Hope	3	55	1	42			12			
do No. 3		Major titul. Rogers, Peterboro'	3	55	2	42			12			
		Etat-major du rég et chev. des offic. Musique, Cobourg	7	21	.....	21			202		
			16	186	5	147	chev'x					
4me régiment de cavalerie	4	Lieut.-col. John Duff, Kingston					Au camp à Kingston.	14 juin 1875.	183	do	do	do
Troupe No. 1		Capt. Knight, Kingston	3	55	2	39			12			
do No. 2		Capt. Perry, Kingston	3	55	2	42			12			
do No. 3		Lieut.-col. Wood, Loughboro'	3	55	2	42			12			
do No. 4		Major White, Pictou	3	55	2	40			12			
		Etat-major du rég. et chev. des offic.	7	5	7	5	244					
			19	225	15	168	chev'x					
Batterie de campagne, Kingston.		Lt.-col. Alexander Kirpatrick, Kingston	6	75 et 62 chev'x	4	59 avec 4 cano's	62 chev'x			do	5	do
							Camp de Kingston	17 juin 1875.	16 jours.	do	do	do

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de militaires, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonâ fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice. Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.			
								Champs de tir.	Chiffre de mérite.						
Bataillon.	Compagnie.														
		2 jours à Cobourg.		Rations 19½ cts. par tête. Fourrage 33 cts. par ration.	Très-bonne.	Aucun.	Corps de musique, 16 exécutants à cheval, coût \$593. R.H. Gillard, salaire \$200.	Uniformes b. accouturés; armes et équipement vus à la parade en bon ordre.	Exercice de brigade avec l'infanterie et l'artillerie par le major-général commandant la milice.	Oui.	Aucun.	Pas de données.	24 juin 1875.	25 juin 1875.	Totu l'équipement de la troupe No. 1 a été trulé dans la salle d'ex. depuis la revue et l'ins. des uniformes. Montant payé aux capitaines, \$3,560.93. La musique a été spécialement attachée au cadre à cette occasion.
		2 jours à Kingston.		Rations 20½ cts. par tête. Fourrage 22½ cts. par ration.	do	do	2 chevaux blessés, et compensation payée par le départant.	Uniformes passables; armes et équipement vus à la parade en bon ordre.	Exercice de brigade. Défilé au pas. Inspecté par le major-général le 25 juin, et par le député adjutant-général commandant le district, le 1er juillet.	do	40	200 et 400 verges.	9-41	9-42	Montant payé aux capitaines, \$4,170.47.
		Une journée à Kingston.		20½ cents par tête. 22½ par ration de fourrage.	do	do	Aucun.	Bon.	Mouvements en brigade avec la cavalerie et l'infanterie, Défilé au pas.	do	Aucun.	Tir à la cible avec boulet et obus*.	1er juillet 1875.	2 juillet 1875.	Le major-général commandant la milice a inspecté cette batterie le 25 juin 1875. Somme portée aux bordereaux, \$1,936.58. * Voir le rapport de l'inspecteur de l'artillerie pour Ontario.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 3. Lient.-col. S. P. JARVIS, C.M.G.,		Cadre.	Effectif réel présent à l'inspection.	Réunion.		Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.				
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Corps.	Corps.	Lieu.	Date.				Nombre de jours d'exercice.			
Officier commandant et quartier-général.		Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.							
Batterie de campagne de Durham	Capt. W. M. Graham, Port Hope..	6	75 et 62 chev ^x	6	74 avec 4 chev ^x	62	Camp de Cobourg.	10 juin 1875.	16 jours.	An Camp.	7	Marche.
Batterie de place de Napanee	Captaine Edmund Hooper, Napanee	3	55	2	39		Avec école d'artillerie aux casernes de Kingston.	23 août 1875.	12 jours.	Aux casernes.	26	Chemin de fer.
Batterie de place de Cobourg	Capt. J. H. Dunble, Cobourg.....	3	55	3	35		Cobourg.	En différentes dates jusqu'au 29 sept. 1875.	9 jours.	Pas au camp.	Nil.	
Batterie de place de Port Hope et Trenton.												

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la compilation des exercices.	REMARQUES.
							Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.							Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.				
							Bataillon.	Compagnie.			
Deux heures à Cobourg.	Deux heures à Napanee.	Deux jours à Port Hope.									
25 centins par jour chaque	25 cts. par jour chaque.	13 ³⁰ cts. par tête. Fourrage 33 cts. par ration.									
do	do	Très bonne.									
do	do	Aucun.									
do	do	Non.									
Bonne.	Uniformes usés; armes, etc., bonnes.	Bonne.									
Exercice de canon par le lieutenant-col. Irwin, assistant inspecteur d'artillerie, Ontario.	Maniements des armes comme infant. Défilé et exerc. de comp.	Formé en brigade avec la cavalerie et l'infanterie, et manœuvré par le major-général commandant.									
do	do	Oui.									
do	do	Pas d'exercice à la carabine.									
Aucun rapport n'a été reçu du tir à la cible.	do	Tir à la cible avec boulets et obus.									
12 oct. 1875.	2 sept. 1875.	24 juin 1875.									
29 sept. 1875.	3 sept. 1875.	26 juin 1875.									
Exercices furent arrêtés le 29 sept. 1875, par ordre général. Somme portée au bordereaux, \$280.62.	Exercice au gros canon sous le commandant de l'école d'artillerie.	Somme portée au bordereaux, \$2, 123.22.									
N'a pas fait l'exercice annuel cette année.											

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 3. Lieut.-col. S. P. JARVIS, C.M.G.,		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.			
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.		Mode.		
								Corps.		Corps.		Nombre de jours d'exercice.	An camp ou autrement.
Officier commandant et quartier-général.											
14e bataillon, carabiniers P. G.	6	Lieut.-col. D. Callaghan, Kingston									
Compagnie No. 1.		Capt. W. D. Gordon, Kingston	3	55	1	39			4		
do No. 2.		Major titul. R. W. Brown, Kingston	3	55	1	31					
do No. 3.		Capt. J. W. Power, Kingston	3	55	1	40					
do No. 4.		Capt. H. J. Williams, Kingston	3	55	2	39					
do No. 5.		Capt. E. H. Dickson, Kingston	3	55	1	38					
do No. 6.		Capt. P. Bajus, Kingston	3	55	1	36					
		Ktat-major	8		7	5					
		Total	26	330	14	228					
							An camp à Kingston.	21 juin 1875.	12 jours.	An camp.	Marche.
							4	chv'x.			
15e bataillon, Infanterie légère d'Argyle.	6	Lt.-col. A. Campbell, Belleville									
Compagnie No. 1.		Capt. J. A. Crozier, Belleville	3	55	2	34			47	Vapeur.	
do No. 2.		Capt. J. D. Clarke, Belleville	3	55	2	42					
do No. 3.		Capt. A. A. Farley, Belleville	3	55	2	42					
do No. 4.		Capt. L. A. Appleby, Belleville	3	55	2	42					
do No. 5.		Lt. W. Bullen, Belleville	3	55	2	41					
do No. 6.		Lt. W. F. Meyers, Belleville	3	55	2	42					
		Etat-major	8		7	6					
		Total	26	330	19	249					
							An camp à Kingston.		do	do	do
							5	chv'x.			

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonâ fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.	
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.				
Bataillon.	Compagnie.													
Trois heures à Kingston.	Rations, 20 $\frac{1}{2}$ centins par tête. Fourrage, 22 $\frac{1}{2}$ centins par ration.	Passable.	Pas de plaintes.	Instruments de cuivre, 20 exécutants; coût \$4,100; Professeur A. H. Rackett; salaire, \$275.	Ceux vus à la parade étaient en bon état.	Exercice de brigade et de tirailleurs Défilé en colonne. Tiré un feu de joie le jour de la Confédération.	Oui.	50	200, 400 et 500 verges.	10.66	13.61	1er juillet 1875.	2 juillet 1875.	Meilleur tireur du bataillon aussi bien que de la brigade, sergent Salter, Cie. No. 2, 48 points. Montant payé aux capitaines, \$2,-207.68; pas de transport.
Six heures à Belleville.	do	Bonne.	do	Instruments de cuivre et de bois; 18 exécutants; coût \$600; professeur Holburn; salaire \$400.	do	do	do	79	do	11.84	10.91	do	do	Meilleur tireur du bataillon, sergt. Martin, Cie. No. 3, 40 points. Montant payé aux capitaines, \$2,-723.59; y compris le transport par terre, \$146.-82. Les corps ci-dessus furent inspectés par le major-général le 25 juin 1875.
											17.12	15.20	16.34	
											6.62	4.86		

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 3. Lieut.-col. S. P. JARVIS, C.M.G.,		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lien.	Date.				Nombre de jours d'exercices.
								Officier commandant et quartier-général.		Corps.
16e bataillon, Prince-Edouard...	8	Lieut.-col. Walter Ross, M. P., Picton								
Compagnie No. 1		3	55							
do No. 2		3	55							
do No. 3		3	55							
do No. 4		3	55							
do No. 5		3	55							
do No. 6		3	55							
do No. 7		3	55							
do No. 8		3	55							
		8								
		Total.....		32	450					
40e bataillon, Northumberland	9	Lt.-col. Wm. Smith, Cobourg								
Compagnie No. 1		Maj. de bat. Vance Gravely, Cobourg		3	55	1	42	} Quartiers-généraux.	45	Chemin de fer et wagon.
do No. 2		Capt. G. Guillet, Cobourg		3	55	2	40			
do No. 3		Capt. R. H. Bonycastle, Campbellford		3	55	2	37			
do No. 4		Capt. C. Butler, Brighton		3	55	2	42			
do No. 5		Maj. de Bat. C. Gifford, Cold Springs		3	55	2	42			
do No. 6		Capt. R. T. Rogers, Grafton		3	55	2	41			
do No. 7		Capt. A. Vars, Colborne		3	55	2	38			
do No. 8		Capt. W. Duncan, Castleton		3	55	2	42			
do No. 9		Capt. R. P. Hurlbut, Warkworth		3	55	2	41			
		Etat-major		8		8	5			
		Total.....		35	495	25	370	5 chevaux.		
								Au camp à Cobourg.		
								14 juin 1875.		
								12 jours.		
								Au camp.		
								Quartiers-généraux.		

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonis fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
Bataillon.	Compagnie.	Bataillon.	Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.								
24 heures à Cobourg	Rations, 19 $\frac{1}{2}$ centins par tête; fourrage, 33 centins par ration.	Bonne.	Aucun.	Instrumente en argent; 16 exécutants; coût: \$700. Salaire au sergent du corps de musique, \$150.	Armes et uniformes à la parade en bon état.	Exercice de brigade. Défilé devant le major-général.	Oui.	87	200, 400 et 600 verges.	11-06	24 juin 1875.	25 juin 1875.	Ce bataillon n'a pas fait d'exercice cette année.
										9-41			Meilleur tireur du bataillon, J. Moran, Cie. No. 1 41 points.
										10-59			Montant payé aux capitaines, \$3,684.15, y compris le transport par terre, \$242.64.
										13-33			
										10-12			
										5-66			
										14-02			
										8-20			
										12-52			
										15-69			

RAPPORT D'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 3 Lieut.-col. S. P. JARVIS, O.M.G.,		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	Milles. Modc.	
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.				Nombre de jours d'exercice.
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
45e bataillon, Durham Ouest...	7	Lt.-col. F. Cubitt, Bowmanville.....										
Compagnie No. 1...		Capt. Wm. Scott, Bowmanville.....	3	55	2	40	Au camp à Cobourg.	14 juin 1875.	12 jours.	En camp.	27	
do No. 2...		Capt. J. Kennedy, Fenelon Falls.....	3	55	2	39					69	
do No. 3...		Capt. J. Hughes, Burtonville.....	3	55	2	39					47	
do No. 4...												
do No. 5...		Capt. W. Cottingham, Omemece.....	3	55	2	34					40	
do No. 6...		Capt. J. Thirkell, Lindsay.....	3	55	2	38					50	
do No. 7...		Lieut. Stanton, Kendal.....	3	55	2	38					28	
		Etat-major.....	8		6	5					29	
		Corps de musique.....				14						
		Total.....	26	330	18	247	3 chevaux.				Chemin de fer, bat. à vapeur et wagon.	
46e bataillon, Durham Est.....	7	Lieut.-col. A. Williams, Port Hope.....										
Compagnie No. 2...		Capt. Dingwall, Port Hope.....	3	55	2	42	do do do do	do do do do	do do do do	do do do do	7	
do No. 3...		Major F. Benson, Port Hope.....	3	55	2	41					7	
do No. 4...		Capt. J. Hunter, Millbrook.....	3	55	2	40					25	
do No. 5...		Capt. J. Dundas, Springville.....	3	55	2	42					35	
do No. 6...		Capt. J. Preston, Lifford.....	3	55	2	42					37	
do No. 7...		Major titul. J. McDermid, Janetville.....	3	55	2	41					43	
		Etat-major.....	8		7	5						
		Total.....	26	330	19	253					3 chev's	

fait les exercices annuels de 1875-76.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient sous le commandement de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
Bataillon.	Compagnie.												
24 heures à Bowmansville.	Rations, 19 $\frac{1}{2}$ cts par tête; fourrage, 33 cts par ration.	Bonne.	Aucun.	Instruments de cuivre; 14 exécutants; coût \$750. Direct du corps de musiq., sans salaire, E. Bounsell	Armes et uniformes à la parade en bon état.	Exercice de brigade. Défilé devant le major-général.	Oui.	65	200, 400 et 600 verges.	10-99	24 juin 1875.	25 juin 1875.	Meilleur tireur du bataillon. et aussi de la brigade, Sergent Hobbs, Cie No. 1, 43 points.
24 heures à Port Hope.	Rations 19 $\frac{1}{2}$ cts. par tête. Fourrage 33 cts. par ration.	do	do	Instrum. de cuivre et de bois, 19 exécutants; coût \$700; Prof. Phelps; salaire \$350.	do	do	do	96	200, 400 et 600 verges.	8.27 $\frac{1}{2}$	do	do	Meilleur tireur du bataillon, Serg. Lawrie, Cie. No. 2, 40 points.
													Montant payé aux capitaines, \$2,570.53, y compris le transport p. terre, \$65.52.
													Montant payé aux capitaines, \$2,529.37, y compris le transport p. terre, \$49.68.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 3. Lieut.-col. S. P. JARVIS, C.M.G.,		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.				
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
47 ^e bataillon, Frontenac.....	7	Lieut.-col. G. A. Kirkpatrick, M.P., Kingston.....										
Compagnie No. 1.....		Capt. R. Hewton, Millburn.....	3	55	2	40	Au camp à Kingston.	21 juin 1875.	12 jours.	Au camp.	21	Wagons, marche et bateau à vapeur.
do No. 2.....		Capt. W. Hunter, Inverary.....	3	55	2	41						
do No. 3.....		Capt. W. Spooner, Elginburgh.....	3	55	2	42						
do No. 4.....		Capt. T. Kelly, Portsmouth.....	3	55	2	41						
do No. 5.....		Capt. J. Byrne, Barriefield.....	3	55	2	41						
do No. 6.....		Capt. J. Radford, Wolfe Island.....	3	55	2	40						
		Capt. A. Carscallen, Harrowsmith.....	3	55	2	40						
		Etat-major.....	8		8		5 ch'vx.					
		Total.....	29	385	22	285	5					
48 ^e bataillon, Lennox et Ad- dington.....	6	Lieut.-col. S. Fairfield, Napanee.....										
Compagnie No. 1.....		Capt. G. Joyner, Tamworth.....	3	55	2	42	do	do	do	do	40	Bateau à vapeur et wagons.
do No. 2.....		Capt. R. McLean, Clark's Mills.....	3	55	2	39						
do No. 3.....		Capt. F. Booth, Odessa.....	3	55	2	42						
do No. 4.....		Capt. J. Murray, Amherst Island.....	3	55	1	35						
do No. 5.....		Capt. A. Amey, Enterprise.....	3	55	2	41						
do No. 6.....		Capt. J. Amey, Odessa.....	3	55	2	39						
		Etat-major.....	8		8	5							5 ch'vx.
		Total.....	26	330	19	243						

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête au campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.				
									Bataillon.	Compagnie.			
12 heures à Kingston.	Rations 20½ centins par tête. Fourrage 22½ centins par ration.	Bonne.	Aucun.	Instruments de cuivre et de bois; 7 exécutants; coût \$400; Professeur, T. Trimbell; salaire, \$200.	Armes et uniformes à la parade en bon état.	Exercices de brigade et escarmonche. Défilé au pas. Tiré un <i>jeu-de-702</i> le jour de la Conféd.	Oui.	1	200, 400 et 500 verges.	20-08	15-20 17-29 22-57 18-92 20-01 28-25 18-30	1 ^{er} juillet 1875. 2 ^e juillet 1875.	Inspecté par le major-général, le 25 juin 1875. Meilleur tireur du bataillon, sold. W. B. Munro, Cie. No. 6, 45 points. Montant payé aux capitaines, 53, - 229.89, comprenant le transport par terre, \$255.72.
24 heures à Napanee.	do	do	do	Instruments en cuivre, 18 exécutants; coût \$600. Prof. Davy, salaire, \$200	do	Exercices de brigade et escarmonche. Défilé au pas. Tiré un <i>jeu-de-702</i> le jour de la Conféd.	do	10	do	18-76	25-30 15-82 16-45 17-77 17-00 20-20	do do	Inspecté par le major-général, le 25 juin 1875. Meilleur tireur du bataillon, sergt. E. Babcock, Cie. No. 3, 43 points. Montant payé aux capit., \$2,971.16, comprenant le transport par terre, \$299.54.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 4, Lieut.-col. W. H. JACKSON, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.	Compagnie. Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.		Nombre de jours d'exercice.	Milles.	Mode.
		Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
Etat-major.....	Lt.-col. Jackson, Brockville.....			7	9						
Troupe de caval. Prescott.....	Lieut. Raney, Prescott.....	3	42	3	39	Brockville	22 juin 1875.	12 jours.	Camp de brigade.	13 1/2	Marche.
Troupe de caval. Ottawa.....	Capt. Sparks, Ottawa.....	3	42	2	40	do	do	do	do	76	do
Batterie de campagne d'Ottawa.....	Capt. Stewart, Ottawa.....			4	72	do	do	16 jours.	do	76	do
Batterie de campagne de Gananoque.....	Capt. McKenzie, Ottawa.....			5	70	do	do	do	do	36	do
Brigade d'artillerie de place d'Ottawa.....	Lieut.-col. Egleson, Ottawa.....										
Batterie No. 1.....	Capt. Evans, Ottawa.....	3	42	2	41					72	
do No. 2.....	Lieut. Heron, Ottawa.....	3	42	1	30					72	
do No. 3.....	Lieut. Walker Gloucester.....	3	42	1	32	do	do	12 jours.	do	77	
do No. 4.....	Capt. Cluff, Ottawa.....	3	42	2	52					72	
do No. 5.....	Lieut. Maingy, Ottawa.....	3	42	2	27					72	
do No. 6.....	Lieut. Mara, Ottawa.....	3	42	1	36					72	
do No. 7.....	Lieut. Bedard, Ottawa.....	3	42	1	38					72	
	Etat-major.....	8		6	26						
	Total.....	29	294	16	282						Marche et ch. de f.

fait les exercices annuels de 1875-76.

Hrs. c	13 heures.	64 heures.	19 1/2 centins, non compris le bois de chauff.; 40 cts. pour fourrage.	64 heures.	34 heures.	3 1/2 heures.	Temps pris pour concentrer le bataillon on corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.		Si les soldats des différents corps étaient bonà fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Bataillon.	Compagnie.	Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.			
														Chiffre de mérite,												
	do	do	do	do	do	do																			6 chevaux.	
	do	do	do	do	do	do																1er juillet 1875.	3 juillet 1875.	43 chev., y compris le chirurgien vétérin. et le lt.-col. Lovelace.		
	do	do	do	do	do	do																do	do	41 chevaux.		
	do	do	do	do	do	do																do	do	60 chevaux.		
	do	do	do	do	do	do																do	do	61 chevaux.		
	do	do	do	do	do	do																do	do	4 chevaux.		
	do	do	do	do	do	do																10-08	7-93	do	3 juillet 1875.	
	do	do	do	do	do	do																do	do	9-26	10-67	
	do	do	do	do	do	do																do	do	7-71	do	4 chevaux.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 5. Lieut.-col. J. FLETCHER, C.M.G., D. A. G. M.		Cadre.	Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.	Compagné.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.		Nombre de jours d'exer- cice.	Milles.	Mode.
Troupe No 1, cava- lerie	Capt. John Tees, Montréal.....	3	35	2	22	Franklin.	21 juin 1875.	12 jours.		50	Marche.
Troupe de St. An- dré.....	Capt. Burwash, <i>b.c.</i> , St. André.....	3	42	2	39	Carillon.	28 juin 1875.	do	do	2	do
Régiment provi- soire, cavalerie.	Major Taylor,										
Troupe Cookshire.....	Capt. French, Cookshire.....	3	37	2	37	Sherbrooke.	20 septembre.	do	do	20	
do Sherbrooke.....	Trompette Read, Sherbrooke.....	3	42	1	36			do	do	4	do
do Stanstead.....	Capt. J. Wood, Stanstead	3	42	2	35					40	
do Compton.....	Capt. F. Stinson, Compton.....	3	42	2	34					21	
	Etat-major			4	5						
	Total	12	163	11	147						

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	REMARQUE.
							Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
32 heures.		Bonne.		No.	Bonne.	Evolutions de troupe, exercice au sabre, feu à cheval, bien exécutés.	Oui.	Aucun.	10-11	1er juillet 1875. 2 juillet 1875.	Inspecté par le lt.- col. Fletcher, D.A.G.
6 heures.	25 cts.	Aucun.		do	do	Evolutions de troupe et exercice du sabre, bien fait.	do	do	9-00	7 juillet 1875. 9 juillet 1875.	do
hrs.						Régiment provisoire. Evolutions de troupe et d'escadron, feu à che- val. Exercice au sabre, bien ex- écuté.	do	do	16-31	28 septembre 1875. 1er octobre 1875.	do
6								200 et 400 verges.	18-10		
2									16-20		
24		do	do	do	do				17-15		
6									15-29		

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 5. Lieut.-col. J. FLETCHER, O.M.G., D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Autre.		Milles. Mode.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cices.	Au camp ou autrement.			
Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.							
Troupe de Hun- tingdon	Capt. James Barr...	3	35	2	35	Franklin.	21 juin 1875.				10	
do Missisquoi ...	Capt. H. Bush, Clarenceville.....	3	35	2	35	Granby.	6 septembre 1875.	12 jours.	Au Camp.	50	Marche.	
do Brome.....	Capt. S. N. Boright	3	35	1	35							
	Total	9	105	5	105							
Batterie de cam- pagne de Montréal.	Capt. Stevenson, l.c. Montréal.....	5	75	3	72	Montréal.	Oct. et nov. 1875.	do	Quartier-général.			
Batterie de cam- pagne de Shefford	Major Amyrauld, Granby	6	75	6	75	Granby.	6 septembre.	16	An camp.			

fait les exercices annuels de 1875-76.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bona fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	REMARQUES.	
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.				
Bataillon.	Compagnie.													
12 heures.		Bonne.	Aucun.	Non.	Bon.	Évolutions de troupe. Feu à troupe. Feu à cheval. Exercice du sabre, bien exécuté.	Oui.		200 et 400 verges.				Inspecté par le lt.- col. Fletcher, D. A. G.	
33								Aucun.			12-02	15 septembre 1875.		1er juillet 1875.
8											11-50	17 septembre 1875.	2 juillet 1875.	
											10-20			Inspecté par le lt.- col. Strange, insp. de l'art. *Voir le rapport de l'insp. d'art.
6		do	1 homme, bras cassé.	do	Armes bonnes. Uni- formes et équipe- ments usés.	Exercice du canon, monter et descendre les canons ; bien exécuté.*					3 décembre 1875.			
3		do	Aucun.	do		Défilé, exercices, à feu.*						15 sept. 17 sept.	21 septembre.	Inspecté par le lt.- col. Fletcher, D. A. G. Inspecté par le lt.- col. Irvine, ins- pecteur de l'ar- tillerie. *Voir le rapport de l'insp. d'art.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 5. Lient.-col. J. FLETCHER, C.M.G., D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.		Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.		Nombre de jours d'exer- cice.
								Corps.		Corps.		Au camp ou autrement.
Officier commandant et quartier-général.									
Artillerie de place de Montréal	5	Lient.-col. McKay, Montréal.....				Montréal.	Différentes dates.	12 jours.	Quartier général.
Batterie No. 1.....		3	55						
do No. 2.....		3	55						
do No. 3.....		3	55						
do No. 4.....		3	55						
do No. 5.....		3	55						
do No. 6.....		3	55						
Etat-major.....		3	7						
Total		26	337	20	230				
Batterie d'artillerie de place, St. Jean		3	55						
		Capt. Drumm, m., St. Jean.....							
Génie de Montréal. Compagnie No. 1.....	2	3	55	2	33	Montréal.	Différentes dates.	12 jours.	Quartier général.
do No. 2.....		3	55						
Total		6	110	2	33				
1er bat. Carabiniers du Prince de Galles.....	6	Lient.-col. Bond, Montréal.....				do	do	do	do
Compagnie No. 1.....		3	55	2	42				
do No. 2.....		3	55	2	42				
do No. 3.....		3	55	2	42				
do No. 4.....		3	55	2	42				
do No. 5.....		3	55	2	42				
do No. 6.....		3	55	2	42				
Etat-major.....		7	5		7				
Total		25	335	19	252				

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Goût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
							Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
SI les soldats des différents corps étaient bonâ fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice. Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.							Bataillon.	Compagnie.			
		Bonne.	Aucun.	20 musiciens ; en bon état.	Bonne.	Exercice d'infanterie en bri- gade comme bataillon, très-bien. Exercice du car- non, très-bien exécuté.*	Oui.	Tir à la cible par escouades, pas encore complété.	29 octobre.	29 octobre.	Inspect. par le lt.- col. Strange, inspecteur d'ar- tillerie, le et lt.- col. Fletcher, D.A.G. * Voir le rapport de l'inspecteur de l'artillerie.
		Bonne.	Aucun.		Bonne.	Exerc. de compagnie, maintien des armes et tir, très-bien exé- cutés.	Oui.		22 octobre.	22 octobre.	Inspecté par le lt.- col. Fletcher, D.A.G. Cie. No. 2 n'a pas fait l'exercice.
		Bonne.	Aucun.	24 musiciens ; en bon état.	Bonne.	Parade et évolutions du bataillon, maintien des armes et tir, très-bien exécutés.	do	Tir à la cible par escouades, pas encore complété.	17 novembre.	17 novembre.	Inspecté par le lt.- col. Fletcher, D.A.G.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 5. Lieut.-col. J. FLETCHER, C.M.G., D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.			Nombre de jours d'exercices.
Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						Millés.	Mode.
3e bataillon des carabin. volontaires Victoria...	6 Lieut.-col. Bethune, Montréal.....					Montréal.	Différentes dates.	12 jours.	Quartier-général.
Compagnie No. 1.....	Capt. Crawford, Montréal.....	3	55	2	42				
do No. 2.....	Capt. Torrance, Montréal.....	3	55	2	42				
do No. 3.....	Capt. Sully, Montréal.....	3	55	2	42				
do No. 4.....	Lieut. Walker, Montréal.....	3	55	2	42				
do No. 5.....	Capt. Taylor, Montréal.....	3	55	2	42				
do No. 6.....	Capt. Hardman, Montréal.....	3	55	2	41				
	Etat-major.....	8	5	6	4				
	Total.....	26	338	18	255				
6e bataillon d'infanterie légère, Hochelaga.....	6 Lieut.-col. Martin, Montréal.....					do	Différentes dates, septembre et octobre.	do	do
Compagnie No. 1.....	Capt. W. S. Gardner, Montréal.....	3	55	2	42				
do No. 2.....	Capt. W. J. Kenny, Montréal.....	3	55	2	42				
do No. 3.....	Capt. D. Seath, Montréal.....	3	55	2	41				
do No. 4.....	Capt. Sinton, Montréal.....	3	55	2	42				
do No. 5.....	Enseig. Blaicklock, Montréal.....	3	55	2	42				
do No. 6.....	Capt. Dupont, Montréal.....	3	55	2	42				
	Etat-major.....	7	5	7	5				
	Total.....	25	335	19	256				

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
							Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
							Bataillon.	Compagnie.			
		Bonne.	Aucun.	24 exécutants; efficaces.	Bonne.	Parade, évolutions de bataillon, exercices à feu et manuel très bien exécutés.	Oui.	Le tir à la cible par escouades n'est pas terminé.	6 novembre.	6 novembre.	Inspecté par le lieutenant-col. Fletcher, D.A.G.
		do	do	20 exécutants; efficace.	do	Parade et évolutions de bataillon bien exécutés.	do	do	14 et 15 octobre 1875.	16 octobre 1875.	Inspecté le 14 oct. par Son Excellence le commandant-général Sir W. O'Grady Haly.
											Inspecté le 16 octobre par le lieutenant-col. Fletcher. D. A.G.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 5. Lieut.-col. J. FLETCHER, O.M.G., D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.						
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.		Au camp ou autrement.					
									Officiers.		Sous-officiers et soldats.	Milles.	Mode.		
11e bat., francs-tir. d'Argenteuil.....	8	Lt.-col. Phou J. J. C. Abbott, St. An- dré.....				St. André.	21 juin.	12 jours.	Au camp.	Wagon.					
Compagnie No. 1.....															
do No. 2.....	3	55	2	28											
do No. 3.....	3	55	2	39											
do No. 4.....	3	55	2	39											
do No. 5.....	3	55	2	37											
do No. 6.....	3	55	2	37											
do No. 7.....	3	55	2	41											
do No. 8.....	3	55	2	40											
Etat-major.....	8	5	6												
Total	32	445	5	266											
21e bataillon, in- fanterie légère de Richelieu.....	4	Lt.-col. Marchand, St. Jean.....				Granby.	6 septembre.	do	do	Chemin de fer.					
Compagnie No. 1.....															
do No. 2.....	3	42	2	41											
do No. 3.....	3	42	2	41											
do No. 4.....	3	42	2	40											
Etat-major.....	7	5	3												
Total	19	173	9	122											

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice. Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la compléion des exercices.	REMARQUES.
								Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
Bataillon.	Compagnie.	Bataillon.	Compagnie.	Date de la compléion des exercices.								
hrs.	25 centins par tête.	Bonne.	Aucun.	Bonne.	Parade et évolut. de campag. Tir. Escarmouche. Bien exécutés.	Oui.	Aucun.	200, 300 et 400 verges.	15-56	7 juillet 1875.	9 juillet 1875.	Inspecté par le Lt.- colonel Fletcher, D.A.G.
4 heures.	do	do	do	do	Parade et évolut. de campag. Tir. Escarmouche. Bataillon trop incomplet pour les grandes man.	do	do	200, 400 et 500 verges.	6-34	15 septembre 1875.	17 septembre 1875.	Inspecté par le Lt. colonel Fletcher, D.A.G.
												La compagnie No. 8 n'a pas fait l'exercice
												La compagnie No. No. 4 n'a pas fait l'exercice.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 5. Lieut.-col. J. FLETCHER, C.M.G., D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	Milles. Medc.		
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.			Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.
								Officier commandant et quartier-général.				Corps.		Corps.
52e bataillon.....	6	Lieut.-col. Hall, Knowlton				A Granby.	6 septembre 1875.	12 jours.	Au camp.	34	Wagon.
Compagnie No. 1....	3	Lieut. Allen, Sutton	42	2	32						
do No. 2.....	3	Capt. Kimball, Knowlton	42								
do No. 3.....	3	Capt. Flannery, Sutton	42	3	39						
do No. 4.....	3	Capt. Hall, Farnham	42	2	39						
do No. 5.....	3	Capt. Perkins, Mansonville	42	3	41						
do No. 6.....	3	Capt. Mooney, Bolton	42	2	36						
	7	Etat-major	5	6	6						
	Total.....	25	257	18	193						
53e bataillon.....	6	Lt.-col. Ibbotson, Sherbrooke				A Sherbrooke.	20 septembre 1875.	do	do	3	Marche.
Compagnie No. 1....	3	Capt. Moorhouse, Sherbrooke	42	1	43						
do No. 2.....	3	Capt. Armstrong, Sherbrooke	42	2	40						
do No. 3.....	3	Capt. Towle, Lennoxville	42	1	24						
do No. 4.....	3	Capt. Rioux, Sherbrooke	42	1	35						
do No. 5.....	3	Lieut. Phelan, Magog	42	2	32						
do No. 6.....	3	Capt. Rolfe, Ascot	42	3	42						
	7	Etat-major	5	7	4						
	Total.....	25	257	17	220						
54e bataillon.....	3	Lieut.-col. Lord Aylmer				do	do	do	do	34	Ch. de fer et marche.
Compagnie No. 1....	3	Capt. McKenzie, Danville	42	1	41						
do No. 5.....	3	Capt. Mairs, Durham	42	2	41						
*Compagnie indépendante	3	Capt. Watts, Drummondville	42	1	25						
	7	Etat-major	5	3	4						
	Total.....	16	181	7	111						

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Tours pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>(ou)</i> <i>(de)</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milices.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.	
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.				
hrs.	1 heure.	hrs.	1 heure.	hrs.	1 heure.	hrs.	1 heure.	hrs.	1 heure.	hrs.	1 heure.	hrs.	1 heure.	
9		Bonne.	Aucun.	Non.	Bonne.	Parade et évolutions de campagne. Tir. Escarrouche bien exécuté.	Oui.	Non.	200, 400 et 500 verges.	15-60	16-58	15 septembre 1875.	17 septembre 1875.	Inspecté par le Lt.-col. Fletcher, D. A. G.
7		Bonne.	Aucun.	Non.	Bonne.	Parade et évolutions de campagne. Tir. Escarrouche bien exécuté.	Oui.	Non.	200, 400 et 500 verges.	13-62	15-66	15 septembre 1875.	17 septembre 1875.	La Cie. No. 2 n'a pas fait d'exercice.
4		Bonne.	Aucun.	Non.	Bonne.	Parade et évolutions de campagne. Tir. Escarrouche bien exécuté.	Oui.	Non.	200, 400 et 500 verges.	13-30	12-10	29 septembre 1875.	1er octobre 1875.	Inspecté par le Lt.-col. Fletcher, D. A. G.
11		Bonne.	Aucun.	Non.	Bonne.	Parade et évolutions de campagne. Tir. Escarrouche bien exécuté.	Oui.	Non.	200, 400 et 500 verges.	10-41	14-34	29 septembre 1875.	1er octobre 1875.	Les Cies. 2, 3 et 4 n'ont pas fait d'exercice.
7		Bonne.	Aucun.	Non.	Bonne.	Parade et évolutions de campagne. Tir. Escarrouche bien exécuté.	Oui.	Non.	200, 400 et 500 verges.	20-38	15-10	29 septembre 1875.	1er octobre 1875.	*Attachée au bataillon pour l'exercice.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 6, Lieut.-col. A. O. DELOTBINIÈRE HARWOOD, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Milles.	Mode.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.				Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.
								Officier commandant et quartier-général.		Corps.	
64 ^e bataillon.....	6	Lt.-col. Prudhomme				Beauharnois.	12 juillet 1876.	Au camp.	12 jours.	Voiture et bateau.	
Compagnie No. 1.....		Capt. N. Deslaurier	2	42	2						41
do No. 2.....		Capt. F. C. Basiner,	2	42	2						27
do No. 3.....		Capt. L. A. Prud-	2	42	2						38
do No. 4.....		homme	2	42	2						40
do No. 5.....		Capt. W. S. Davis...	2	42	2						27
do No. 6.....		Capt. E. Langevin...	3	5	8						5
		Etat-major.....									
		Total.....	18	215	18						178
65 ^e bataillon.....	6	Major Nap. Labran-									Au quartier-général.
Compagnie No. 1.....		che Lt.-col.-titu-	3	42	1	41					
do No. 2.....		Capt. G. V. Bourdon,	2	42	1	42					
do No. 3.....		Montréal.....	2	42	1	41					
do No. 4.....		Lt. F. Corbeille, do.	2	42	2	33					
do No. 5.....		Capt. M. Lymburner	3	42	3	33					
do No. 6.....		Capt. Phaneuf.....	2	42	2	42					
		Capt. Lapointe.....	5	6	5	6					
		Etat-major.....									
		Total.....	17	252	14	242					
76 ^e bataillon.....	6	Lieut.-col. P. A.				Ste. Martine.	12 juillet 1876.	Au camp.	do	Voiture et marche.	
Compagnie No. 1.....		Rodier, Ste. Mar-	2	42	3						34
do No. 2.....		tine.....	2	42	2						40
do No. 3.....		Capt. E. Laherge...	2	42	1						33
do No. 4.....		Capt. F. Durocher.	2	42	2						39
do No. 5.....		Capt. C. Legault...	2	42	2						36
do No. 6.....		Capt. T. B. Andreau...	2	42	2						39
		Capt. L. Turcot...	2	42	2						30
		Capt. O. A. Robert.	4	4	4						4
		Etat-major.....									
		Total.....	16	256	16	216					

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Exercice au tir.		REMARQUES.
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.		Bataillon.	Compagnie.
								Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	
6 heures	25 cts.	Très-bonne.	Aucun.	Pas encore de musique.	Nouveaux uniformes. Armes en bon état.	Inspection des armes, fourniments, etc. Exercice de bataillon. L'exercice au camp fut fait conformément aux instructions de l'adjudant-général.	Us l'étaient.	12.30		Tous les corps n'ayant pas tiré leurs 15 coups, je n'ai pas envoyé les noms des meilleurs tireurs, et je considère qu'ils ne devraient pas être comparés avec les autres, quoiqu'ils aient de très-bons tireurs. Il m'a été impossible de faire compléter le cours prescrit, à cause de la pluie. Une seule compagnie a tiré 15 coups.
do	25 cts.	Très-bonne.	do	16 exécutants. Très-efficaces.	Armes en très bon ordre. Uniformes et fourniments rares (excepté les capotes, neuves).	L'inspection fut faite à l'hôtel de ville le soir. Maniement des armes et tir. Conversions en colonne. Défilé quatre de front en colonne.	do			Ce corps n'ayant eu la permission de terminer l'exercice que récemment, il n'a pas eu le temps de pratiquer le tir à la cible. * Les exercices seront finis aujourd'hui.
do	25 cts.	Très-bonne.	do	Pas de musique.	Très-bonne.	L'inspection de ce corps a été très-bonne, et conforme aux instructions.	do			Le camp se trouvant dans un pays plat, il a été très difficile de trouver un endroit propice au tir.
								22 juillet 1875.	22 juillet 1875.	
								23 juillet 1875.	23 juillet 1875.	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 6, Lieut.-col. A. C. DeLOTBINIÈRE HARWOOD, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.		Au camp ou autrement.		Distance du parcours pour se rendre, au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cices.	Milles.	Mode.		
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.							Officiers.	Sous-officiers et soldats.
80e bataillon.....	6	Major DeFoy, Gen- tilly	16	252	.....	A Nicolet.	8 juillet 1875.	12 jours.	Au camp.	30	En voiture.	
Compagnie No. 1....		Capt. A. Gaudet, Gentilly	2	40	.....						
do No. 2....		Capt. C. H. Giroux, Nicolet	2	40	.....						
do No. 3....		Capt. A. Landry, Bécancour	2	38	.....						
do No. 4....		Capt. Oct. Mous- sette, Ste. Ger- trude	2	33	.....						
do No. 5....		Capt. Am. Pratte, St. Grégoire	2	40	.....						
do No. 6....		Capt. L. Beanbien, Victoriaville.....	2	35	.....						
Bataillon provi- soire de Joliette.	5	Major Sheppard, Joliette				Joliette.	9 juillet 1875.	do	do	2	Wagon et marche.	
Compagnie No. 1....		Capt. Sheppard, Joliette	2	42	2							42
do No. 2....		Capt. Granger, St. Jacques	2	42	2							42
do No. 3....		Lieut. Guilbault, St. Melaine	2	42	2							42
do No. 4....		Capt. Guilbault, Ste. Elizabeth	2	42	2							42
do No. 5....		Capt. Quinn, Raw- don	2	42	2							42
		Etat-major, Joliette	5									
Bataillon prov. de Trois-Rivières ...	1	Major Lambert, Rivière du Loup..				Rivière du Loup.	do	do	do	21	Bateau, marche et wagon.	
Compagnie No. 1....		Capt. Grandpré, Berthier	2	42	2							42
do No. 2....		Capt. Pichette, Rivière du Loup..	2	42	2							42
do No. 3....		Capt. Laferrière, Berthier	2	42	2							42
do No. 4....		Capt. Hénault, St. Gabriel	2	42	2							42
do No. 5....		Capt. Sharp, Raw- don	2	42	2							42
		Etat-major, Berthier	5									

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient dont <i>fidz</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
Bataillon.	Compagnie.												
8 heures.	25 cents.	Très-bonne.	Aucun.	14 hommes; efficaces; instruments en leur possession.	Deux compagnies sans uniformes; armes et fourniments en bon état.	Grand salut, défilé en colonne ou- verte et serrée, exercice d'es- couade, et manèment des armes, évol. de bataillon; escarmouche, le tout autant que possible suiv. les instruct. de l'adjud.-général.	Qui.			19 juillet 1875.	19 juillet 1875.	Les munitions et cibles n'ayant pas été reçues avant le 17 juil- let, il n'y eut qu'un jour pour tirer à 200, 400 et 500 v., 5 coups à chaque distan- ce. Le tir a été particulièrement mauvants.	
hrs.	do	Bonne.	do	15 exécutants; passablement efficaces.	Good.	Défilé; formation en co- lonne, conversion en section, escarmouche, tir et manie- ment des armes.	do	5 coups 200, 400 et 600 verges.	13-14	19-39	17 juillet 1875.	20 juillet 1875.	
2	do	do	do	do	do	do	do	do	do	9-25	17 juillet 1875.	20 juillet 1875.	
4	do	do	do	do	do	do	do	do	do	15-21	17 juillet 1875.	20 juillet 1875.	
4	do	do	do	do	do	do	do	do	do	9-26	17 juillet 1875.	20 juillet 1875.	
4	do	do	do	do	do	do	do	do	do	10-32	17 juillet 1875.	20 juillet 1875.	
6	do	do	do	do	do	do	do	do	do	.....	17 juillet 1875.	20 juillet 1875.	
hrs.	do	do	do	do	do	do	do	do	do	15-86	19 juillet 1875.	20 juillet 1875.	
2	do	do	do	do	do	do	do	do	do	12-01	19 juillet 1875.	20 juillet 1875.	
2	do	do	do	do	do	do	do	do	do	15-29	19 juillet 1875.	20 juillet 1875.	
2	do	do	do	do	do	do	do	do	do	13-22	19 juillet 1875.	20 juillet 1875.	
8	do	do	do	do	do	do	do	do	do	10-00	19 juillet 1875.	20 juillet 1875.	
12	do	do	do	do	do	do	do	do	do	23-18	19 juillet 1875.	20 juillet 1875.	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.					Nombre de jours d'exercice.	
Batterie de campagne de Québec...	1	Major Baby, Québec	5	74	3	73	Lévis.	15 septembre 1875.	16 jours.			Au camp de brigade.	.....	Quartier-général.
Batterie d'artillerie de place de la Grosse Ile	1	Capt. Montizambert, Grosse Ile....	1	23	1	23	Grosse Ile.	21 septembre 1875.	12 jours.			Quartier-général.	.....	do

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la compléon des exercices.	REMARQUES.	
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.				
do	12 heures.	do	do	do	do	Défilé au pas, trot et galop; changement de front, conversion en ligne; prendre position à droite et à gauche; engagements de front, à gauche, à droite et arrière; avancer, former un échelon de sous-divisions. Le tout parfaitement bien exécuté.	Oui.				14 septembre 1875.	15 septembre 1875.	Inspecté par le Lt.-col. Duchesnay, intérimaire D. A. G., du D.M., No 7.	
do	18 cts.	Très bonne.	Aucun.	Aucune.	Très-bonne.		Aucun.				16.77		do	
do	do	do	do	do	do	Maintenance des armes et exercice du canon; vices autres services. Les canonniers firent preuve de beaucoup d'efficacité.	do	do	200, 400 et 600 verges.			21 septembre 1875.	21 septembre 1875.	do

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 7. Lieut.-col. L. A. CASAULT, C.M.G., D. A. G. M.		Cadre.	Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.		Nombre de jours d'exercice.	Milles.	Mode.
17e bataillon.....	8	Lt.-col. Blanchet, Lévis.....	31	440	21	330	Lévis.	11 septembre 1875.	12 jours.	En brigade au camp.	Quartier-général, chem. de fer et voiture.
Compagnie No. 1....		Lieut. R. Bourget, St. Joseph.....	3	55	1	42					
do No. 2....		Ens. M. Morin, Lévis	3	55	1	40					
do No. 3....		Capt. A. Demers, Hadlow Cove	3	55	1	41					
do No. 4....		Major E. Lemieux, Lévis.....	3	55	1	42					
do No. 5....		Capt. T. X. Genest, St. Henri.....	3	55	2	42					
do No. 6....		Lieut. T. Clifford, St. Michel.....	3	55	1	39					
do No. 7....		Major A. Fournier, St. Raphael.....	3	55	2	40					
do No. 8....		Capt. F. Morin, St. Lazare.....	3	55	2	41					
		Etat-major.....			4						
23e bataillon.....		Capt. T. O. Filteau, Lotbinière.....	3	55	2	42	Lotbinière.	7 septembre 1875.	do	Quartier-général.	
Bataillon de Dorchester.....	4	Major M. Genest, St. Anselme.....	13	220	11	159	Lévis.	11 septembre 1875.	do	En brigade au camp.	Chem. de fer et voiture.
Compagnie No. 1....		Capt. T. Rouleau, St. Claire.....	3	55	2	35					
do No. 2....		Capt. T. B. Turgeon, St. Anselme.....	3	55	1	41					
do No. 3....		Capt. E. Letourneau, St. Isidore..	3	55	2	42					
do No. 4....		Capt. L. Mercer, Ste. Justine.....	3	55	2	38					
		Etat-major.....			4	3					

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient boni fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milices.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
24 heures.	do	do	do	do	do	Evolutions de compagnie et bataillon. Escarmouche et manœuvres de brigade très-satisfaisantes.	Oui.	Aucun.	200, 400 et 600 verges.	6.43	10 septembre 1875.	11 septembre 1875.	Inspecté par le Lt.-col. Duchesnay, intérimaire D. A. G. du D. No. 7.
18 cts.	do	do	do	do	do	do	do	do	do	16.21	7 septembre '75.	6 septembre '75.	
do	18 cts.	do	do	Aucun.	do	Evolutions de compagnie, bataillon, et de tirailleurs; manœuvres de brigade. Très satisfaisant.	do	do	do	6.82	10 septembre 1875.	11 septembre 1875.	do
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	4.48	do	do	do
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	7.27	do	do	do
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do	6.58	do	do	do

RAPPORT D'INSPECTION DES CORPS QUI ONT

DISTRICT MILITAIRE No. 7. Lient.-col. L. A. CASAULT, C.M.G., D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.		
Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.					
Bataillon du comté de Québec.....	4 Major Laurin, Ancienne Lorette....	13	220	12	168	Ancienne Lorette.		12 jours.	Au camp.	5
Compagnie No. 1....	Capt. N. Dorion, Charlesbourg.....	3	55	2	42					
do No. 2....	Capt. N. Laurin, Ancienne Lorette.....			2	42					
do No. 3....	Major L. Genest, St. Ambroise.....			2	42					
do No. 4....	Capt. A. Routhier, Ste. Foye.....			2	42					
	Etat-major.....			4						
Brigades d'état-major, Rivière Ouelle et Lévis.....				10	6					
9 ^e bataillon.....	7 Lient.-col. Vohl, Québec.....	30	385	22	294	Rivière Ouelle.	26 août 1875.	12 jours.	Au camp de brigade.	Bateau à vapeur.
Compagnie No. 1....	Capt. Frénette, Québec.....	3	55	1	41					
do No. 2....	Capt. Gingras, Québec.....	3	55	1	41					
do No. 3....	Capt. Delagrave, Québec.....	3	55	2	41					
do No. 4....	Capt. Garneau, Québec.....	3	55	1	42					
do No. 5....	Capt. Amyot, Québec.....	3	55	2	42					
do No. 6....	Capt. Evanturel, Québec.....	3	55	2	42					
do No. 7....	Capt. Gauvreau, Québec.....	3	55	2	42					
	Etat-major.....	3		6						

fait les exercices annuels de 1875-76.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonz fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	REMARQUES.				
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.							
Bataillon.	Compagnie.																
12 heures.	25 cts.	Bonne.	Aucun.	Aucun.	Bonne.	Evolutions de compagnie et de bataillon, escarmouche et manœuvres de brigade, très-satisfaisantes.	Oui.	Aucun.	Le rapport du tir à la cible n'a pas été fait.	3 septembre 1875.	4 septembre 1875.	Inspecté par le lt.-col. Duchesnay, intérimaire D.A. G. du D.M., No. 7.					
22 heures.	21½ cts.	Très-bonne.	1 mort.	Oui; 21 exécutants. Efficace.	Très-bonne.								Oui.	Aucun.	200, 400 et 600 verges.	4-136	5-29	1-06	2-28	7-33	3-29	3-07	6-26	do
26 août 1875.										26 août 1875.	27 août 1875.						

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 7. Lieut.-col. L. A. CASAULT, C.M.G., D. A. G. M.		Cadre.	Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Aut camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.		Corps.	Corps.		Lien.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.		Millies.	Mode.
Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.				Sous-officiers et soldats.		
Bataillon de Kamouraska.....	4 Lieut.-col. Taché, Kamouraska.....	13	220	12	170	Rivière Ouelle.	26 août 1875.	12 jours.	Camp de brigade.	Go�lette et voiture.
Compagnie No. 1.....	Capt. Ouillet, Ste. Anne.....	3	55	2	41					
do No. 2.....	Capt. Dupuy, Ka- mouraska.....	3	55	2	42					
do No. 3.....	Capt. T�tu, Rivière Ouelle.....	3	55	2	42					
do No. 4.....	Capt. Fraser, St. Denis.....	3	55	2	42					
	Etat-major.....			4	3					
Bataillon de T�- miscouata.....	5 Lieut.-col. Hudon, Rivi�re-du-Loup..	13	220	9	168	do	do	do	do	Bateau, voiture et chemin de fer.
Compagnie No. 1.....	Capt. Pouliot, Ri- vi�re-du-Loup.....	3	55	1	42					
do No. 3.....	Capt. Fr�re, Ca- couna.....	3	55	2	42					
do No. 4.....	Capt. LeBel, St. Ars�ne.....	3	55	1	39					
do No. 5.....	Capt. Dumas, Ile Verte.....	3	55	2	42					
	Etat-major.....			3	5					
Bataillon de Ri- mouski.....	5 Lieut.-col. Martin, Rimouski.....	13	220	11	164	do	do	do	do	Bateau et voiture.
Compagnie No. 1.....	Capt. A. Martin, Rimouski.....	3	55	2	39					
do No. 3.....	Capt. D. Poulin, L'Anse-au-Sable.	3	55	1	42					
do No. 4.....	Capt. L. N. Coté, Etc.....	3	55	2	39					
do No. 5.....	Capt. C. LeBel, St. Anaclet.....	3	55	2	39					
	Etat-major.....			4	5					

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice. Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES		
								Champs de tir.	Chiffre de mérite.					
							Bataillon.	Compagnie.						
12 heures.	21 à cts.	Très-bonne.	Aucun.	Aucune.	Bonne.	Défilé, exercices de peloton, compagnie et bataillon, es- carpente et manuvres de brigade; très-bien exécutées.	Oui.	Aucun.	200, 400 et 600 verges.		26 août 1875.	27 août 1875.	Inspecté par le Lt- col. Duchesnay, intérimaire D. A. G. du D M. No. 7.	
do	do	do	do	do	do	do	do	do	do		7-30	do	do	do
24 heures.	do	do	do	do	do	do	do	do	do	2-51	do	do	do	do
											2-41			
											3-42			
											3-42			
											4-21			

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 7. Lieut.-col. L. A. CASAULT, C.M.G., D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	Mode.	
Bataillon ou corps.		Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.					
55e bataillon.....	6	Lieut.-col. King, Inverness.....	25	330	17	251							
Compagnie No. 1....		Capt. Miller, Kin- near's Mills.....	3	55	1	42				10			
do No. 2.....		Capt. J. Mackenzie, Inverness.....	3	55	2	40	Inverness.	8 juillet.	12 jours.				
do No. 3.....		Capt. Ward, Ire- land.....	3	55	2	41			An camp.	18	Voiture.		
do No. 4.....		Capt. Thompson, Reid's Mills.....	3	55	2	39				20			
do No. 5.....		Capt. Blanchard, Somerset.....	3	55	2	42				15			
do No. 6.....		Capt. Montgomery, St. Sylvestre.....	3	55	2	42				20			
		Etat-major.....			7	5							
70e bataillon.....	6	Lt.-col. Massicotte, Ste. Geneviève... Capt. E. Trudel, Ste. Geneviève... do No. 2.... Capt. A. Cossette, St. Narcisse..... do No. 3.... Capt. T. Trudel, Ste. Geneviève... do No. 4.... Capt. P. Tessier, Ste. Anne..... do No. 5.... Capt. J. Massicotte, St. Prosper..... do No. 6.... Capt. N. Bruist, St. Tite..... Etat-major.....	25	275	19	254	Ste. Geneviève.	10 juillet.	do	do	do	do	
Compagnie No. 1....			3	46	2	42				9			
do No. 2.....			3	46	2	42				9			
do No. 3.....			3	46	2	42				5			
do No. 4.....			3	46	2	42				21			
do No. 5.....			3	46	2	42				7			
do No. 6.....					7	2							
Bataillon de Port- neuf.....	5	Lt.-col. Panet, P ^{te} - aux-Trembles.... Compagnie No. 1.... Capt. A. Beaudry, Pte-aux-Trembles do No. 2.... Capt. E. Frenette, St. Raymond..... do No. 3.... Capt. A. Paquette, Deschambault.... do No. 4.... Capt. C. Brunnet, St. Augustin..... do No. 5.... Lieut. P. Bernard, Ecureuils..... Etat-major.....	21	275	15	209	Deschambault.	22 juillet.	do	do	do	do	Vapeur et voiture.
Compagnie No. 1....			3	55	2	42				27			
do No. 2.....			3	55	2	42				27			
do No. 3.....			3	55	2	38				25			
do No. 4.....			3	55	2	42				33			
do No. 5.....			3	55	2	42				15			
					5	3							

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient <i>bonâ fide</i> , enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Obiiffre de mérite.			
12 heures.	25 cts.	Très-bonne.	Aucun.	Oui; 12 exécutants.	Bonnc.	Evolutions de compagnie et de bataillon. Egarrouche. Le tout très-satisfaisant.	Oui.	Aucun.	200, 400 et 600 verges.	15-32	8 juillet 1875.	8 juillet 1875.	Inspecté par le Lt.-col. Casault, D. A. G., D. M. No. 7.
do	do	do	do	Oui; 22 exécutants.	do	do	do	do	Aucun rapport du tir à la cible.		17 juillet 1875.	17 juillet 1875.	Inspecté par le Lt.-col. Casault, D. A. G., D. M. No. 7.
do	do	do	do	Aucun.	do	do	do	do	200, 400 et 500 verges.	16-23	20 juillet 1875.	20 juillet 1875.	Inspecté par le Lt.-col. Casault, D. A. G., D. M. No. 7.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 7. Lieut.-col. L. A. CASULT, C.M.G., D. A. G. M.		Oadre.	Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.		Corps.	Corps.		Lieu.	Date.			Nombre de jours d'exer- cice.
Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.			Sous-officiers et soldats.	Milles.		Mode.
Bataillon de Char- levoix.....	4	Major Dufour, Baie St. Paul.....	13	220	8	168		
Compagnie No. 1....		Capt. F. Gauthier, Baie St. Paul.....	3	55	2	42		
do No. 2....		Capt. F. Blouin, Ile d'Orléans.....	3	55	2	42		
do No. 3....		Capt. J. Tremblay, Éboulements.....	3	55	2	42	20 juillet. 21 do	12 jours.
do No. 4....		Capt. E. Lemieux, Chicoutimi.....	3	55	2	42		Quartier-général.

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bona fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.	
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.				
Bataillon.		Compagnie.											
12 heures.		Très-bonne.	Aucun.	Aucun.	Très-bonne.	Évolutions de compagnie et escarmouche bien exécu- tées.	Oui.	Aucun.	200, 400 et 600 verges.				
											17-44	20 juillet	Inspecté par le lt.- colonel Lamon- tagne, M.B.
											16-50	20	Ins. par le lt.-col. Casault, D. A. G.
											14-47	21	Ins. par le lt.-col. Lamontagne, M.B.
												31	Ins. par le lt.-col. Casault, D. A. G.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 8, Lieut.-col. G. J. MAUNSELL, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.			Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.			
Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lien.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.	
71e bataillon	6	Lieut.-col. Marsh, Frédéricton	17	210	17	209						
Compagnie No. 2		Major titulaire Staples, Ste. Marie	2	42	2	39						
do	No. 3	Capt. Christy, Keswick	2	42	2	39						
do	No. 4	Major titulaire Wilkinson, Stanley	2	42	2	39	St. André.					
do	No. 5	Capt. Cropley, Frédéricton	2	42	2	39		5 juillet 1876.	12 jours.	Camp de brigade		
do	No. 6	Major titul. Alexander, Blissville. Et-maj. et corps de musique, Frédéricton	2	42	2	40				104 du quartier-général du bataillon.	Chemin de fer et voiture.	
			7		7	13						
Compagnie de l'Île au Cerf		Capt. Lloyd, Île au Cerf	2	39	2	38	do	do	do	do	21	Vapeur.
Compagnie de St. George		Capt. McGee, St. George	2	39	2	37	do	do	do	do	22	Voiture.
Compagnie de St. Stephen		Capt. Hutton, St. Stephen	2	39	2	39	do	do	do	do	16	Vapeur.
		Total, 1re division de brigade	56	821	56	809						

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonâ fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
Moyenne, 1½ jour.	25 centins.	Bonne.	Non.	Oui; 20 exécutants; bonne.	Bonne.	Evolutions générales de brigade, escarmouche, etc., etc. Bien.	Oui.	200, 400 et 600 verges.	18-28				
1 jour.	do	do	do	Non.	do	do	do	do		21-91			
do	do	do	do	do	do	do	do	do			17-77		
do	do	do	do	do	do	do	do	do			15-38		
do	do	do	do	do	do	do	do	do			16-43		
do	do	do	do	do	do	do	do	do			19-21		
do	do	do	do	do	do	do	do	do			20-16		
do	do	do	do	do	do	do	do	do				13 juillet 1876.	
do	do	do	do	do	do	do	do	do				14 juillet 1876.	
do	do	do	do	do	do	do	do	do					
do	do	do	do	do	do	do	do	do			17-28		
do	do	do	do	do	do	do	do	do					
do	do	do	do	do	do	do	do	do			18-15		

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

Bataillon ou corps.	Compagnie.	Officier commandant et quartier-général.	Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.	Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	Mode.
			Corps.			Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercices.				
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.								
DISTRICT MILITAIRE No. 8, Lieut.-col. G. J. MAUNSELL, D. A. G. M.												
2e division de brigade.....		Lieut.-col. Mac-Shane, B.M., St. Jean.....	1	.....	1							
8e régiment, cavalerie.....	6	Lieut.-col. Saunders, Apohaqui... Capt. Otty, Hampton.....	19	294	17	282						
Troupe No. 1.....		Capt. Poshay, Apohaqui.....	2	42	2	41						
do No. 2.....		Capt. Pearson, English Settlement...	2	42	2	40						
do No. 3.....		Capt. Langstroth, Hammond River..	2	42	2	41	Apohaqui.	29 juin 1875.	12 jours.	Camp régimentaire.	Moyenne : 29 milles.	Marche
do No. 4.....		Capt. Upham, Upham.....	2	42	2	41						
do No. 5.....		Capt. Brittain, Springfield.....	2	42	2	41						
do No. 6.....		Etat-maj. et corps de musique, Apohaqui.....	7	.....	3	.....					
Artillerie de place du Nouv.-Brunswick.....												
Batterie No. 1.....	4	Lieut.-col. Foster, St. Jean.....	18	210	21	202						
do No. 2.....		Capt. Kane, St. Jean.....	2	42	3	40	St. Jean.	Différents jours.	do	Pas au camp.		
do No. 3.....		Capt. Ring, St. Jean.....	2	42	2	43						
do No. 10.....		Major titulaire Cunard, St. Jean.....	2	42	3	40						
		Capt. Armstrong, St. Jean.....	2	42	3	40						
		Et.-maj. et corps de musique, St. Jean	8	.....	8	.....					

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Goût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Conditions des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonz jete enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Champs de tir.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
										Bataillon.	Compagnie.			
										Chiffre de mérite.				
Moyenne, 4 heures.		Bonne.	Aucun.	Oui ; 14, efficace.	Bonne.	Manœuvres de campagne, escarmouches, etc. Bien.	Oui.		200 et 500 verges.	11-53	15-12			
											10-73			
											11-41			
											10-75			
											10-34			
											11-64			
												9 juillet 1875.		
												10 juillet 1875.		
														Cette brigade a fait ses exercices au quartier-général, conformément à l'ordre général, par. 7, 23 avril 1875.

RAPPORT D'INSPECTION DES CORPS QUI ONT

DISTRICT MILITAIRE No. 8, Lieut.-col. G. J. MAUNSELL, D. A. G. M.		Cadre.	Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.	Réunion.		Au camp ou autrement.	Milles. Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.			Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.
3me division de brigade.....	Major de brig. lieut- col. McCulley, Chatham.....	1		1				
3me régiment de cavalerie, troupe No. 7.....	Capt. Henderson, Shediac.....	2	42	2	39	Apohaqui.	29 juin 1875.	12 jours.
Batterie de cam- pagne.....	Major titul. Call, Newcastle.....	4	74	4	70	Newcastle.	22 août 1875	16 jours.
Brigade d'artillerie de place du N. B., batterie No. 7.	Major titul. Gil- lespie, Chatham..	2	42	3	39	Chatham.	5 sept. 1875.	12 jours.
73me bataillon	5 Major Shérif, Chat- ham.....	17	210	15	164			
Compagnie No. 1...	Capt. Cameron, Newcastle.....	2	42	2	39			
do No. 2...	Capt. Fenton, Chat- ham.....	2	42	2	46	do		
do No. 3...	Capt. Blake, Black Brook.....	2	42	2	24	do	19 juillet 1875.	do
do No. 4...	Capt. Templeton, riv. Black.....	2	42	2	27			
do No. 5...	Capt. Hutchinson, Baie du Vin.....	2	42	2	28			
	Etat-major et mu- sique, Chatham..	7		5				

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Côté quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musi- ciens, etc.	Conditions des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bona fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice. Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	REMARQUES.
								Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
1 jour.		Bonne.	Aucun.	Oui; quartier- général.	Bonne.		Oui.			12-31	9 juillet 1875. 10 juillet 1875.	Voir le 8e régt. de caval., 2e divi- sion de brigade..
1 heure.		do	do	do	do	Serv. des pièces de campagne et tir à boulet et à obus; bien.	do	Exercice du tir à boulet et obus.	200 et 400 verges.		2 août. 6 août.	
		do	do	do	do	Service des pièces de batterie et tir à boulet et à obus; bien.	do	200 et 500 verges.		10-75	15 septembre. 16 septembre.	
1 jour.		do	do	Oui, 15; bons.	do	Evolutions de bataillon, escar- monche, etc., etc.; bien.	do	200, 400, et 600 verges.	23-43	23-77 15-35 28-17 29-69 19-99	29 juillet 1875. 30 juillet 1875.	*Y comp. le corps de musique.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 8, Lient.-col. G. J. MAUNSELL, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	Mode.
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.					Nombre de jours d'exer- cice.
Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
74e bataillon, Aile gauche.....	3										
Compagnie No. 4....	Capt. Murray, Murray Road.....	2	42	2	34	Sussex.	28 septembre 1875.	6 jours.	Camp du régiment.	Moyenne, 85.	Ch. de fer et wagons.
do No. 5....	Capt. Baird, Sack- ville.....	2	42	2	40						
do No. 6....	Capt. Harper, Baie Verte.....	2	42	2	40						
Compagnie indé- pendante.....	Capt. Barbarie, Dalhousie.....	2	39	1	31	Quartier-général de la compagnie.		12 jours.	Non.		
Total..	3e division de brigade.....	32	491	30	418						
do	2e do	66	795	64	747						
do	1er do	56	821	56	809						
	Grand total	154	2,107	150	1,974						

fait les exercices annuels de 1875-76 — Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- sicains, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bona fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice. Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.	
								Champs de tir.	Chiffre de mérite.				
								Bataillon.	Compagnie.				
1 journée.		Bonne.	Aucune.	Oui, 20; novices.	Bonne.	Evolutions de batail- lon, escarmouches, etc., etc., bien.	Oui.			200, 400 et 600 verges.			
		do	do	No.	do	Maniement des ar- mes, exercice à feu et de compagnie; bien.	do	do	do		20-22		
											7 août 1875.		
											15 août 1875.		
											1er octobre 1875.		
											2 octobre 1875.		
													Ce corps n'a pas fait l'exercice à la cible en vertu d'un ordre gé- néral.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 9, Colonel J. W. LAURIE, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.				Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.		Milles.	Mode.
										Officier commandant et quartier-général.			Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Batterie de campagne d'Halifax		Capt. Graham, Halifax	5	100	5	81	Halifax.	8 octobre.	12 jours.	Non.	
1ère brigade d'artillerie d'Halifax	6	Lt.-col. Mitchell, Halifax	25	236	19	224					
Batterie No. 1					2	39	do	do	do	do	
do No. 2					2	39					
do No. 3					2	39					
do No. 4					2	31					
do No. 5					2	35					
do No. 6					2						
2e brigade d'artillerie d'Halifax	6	Lient.-col. McPherson, Halifax	25	236	18	236					
Batterie No. 1					2	39	do	do	do	do	
do No. 2					2	37					
do No. 3					2	40					
do No. 4					2	37					
do No. 5					2	33					
do No. 6					2	39					
63e Carabiniers volontaires	6	Lt.-col. Pallister, Halifax	20	252	20	252					
Compag. No. 1					2	42	do	do	do	do	
do No. 2					2	42					
do No. 3					2	42					
do No. 4					2	42					
do No. 5					2	42					
do No. 6					2	42					

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Conditions des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient bonà fide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice. Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
								Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
Bataillon.	Compagnie.											
Une heure.		Bonne.		Non.	Passable.	Evolutions de brigade.	Oni.	11	200, 300, 500 et 600 verges.	45-38	8 octobre.	
do	do	do	do	do	En bon état, excepté les capotes.	Evolutions de campagne de brigade, etc., protégée par les trauilleurs.	do	4	do	44-17	do	
										43-16		
										53-50		
										67-90		
										29-27		
										44-11		
										38-16		
do	do	do	do	do	Bonne.	do	do	do	do	30-78	do	
										25-37		
										18-16		
										36-36		
										35-25		
										21-21		
										44-89		
do	do	12 exécutants.	do	do	En bon état.	Evolutions de brigade, prise de position, attaque, etc.	do	7	do	42-29	do	
										43-21		
										40-51		
										30-51		
										39-66		
										54-86		
										44-12		

RAPPORT d'inspection des corps qui on

DISTRICT MILITAIRE No. 9, Colonel J. W. LAURIE, D. A. G. M.		Cadre.	Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.	Réunion:		Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.		
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.				Nombre de jours d'exer- cice.	
66e bataillon.....	8	Lt.-col. Bremner, Halifax.....	24	336	23	334	Halifax.	8 octobre.	12 jours.	Non.
Compagnie No. 1.....						41				
do No. 2.....						2				
do No. 3.....						2				
do No. 4.....						4				
do No. 5.....						5				
do No. 6.....						6				
do No. 7.....						7				
do No. 8.....						2				
78e bataillon.....	7	Lieut.-col. Camp- bell, Truro.....	22	295	22	235	De Bert.	21 juin.	do	Au camp.
Compagnie No. 1.....						40				
do No. 2.....						37				
do No. 3.....						36				
do No. 4.....						39				
do No. 5.....						33				
do No. 6.....						27				
do No. 7.....						21				
Bat. provisoire de Cumberland.....	5	Major Harrison, Maccan.....	15	196	15	163	do	do	do	do
Compagnie No. 1.....						31				
do No. 2.....						29				
do No. 3.....						39				
do No. 4.....						26				
do No. 5.....						39				

fait les exercices annuels de 1875-76 — Suite.

Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.	Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de mu- siciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four- niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.		REMARQUES.					
																	Champs de tir.	Chiffre de mérite.						
66e bataillon.....	8	Lt.-col. Bremner, Halifax.....	24	336	23	334	Halifax.	8 octobre.	12 jours.	Non.	1 heure.	Bonne.				16 exécutants.	Evolution de campagne, prise de position, at- taque, etc.	Oui.	4	200, 300, 500, et 600 verges.	64-00	57-36 47-33 89-07 37-04 73-34 55-13 73-92 78-10	8 octobre. 8 octobre.	
78e bataillon.....	7	Lieut.-col. Camp- bell, Truro.....	22	295	22	235	De Bert.	21 juin.	do	Au camp.	Trois heures.	do			Passable.	Evolution de campagne, escarmouche, etc.	do	Non.	200, 400 et 600 verges.	14.09	13-75 15-38 16-43 12-45 17-54 13-33 16-85	2 juillet 1875. 2 juillet 1875.		
Bat. provisoire de Cumberland.....	5	Major Harrison, Maccan.....	15	196	15	163	do	do	do	do	do	do			do	do	do	do	do	16.46	14-32 16-77 16-66 14-62 19-51	do do		

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 9, Colonel J. W. LAURIE, D. A. G. M.		Cadre.	Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Milles.		Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers. Sous-officiers et soldats.	Corps.		Lieu.	Date.		Nombre de jours d'exercice.	Mode.		
			Officiers.	Sous-officiers et soldats.			Officiers.			Sous-officiers et soldats.	
Cavalerie.....	Capt. Ryan, Kentville	2	39	2	39	Camp d'Aldershot.	13 septembre 1875.	Deux jours.	Camp.	19	Marche.
Artillerie de place....	Capt. Daley, Digby.	2	39	2	38	Digby	do	do	Exercice au quartier-général de la batterie.		
68e bataillon	9 Lieut.-col. Chipman, Kentville ...	26	383	25	352	Camp d'Aldershot.	do	do	Camp d'Aylesford.	19	Chemin de fer et wagon.
Compagnie No. 1....	Capt. Dodge, Kentville	2	39	2	39						
do No. 2	Capt. Beckwith, Canard	2	39	2	35						
do No. 3....	Capt. Redden, Kentville	2	39	1	40						
do No. 4....	Capt. Steadman, Bill Town	2	39	2	39						
do No. 5....	Capt. Bill, Bill Town	2	39	2	38						
do No. 6....	Capt. Borden, Canning	2	39	2	39						
do No. 7....	Capt. Harris, Aylesford	2	39	2	39						
do No. 8....	Capt. Foster, Kingston	2	39	2	39						
do No. 9....	Capt. Ross, Buckley's Corners	2	39	2	39						

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers. Sous-officiers et soldats.	Officiers. Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.	Milles.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES	
																	Champs de tir.	Chiffre de mérite.				
										4 heures.		Bonne.		Non.	Défilé et escarmouche avec exécutées à feu.			20-54	23 septembre 1875.	23 septembre 1875.	* 37 chevaux.	
										6 heures.		do	do	do	Uniformes hors de service.	Exerc. de compagnie et service des canons.			28 septembre 1875.	28 septembre 1875.		
										hrs. 1					Uniformes usés; les armes ont besoin de réparat.	Exerc. de compagnie et de bataillon, évolut. de camp. en brigade protégée par les tirailleurs.	Oui.	do	do	14-23		
										17 cts.		do	do			Instruments en cuivre, 10 exécutants; en voie de progrès.				22-00		
																				15-68		
																				13-17		
																				12-38		
																				10-75		
																				15-99		
																				14-97		
																				16-93		
																				18-23		

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 9, Colonel J. W. LAURIE, D. A. G. M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.		Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.		Milles.	Mode.
69e bataillon.....	9	Lieut.-col. Starratt, Paradise.....	26	383	25	373					
Compagnie No. 1.....		Capt. Marshall, Clarence.....	2	39	2	41				25	
do No. 2.....		Capt. Morse, Paradise.....	2	39	2	39				27	
do No. 3.....		Capt. Wade, Granville.....	2	39	2	41				54	
do No. 4.....		Capt. Charlton, Port William.....	2	39	2	40	Camp d'Aldershot.			52	
do No. 5.....		Capt. Whitman, Round Hill.....	2	39	2	41		13 septembre 1875.	12 jours.	36	
do No. 6.....		Capt. Buckler, Dalhousie.....	2	39	2	41				46	
do No. 7.....		Capt. Nicholl, Rivière à l'Ours.....	2	39	2	41				63	
do No. 8.....		Capt. Turbull, Bear River.....	2	39	2	42				63	
do No. 9.....		Capt. Harris, Clementsport.....	2	39	2	42				63	
72e bataillon.....	6	Lieut.-col. Parker, Nictaux.....	1	239	19	239					
Compagnie No. 1.....		Capt. Jacques, Mt. Square.....	2	39	2	39				16	
do No. 2.....		Capt. Baker, Wilmot.....	2	39	2	39	do	do	do	22	
do No. 3.....		Capt. Roach, Port William.....	2	39	2	39				17	
do No. 4.....		Capt. Phinney, Farmington.....	2	39	2	39				14	
do No. 5.....		Capt. Taylor, Wilmot.....	2	39	2	39				18	
do No. 6.....		Capt. Morse, Nictaux.....	2	39	2	39				17	

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Gât quotidien des rations par tête en campement.	Conduits générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Conditions des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient boni jide enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	REMARQUES.
									Champs de tir.	Chiffre de mérite.			
hrs.									Bataillon.	Compagnie.			
3									15-17	.....		
3										22-28			
3										14-40			
3										17-18			
3	17 cts.	Bonne.								16-72			
3		Aucun.								16-14			
3										14-18			
6										14-39			
6										23-98			
6										12-28			
4										19-73			
4										18-32			
4										16-21			
4										16-15			
4										23-29			
4										23-42			
4										21-18			

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 9, Colonel J. W. LAURIE, D. A. G. M.		Cadre.	Effectif réel présent à l'inspection.	Réunion.		Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	
Bataillon provisoire de Victoria.....	5	Major W. Bingham, Baddeck	15	210		
Compagnie No. 1....		Capt. W. Cain, Baddeck	2	42	Baddeck.	
do No. 2....		Capt. C. McRae, Middle River	2	42		
do No. 3....		Capt. J. S. McNeil, Grande Passe.....	2	42		
do No. 4....		Capt. D. F. McRae, Baddeck	2	42	5 juillet 1875.	12 jours.
do No. 5....		Capt. C. W. Hill, Sydney	1	42		Au camp.
Batterie d'artillerie de place de la baie Mahone						
Batterie d'artillerie de place de Lunenburg.....						
75e bataillon d'infanterie.....						

fait les exercices annuels de 1875-76 — Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations | ar tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.			
							Champs de tir.	Chiffre de mérite.						
Un jour.	25 cts.	Bonne.	Aucun.	Petit corps de musique ; fait des progrès.	Les armes et fourniments sont en bon état ; les unif sont portés depuis 4 ans, fort usés.	Exercice de peloton, manient des armes et exercices à feu ; exerce de compag. de bataillon et d'infant. légère en confort. mité de l'ordre général en date du 23 avril 1876.	Oui.	Aucun.	200, 400 et 600 verges.	14-39	18-17	15 juillet 1875.	16 juillet 1875.	N'a pas fait l'exercice annuel pour 1875-76. Voir O.G., 25 septembre 1875.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 12, Col. Hon. J. H. GRAY, C.M.G., D.A.G.M.		Cadre.		Effectif réel pré- sent à l'inspec- tion.		Réunion.			Au camp ou autrement.	Milles. Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.	Compagnies. Officier commandant et quartier-général.	Corps.		Corps.		Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exer- cice.		
		Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.					
Artillerie de place de Georgetown	Capt. Owen Georgetown	2	40	2	39					Cité.
Artillerie de place de Summerside	Capt. intérim. Beth- une, Summerside.	2	40	2	33					do
Artillerie de place de Charlotte- town, batterie No. 1	Major Pollard, Charlottetown	3	40	3	37	Quartier-général de batterie.	Du 16 août au 9 novembre.	Deux.	Pas au camp.	do
Artillerie de place de Charlotte- town, batterie No. 2	Major Morris, Charlottetown	3	40	3	34	do	Du 20 septembre au 25 novembre.	do	do	Pas trois milles. Marche.

fait les exercices annuels de 1875-76.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps. Coût quotidien des rations par tête en campement. Conduite générale des corps. Accidents. S'ils ont une musique, nombre de musi- ciens, etc. Condition des uniformes, armes et four- niments. Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées. Si les soldats des différents corps étaient <i>bona fide</i> enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice. Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a. Champs de tir.	Exercice au tir.		Date de l'inspection. Date de la completion des exercices.	REMARQUES
	Bataillon.	Compagnie.			Chiffre de mérite.
Aucun.				
do	Bonne.			
do	Aucun.			
do	Non.			
do	Uniformes neufs.			
do	Exercice de compagnie.			
do	Oui.			
27 nov. 1875.			30 août 1875.	
25 nov. 1875.			21 septembre 1875.	
			10 novembre 1875.	
			9 novembre 1875.	A fait l'exercice en différ. temps.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 12, Col. Hon. J. H. GRAY, C.M.G., D.A. G.M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.				
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice.	Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.	
Bataillon du comté de King.....	3	Major Macdonald, Georgetown.....				Quartier-général de compagnie.	23 juillet au 5 août.	Douze.	Pas au camp.	D'un à six milles.	Marche.	
Compagnie No. 1.....		Capt. McLeod, Montague.....	3	40	3							38
do No. 2.....		Capt. Ryan, St. Peters.....	3	40	3							32
do No. 3.....		Capt. Leslie, Souris.....	3	40	3							31
Bataillon du comté de Prince.....	3	Lieut.-col. Hunter-Duvar, Summerside.....				do	Du 9 août au 15 septembre.	do	do	D'un à cinq milles.	do	
Compagnie No. 1.....		Capt. Montgomery, Alberton.....	2	40	1							36
do No. 2.....		Capt. Ives, Tryon.....	2	40	2							38
do No. 3.....		Capt. Yeo, Port Hill.....	2	40	2							29
Bataillon du comté de Queen.....	3	Lieut.-col. McGill, Charlottetown.....				do						
Compagnie No. 1.....		Lt.-col. Campbell, Strathalbyn.....	2	40								
do No. 2.....		Capt. McMillan, Wheatly River.....	2	40								
do No. 3.....		Capt. Rogerson, Crapaud.....	2	40								
Bataillon de Charlottetown.....	3	Lieut.-col. Beer, Charlottetown.....				Quartier-général de compagnie.	Du 20 sept. au 25 novembre.	Douze.	Pas au camp.	Par trois milles.	Marche.	
Compagnie No. 1.....		Capt. Dogherty, Royalty.....	2	40	2							35
do No. 2.....		Capt. McRae, Southport.....	3	40	3							37
do No. 3.....		Capt. Longworth, Charlottetown.....	3	40	3							33

fait les exercices annuels de 1875-76.—Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Goût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Conditions des uniformes, armes et fourniments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.			Date de l'inspection.	Date de la completion des exercices.	REMARQUES.
							Champs de tir.	Bataillon.	Compagnie.			
Quatre heures par chemin de fer.		Bonne.	Aucun.	Non.	Neufs.	Exercice de compagnie.	Oui.			30 août, 9 et 29 sept. 1875. 5 août 1875.	Comme ces compagnies faisaient l'exercice pour la première fois, on ne leur a pas permis de faire le tir à balle avant la fin de l'exercice annuel.	
3 1/2 heures par chemin de fer.		do	do	do	do	do	do			21 et 23 sept. 1875.	do	
Une heure.		Aucun.	Bonne.	Non.	Neufs.	Exercice de compagnie, maintenant des armes, et exercice de peloton, très-bien.	Oui.			27 novembre 1875. 25 novembre 1875.	Ces compagnies faisant l'exercice pour la première fois, n'ont pu faire que partiellement le tir à balles. Pas de rapports encore reçus.	

ANNEXE No. 3.

RAPPORTS SUR L'ARTILLERIE, ETC.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DE L'ARTILLERIE ET DES ARSENAUX.

CITADELLE, QUÉBEC, 31 décembre 1875.

A L'ADJUDANT-GÉNÉRAL DE LA MILICE,
Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les rapports des assistants inspecteurs de l'artillerie (A. B.) respectivement. A une exception près, j'approuve entièrement leurs recommandations, quoique je n'aie pas fait d'inspection ailleurs que dans la province de Québec.

Je ne suis pas disposé à recommander la substitution du revolver à la carabine pour en armer l'artilleur de place, conformément à la proposition faite par l'inspecteur de l'artillerie des provinces maritimes. Il est désirable peut-être que je vous expose mes vues à ce sujet, vu que le rapport de cet officier a été transmis officiellement aux députés adjudants-généraux des provinces maritimes. Je pense que cette substitution tendrait à désorganiser les corps de l'artillerie de place, qui s'enorgueillissent de s'être battus sur la frontière comme bataillons d'infanterie, à "la rivière à la Truite" et ailleurs.

Ils n'y a pas de postes de frontière qu'ils pourraient occuper à l'exception de la forteresse de l'Île aux Noix, un point stratégique important, désarmé, et qui se détériore rapidement par suite du manque d'occupation.

A l'exception de quelques canons rayés se chargeant par la culasse, de 7 pouces, à Québec et Kingston, il n'y a pas d'autres canons en Canada, pour l'artillerie de place, que les vieux canons à âme polie. Il serait conséquemment prématuré de se dispenser de la carabine et de la baïonnette, qui, quoiqu'on ne s'en soit pas encore heureusement servie, est une arme magnifique pour l'artillerie de place lorsqu'elle est appelée avec le reste de la milice à appuyer l'autorité civile.

Je crains que le revolver ne soit aussi dangereux pour les amis que pour les ennemis entre les mains de soldats novices. La pratique du tir à la carabine et les prix que l'on donne tendent à unir les corps d'artillerie et à habituer l'artilleur à se servir efficacement de son arme.

Quoique je ne puisse soumettre maintenant à votre favorable considération les précieuses recommandations de l'assistant inspecteur d'artillerie pour les provinces maritime, j'attire cependant votre attention sur sa proposition de faire construire des terrassements à des points importants par l'artillerie elle-même, et de donner aux batteries un revêtement en gabions avec liens, au lieu de fascines, comme cela a eu lieu en Crimée. Si ces ouvrages étaient armés de canons se chargeant par la gueule de $\frac{5}{8}$, pour toutes fins quelconques, ces ouvrages seraient effectivement importants et permanents, conformément à la recommandation que l'on a déjà faites pour l'Île Ste. Hélène, la Grosse Ile, le havre de Gaspé et St. Jean, P. Q. Le même remarques peuvent s'appliquer aux bords des lacs d'Ontario et probablement à l'Île Vancouver, où il serait désirable cependant d'avoir un meilleur armement pour se protéger contre les navires cuirassés, à moins qu'on ne décide d'employer les torpilles pour la défense; dans ce cas des canons de $\frac{5}{8}$ perfectionnés seraient suffisants pour empêcher les fils qui se relieraient aux batteries des rivages d'être enlevés par les navires.

En terminant mes remarques sur les rapports des assistants inspecteurs, je dois rendre hommage au zèle et à l'habileté qu'a déployés le lieutenant-colonel Darell Jago pour assurer l'efficacité de l'artillerie de la milice et pour organiser une association d'artillerie dans sa province. Je dois les mêmes remerciements au lieutenant-colonel De la Cherois Irwin, assistant inspecteur de l'artillerie dans l'Ontario, dont l'habileté comme commandant de l'école d'artillerie à Kingston est trop bien connue pour qu'il soit nécessaire d'en parler ici.

Je ferai remarquer pourtant qu'il serait désirable, selon moi, d'assimiler le système des deux écoles d'artillerie et de ne plus suivre le plan adopté à Kingston de donner un même cours et certificat à tous les aspirants de tous grades : officiers, sous-officiers et artilleux.

Comme on ne m'a donné qu'une simple formule de certificat du quartier-général, j'ai cru bon de n'émettre des certificats de première classe que pour les officiers ; je n'ai fait exception que pour un sous-officier qui a subi son examen pour le grade d'officier avec une habileté remarquable : le sergent-major Lavie, de la batterie "B."

Les matières enseignées aux cours des officiers, sous-officiers et artilleux, sont indiquées sous le titre d'école d'artillerie, batterie "B," ainsi qu'une formule du rapport d'examen, qui indique d'un coup d'œil la capacité relative des porteurs des certificats.

Quant à mes rapports sur les armements, les fortifications et l'école d'artillerie de Québec, je pense qu'il serait inutile de répéter ici les recommandations contenues dans mes rapports annuels durant les trois dernières années, quoique je n'aie nullement raison de changer les opinions que j'ai alors émises. Je regrette cependant qu'on ait acheté pour le Canada un équipement d'artillerie de campagne, qu'on avait mis de côté dans l'armée anglaise pour le remplacer par des pièces d'artillerie réputées supérieures, le prix que l'on a payé pour ces articles de vieux modèle étant égal à celui des nouveaux.

Des bureaux d'inspection ont fait rapport dernièrement sur les arsenaux et fortifications de tout le pays. Le bureau de Québec, où je fus appelé à siéger, n'a pas fait rapport sur l'examen de l'artillerie, qui se fit ultérieurement en conformité de mes instructions. Le principal artilleur Donaldson, A. R., l'armurier d'artillerie Powell, A. R., et le sergent-artificier d'artillerie Lavoie, A. C., examinèrent l'intérieur des canons, pour servir à mon inspection. Je vous sou mets le résultat dans un rapport (D), ainsi que la liste exacte des munitions d'artillerie sous mes soins, que le bureau d'inspection a déclaré être dans un bon état : (L.)

Je remarque que les bureaux d'inspection par tout le pays condamnent en général quelques parties de l'équipement de l'artillerie comme hors de service. Je ne crois pas qu'il soit sage d'en venir à cette conclusion à moins que l'examen de l'intérieur des pièces n'ait été fait et enregistré conformément aux instructions des inspecteurs des arsenaux.

MEMO.—On considérerait ces canons rayés de 9 comme excellents, quoiqu'ils étaient remplacés par des meilleurs. On n'en a pas acheté davantage pour le Canada ; mais comme il est impossible de réorganiser l'armement à cause de la dépense, nous devons nous tenir pour convaincu que le canon de 9 est d'un calibre supérieur.

E. SELBY-SMITH,
Major-général.

11 janvier 1876.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ARTILLERIE DE CAMPAGNE.

Batterie de campagne de Montréal, commandée par le lieutenant-col. Stevenson.

J'ai inspecté le 3 décembre 1875, en présence du lieutenant-col. Fletcher, C. M. G., D. A. G., la batterie de campagne de Montréal, commandée par le lieutenant-col. Stevenson, un officier d'une grande expérience et d'une énergie infatigable. J'ai constaté que la batterie exécutait ses évolutions avec rapidité et précision. Un seul officier subalterne était présent, le lieutenant-col. McGibbon. Comme je l'ai déjà fait observer, on devrait permettre au lieutenant W. Boyd de se retirer du service, vu que l'état de sa santé ne lui permet pas d'aller à cheval. Il faudrait que deux officiers subalternes additionnels, qui suivraient l'école d'artillerie, formassent partie de la batterie.

Tous les sous-officiers préposés au commandement des canons ont obtenu des certificats à la succursale de l'école d'artillerie, et ont des connaissances théoriques sur les munitions et leur service, quoiqu'ils n'aient pas pratiqué cette année le service des bouches à feu, vu qu'ils ne se sont pas rendus au camp. L'officier commandant, le lieutenant-colonel Stevenson, se procure des chevaux difficilement et à grands frais. Mais le manque d'instruction sur la conduite des voitures a été jusqu'à un point compensé par les connaissances parfaites que l'on a pu acquérir sur le service des canons et le rechange des pièces d'artillerie hors de service. Le sergent Lyndon, instructeur d'artillerie, de la batterie "B," présida à l'instruction de ce corps, et à la succursale de l'école d'artillerie, qui a été dirigée avec beaucoup de succès durant les deux dernières années par le capitaine Short, instructeur intérimaire d'artillerie; je présidais à l'examen et accordais les certificats.

Le lieutenant-col. Stevenson se propose de faire la pratique cette année sur la glace. J'espère qu'on lui accordera la quantité ordinaire de munitions, et que quatre canons et traîneaux pour le transport des munitions, pris sur les canons rayés se chargeant par la gueule, qui sont dans l'arsenal à l'île St. Hélène, lui seront donnés, ainsi qu'aux autres batteries de cette province, là où la profondeur de la neige rend la chose nécessaire. Les ouvriers d'artillerie de la batterie "B" en ont adapté quatre, pour cette batterie, à très-peu de frais. À part quelques exceptions mentionnées au bureau d'inspection, les canons, harnachements et l'équipement de cette batterie sont en très-bon état, en l'absence pourtant d'un arsenal convenable et d'une salle d'exercice. Les hommes n'ont pas d'éperons.

Comme cette batterie se procure difficilement des chevaux et que les hommes sont exposés à perdre leurs places en se rendant au camp à cette saison active de l'année, je crois qu'il vaudrait mieux lui permettre de faire l'exercice au quartier-général, aux jours qui lui conviendront le mieux, pourvu qu'elle se rende au camp durant les quatre derniers jours pour faire l'exercice de brigade avec l'infanterie, qui est plus en état d'exécuter ces manœuvres vers la fin des exercices.

Le service des canons pourrait se faire sur la glace si on pouvait les transporter sur des traîneaux qui partiraient de l'arsenal.

Si l'on voulait encourir les dépenses nécessaires pour acheter des bonnets d'hiver, la milice pourrait faire l'exercice en hiver, et beaucoup d'exercices volontaires nullement rétribués pourraient ainsi s'exécuter.

Batterie de campagne de Québec.

Voir le rapport du major Montizambert (E.)

Batterie de campagne de Shefford, commandée par le major Amyrauld.

Cette batterie a été passée en revue par le lieutenant-colonel De la Cherois Irwin, assistant-inspecteur de l'artillerie. Voir le rapport (A.)

ARTILLERIE DE PLACE.

J'ai passé en revue les corps suivants, le 29 octobre 1875, en présence du lieutenant-col. Fletcher, D. A. G., district militaire No. 5.

ARTILLERIE DE PLACE DE MONTRÉAL.

L'artillerie de place de Montréal a été commandée par le lieutenant-col. McKay, qui a donné son concours actif à la succursale de l'école d'artillerie et a fait tout en son pouvoir pour en assurer l'efficacité. Ci-joint se trouve une liste (F) de tous les officiers, sous-officiers et artilleurs, qui ont obtenu des certificats à la succursale de l'école d'artillerie, dirigée par le capt. Short, de la batterie " B," assisté du sergent Howard, de la batterie B, instructeur-adjoint. Je regrette que la promotion du lieutenant J. Pangman, de l'artillerie de place de Montréal, n'ait pas été approuvée, quoiqu'il ait obtenu un certificat l'an dernier à la succursale de l'école, et que j'aie recommandé sa promotion, en vertu des dispositions de l'ordre général (12), en date du 10 mai 1872.

Le besoin d'une salle d'exercice et d'une salle d'armes se fait beaucoup sentir parmi ce corps qui est au complet. Les armes, uniformes et fourniments, à part ceux qui ont été indiqués au bureau d'inspection, sont en bon état, malgré le manque d'un local convenable. Les officiers, sous-officiers et soldats forment un corps d'hommes bien disciplinés.

J'ai inspecté la brigade qui a exécuté en ma présence l'exercice de bataillon, le service des canons et le rechange des pièces d'artillerie. En outre des douze jours d'exercice pour lesquels elle a reçu une solde, elle n'en a pas moins fait des exercices fréquents le soir pendant toute l'année. Selon moi, c'est le seul moyen de rendre efficaces les corps volontaires d'artillerie de place dans les villes, où la saison active de l'été est courte, et dans les localités où le service des canons est difficile par suite de la présence de nombreux bateaux. Pour cette cause et pour d'autres, ce corps n'a pas fait le service des bouches à feu durant les trois dernières années, si l'on excepte ceux qui ont suivi les cours de la succursale de l'école d'artillerie, Ste. Hélène; mais le lieutenant-col. McKay se propose de faire tenir un concours de toute la brigade sur la glace dans le cours de l'hiver prochain. J'espère que ce projet recevra votre approbation.

On évite de cette manière les frais de bateaux, ancrés, radeaux, sans compter que le jalonnement est plus facile sur la glace ou avec les champs de tir sur terre que sur l'eau, surtout lorsque la marée ou le courant a beaucoup de force.

Batterie de place de St. Jean, commandée par le major Drumm.

Cette batterie n'ayant pu se rendre au camp n'a pas fait l'exercice cette année; comme elle n'aurait pu s'y faire suivre de ses canons, elle n'aurait pu exécuter que l'exercice d'infanterie.

Il est inutile de vous démontrer l'importance de St. Jean, province de Québec, comme poste militaire. Les soldats de la batterie pourraient à peu de frais, réparer l'ancienne fortification, en ajoutant quelques gabions en fer et de nouvelles plateformes. On a fait l'an dernier une estimation du coût. On devrait ajouter au seul canon à âme polie qui s'y trouve, trois des canons qui sont sous les soins du gardien à l'île Ste. Hélène. Si l'on exécutait le tir le long de la rivière, la batterie pourrait rester là où le besoin s'en fait sentir. Il est désirable qu'elle se rende familière avec le champ de tir le long de la rivière Richelieu, car l'ancienne batterie que l'on se propose de réorganiser pourrait commander ce point ainsi que le pont sur cette rivière et deux lignes de chemin de fer et voies publiques.

Batterie de la Grosse-Ile, commandée par le capitaine F. E. Montizambert.

Ce corps fut inspecté pendant que j'étais en congé d'absence par le D. A. G. intérimaire, le lieutenant-col. Duchesnay, accompagné du major Montizambert, commandant en mon absence l'école d'artillerie. Ci-joint se trouve son rapport (G) :—

Batterie de place de Gaspé, major Slous.

Cette batterie est depuis quatre ans sans canons. Le commandant a résigné. Le sergent-major et deux des sergents pourraient fort bien être promus, car tous deux ont obtenu des certificats de l'école d'artillerie. On pourrait décider le maire de Gaspé, J. Short, écrivain, à accepter le commandement et à se rendre capable de remplir ce poste, si l'on voulait y envoyer, aux frais du gouvernement, à bord du navire du département de la marine et des pêcheries, des canons et quelques munitions.

CORPS DU GÉNIE.

Compagnie No. 1 du génie de Montréal, commandée par le capt. J. A. Devine (attaché à la batterie " B. ")

Lors de mon inspection, j'ai trouvé les armes, uniformes et fourniments en bon état. Les hommes se composent d'artisans intelligents, qui ont fait l'exercice comme corps d'infanterie. Ils ont une connaissance pratique de l'art de faire des gabions, fascines, etc. ; mais comme ils n'ont plus la permission de couper du menu bois, et qu'ils n'ont pas d'outils, on ne pourra pas leur donner une instruction pratique à l'avenir. Leur capitaine, J. A. Devine, porteur d'un certificat de 1re classe de l'école d'artillerie, leur a donné une série d'entretiens sur les défenses faites précipitamment. Ils ont fait 22 exercices jusqu'à cette date.

Compagnie No. 2 du génie de Montréal, commandée par le major Kennedy.

Elle n'a pas fait d'exercice depuis trois ans. Je recommande qu'elle soit rayée de la liste des corps militaires.

ASSOCIATION CANADIENNE D'ARTILLERIE.

Je me suis efforcé depuis quelques mois, de concert avec les assistants inspecteurs d'artillerie, d'organiser une association d'artillerie pour le Canada, et j'ai reçu des réponses favorables en général de la part des officiers d'artillerie. Son Excellence le Gouverneur-Général m'a exprimé avec beaucoup de bienveillance le plaisir qu'il éprouverait d'en devenir le patron ainsi que Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur de la province de Québec. Le major-général commandant accepte la présidence. Les circulaires suivantes (N.O.P.) ont été distribuées après avoir reçu au préalable votre approbation.

DESTRUCTION DES CASERNES À L'ILE STE. HÉLÈNE.

Depuis que j'ai terminé mon rapport annuel, j'ai eu le regret d'apprendre l'incendie des casernes à l'île Ste. Hélène. Une commission s'étant assemblée, je n'anticiperai pas sur son rapport ; mais comme les mêmes causes de danger existent à Québec, où les écuries des conducteurs de l'artillerie sont adjacentes à l'arsenal, sans qu'on ait pour la mettre à l'abri du danger, la surveillance d'une sentinelle ou la présence d'une pompe à incendie, je crois qu'il est de mon devoir d'attirer l'attention du major-général commandant sur mon rapport pour 1873 (page 41), qui a été soumis avant son arrivée dans le pays. Il serait inutile de récapituler les dernières correspondances ou les opinions exprimées par les bureaux d'inspection durant les deux dernières années.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. BLAND STRANGE, lieutenant-col.,
Inspecteur d'artillerie.

[A.]

RAPPORT SUR L'ARTILLERIE DE LA PROVINCE D'ONTARIO.

Kingston, Ont.

L'Inspecteur d'artillerie,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai inspecté les batteries d'artillerie suivantes dans cette province, savoir :

Batterie de campagne d'Hamilton.		
do	do	du Canal Welland.
do	do	de Durham.
do	do	de Kingston.
do	do	de Gananoque.
do	do	d'Ottawa.
do	do	de Wellington.
do	do	de Toronto.
do	do	de London.
Brigade d'artillerie de place d'Ottawa (7 batteries).		
Batterie de place de Toronto.		
do	do	de Ste. Catherine.
do	do	de Collingwood.
do	do	de Napanee.
do	do	de Cobourg.

Je n'ai pu, tout comme l'année dernière, inspecter les batteries, pendant leur exercice annuel avec les canons. Ma visite avait cette année plus spécialement rapport à ce point, et après l'inspection ordinaire des hommes, chevaux, harnachements, etc., chaque batterie, à part les exceptions ci-après mentionnées, se rendit sur les champs de manœuvre et dépensa ses munitions en tout ou en partie en ma présence.

L'inspecteur d'artillerie et moi désirions beaucoup avoir des instructions bien définies sur la quantité et la distribution des munitions, le choix des jalonneurs, la précision du jalonnement, car l'expérience prouve que les concours au tir requièrent une plus grande attention, et que l'on y gaspille moins les munitions. Je regrette cependant que les circonstances ne nous aient pas permis de faire imprimer à temps pour l'exercice de cette année, la partie la plus importante de ces instructions; il m'a été possible pourtant de transmettre copie des instructions générales à la plupart des batteries de campagne, qui, en les mettant à exécution autant que possible, en ont retiré, je crois, beaucoup d'avantages.

A ce rapport est annexé un état d'inspection des différentes brigades passées en revue, indiquant le nombre des miliciens à la parade, des officiers, sous-officiers et soldats des différentes batteries, qui ont obtenu des certificats de première ou seconde classe, ainsi que le chiffre des recrues pour cette année.

J'ai l'honneur de vous soumettre maintenant les rapports suivants sur les différentes batteries ci-dessus mentionnées :—

Batterie de campagne d'Hamilton.

Inspectée au camp de Niagara, le 11 juin 1875. Capitaine Smith et lieutenant McMahon.

Cette batterie a été armée depuis 1874 de canons se chargeant par la gueule, de 9, mais on a conservé les anciens caissons avec les roues de rechange; les caisses à

munitions ne sont plus appropriées aux nouveaux projectiles. Les chevaux sont bons, les harnachements très-bons, mais pas très-propres.

Les conducteurs n'avaient pas reçu d'éperons. Les sous-officiers et soldats connaissent bien le service des canons, mais ils ne savent pas comment employer les munitions pour leurs nouveaux canons. Cette batterie pourrait être beaucoup plus efficace si les officiers inférieurs et les sergents pouvaient donner l'instruction voulue à leurs soldats.

Le tir à bombes et boulets a été passable, mais il n'a pas été aussi bon que celui que l'on pouvait attendre de canons rayés. J'espère que nous pourrions constater une autre année un progrès sensible sous le rapport.

Batterie de campagne du Canal Welland.

Inspectée à Niagara, le 11 juin 1875. Lieuts. King et McCracken.

Les canons à âme polie de 9 et les obusiers de 24 sont en bon état ; les chevaux sont bons ; les harnachements sont bien faits en général, mais ils sont défectueux sous plus d'un rapport. J'ai constaté que cette batterie a fait beaucoup de progrès depuis l'an dernier, surtout quant au service des canons, mais les conducteurs ont encore beaucoup à apprendre. Le tir à boulets et bombes a bien réussi.

Je regrette d'avoir à faire rapport que l'on ne semble pas avoir pris aucune mesure pour faire construire la salle militaire de cette batterie à Port Robinson, qui, comme on me l'a donné à entendre, devait être érigée cette année ; le manque d'un local convenable pour les exercices se fait beaucoup sentir.

Batterie de campagne de Durham.

Inspectée à Cobourg, le 24 juin 1875. Capt. Graham, lieuts. Bereton, McLean et Richardson.

Les affûts des canons ont besoin de réparations ; les chevaux sont très-bons et les harnachements sont dans un fort bon état.

J'ai inspecté cette batterie pendant le défilé, les manœuvres de campagne et les exercices à feu et le service des munitions. Ces différents exercices ont été bien exécutés et attestaient un progrès sensible depuis l'an dernier. Comme cette batterie n'a pas profité de la chance qui s'offrirait à elle d'envoyer ses hommes à l'école d'artillerie, elle se ressent beaucoup du manque de sous-officiers compétents.

On ne m'avait pas informé que cette batterie eût reçu des munitions pour la pratique ; elles lui furent envoyées pendant qu'elle était au camp, et elles étaient toutes dépensées avant mon inspection. Le sergent-major de l'école d'artillerie a rempli les fonctions d'instructeur durant l'exercice annuel.

Batterie de campagne de Kingston.

Inspectée au camp de Kingston, le 30 juin 1875. Capt. Graham, lieuts. H. Wilmot (capt.) et T. Wilmot.

Les canons et les affûts sont en bon état ; les chevaux sont passables, les harnachements sont bons et assez propres ; le défilé et l'instruction sur la conduite des voitures ont bien réussi. Cette batterie a exécuté en ma présence le tir à boulets et bombes, qui a bien réussi. Les sous-officiers et soldats ont reçu une instruction suffisante sur le service des canons, mais j'ai remarqué qu'on ne connaissait pas assez le service des munitions. Cette batterie semble avoir fait des progrès depuis l'an dernier. Un sergent instructeur de l'école d'artillerie a été agrégé à cette batterie pour ses exercices.

Batterie de campagne de Gananoque.

Inspectée au camp de Brockville, le 2 juillet 1875. Capt. McKenzie, lieuts. Mitchell, Button et McCammon. Les canons et affûts sont en bonne condition, les chevaux sont excellents, mais les harnachements ne sont pas aussi propres qu'ils pourraient l'être ; les conducteurs n'étaient pas munis d'éperons. Le défilé a été bien exécuté, mais on ne peut pas en dire autant de quelques-unes des manœuvres de campagne. Cette batterie a exécuté en ma présence le tir à boulets et à bombes ; les sous-officiers et artilleurs semblent bien connaître le service des canons et des munitions

Batterie de campagne d'Ottawa.

Inspectée au camp de Brockville, le 2 juillet 1875. Capt. Stewart, lieuts. Savage et Billings. Les affûts et les canons se chargeant par la gueule, de 9, sont en bon état; mais les anciens caissons, s'ils étaient conservés, pourraient être adaptés aux nouveaux canons. Les chevaux sont bons. Les harnachements sont en très-bon état, mais ne sont pas tous bien confectionnés. J'ai remarqué que le sergent-major était le seul sous-officier à cheval, et il est à espérer que le nombre en sera plus considérable à l'avenir. Le défilé, les manœuvres de campagne et la conduite des voitures ont été bien exécutés. La batterie a exécuté en ma présence le service des canons. Aucun des officiers subalternes ou sous-officiers de cette batterie n'a obtenu de certificats de l'école d'artillerie; s'ils connaissent assez bien en général la plupart de leurs fonctions, ils n'ont pas cette connaissance des détails qui seule peut les rendre capables d'enseigner aux autres.

Batterie de campagne de Wellington.

Inspectée au camp, lac Puslinch, près de Guelph, le 5 juillet 1875. Major Macdonald, lieuts. McCrae et Nicoll. Les canons et affûts sont en bonne condition. Les harnachements sont propres et bien faits. La conduite des voitures a été bien réussie. J'ai inspecté la batterie pendant qu'elle exécutait le tir à boulets et bombes; comme le lac était peu profond, on a pu facilement prendre les mesures nécessaires pour marquer les coups, et le tir du canon a pu se faire ainsi au concours avec les meilleurs résultats. Le service des canons par cette batterie a été bien fait; comme les officiers et sous-officiers étaient capables de donner l'instruction à leurs hommes, ceux-ci ont pu connaître bientôt la nature de leurs fonctions; grâce au nombre considérable de sous-officiers et soldats qui ont suivi l'école d'artillerie, cette batterie est dans un bon état sous le rapport de la discipline et de la tenue. Je regrette que le nombre de recrues soit si considérable.

Batterie de campagne de Toronto.

Inspectée au camp de Toronto, le 6 juillet 1875. Major Gray, lieuts. Stoughton et Johnston. Les canons se chargeant par la gueule, de 9, ainsi que les affûts sont dans un très-bon état. Chevaux bons. Les harnachements sont en bonne condition, mais il faudra remplacer beaucoup d'articles qui manquent. Les conducteurs ne sont pas munis d'éperons, et très-peu ont des fouets. La batterie a défilé et a exécuté les manœuvres de campagne en ma présence avec succès; le service des canons a aussi été bien fait, et les sous-officiers et soldats ont démontré qu'ils comprenaient bien leurs fonctions. Le mauvais état de la température a empêché la pratique du tir des canons; mais j'ai reçu depuis un rapport favorable de la pratique qui a eu lieu subégalement sous la direction du major Gray. Les officiers de la batterie ont organisé un très-bon corps de musique à cheval, qui contribuera sans doute beaucoup à maintenir l'esprit de corps parmi cette troupe.

Batterie de campagne de London.

Inspectée au camp, à London, le 20 septembre 1875. Major Peters, lieuts. Williams et Hellmuth. Les canons et affûts sont en bon état; il faudrait repeindre ces derniers. Les chevaux sont très-bons. Les harnachements sont très-propres et bien faits. Ils étaient dans une très-bonne condition si l'on tient compte du fait qu'ils n'étaient pas à l'abri de la pluie. Il leur manque plusieurs articles, et les conducteurs n'ont pas d'éperons. La batterie a fait la parade et a défilé en ma présence avec beaucoup de succès; elle a aussi très-bien exécuté le tir à boulets. Le champ du tir était cependant trop court, et les arrangements que l'on a pris pour les exercices étaient défectueux. Le service des canons a été bien fait. Le sergent-major de l'école d'artillerie a agi comme instructeur de cette batterie durant l'exercice annuel; son excellente condition fait honneur aux officiers et sous-officiers. J'espère pourtant qu'un grand nombre de ces derniers se rendront capables d'agir comme instructeurs.

Brigade d'artillerie de place d'Ottawa.

Commandant, lieut.-col. Egleson. Batterie No. 1, lieuts. Evans, V. B., et Harris; batterie No. 2, lieut. Heron; batterie No. 3, lieut. Walker; batterie No. 4, lieut. Grant; batterie No. 5, lieuts. Maingy et Brough; batterie No. 6, capitaine Graham, lieut. Mara; batterie No. 7, lieut. Bédard.

Inspectée au camp de Brockville, le 2 juillet 1875. Cette brigade s'est rendue au camp avec sept batteries au complet; comme le fait voir le rapport d'inspection, le nombre des recrues était considérable. Comme nous n'avions pas ce qu'il fallait au camp pour pouvoir donner l'instruction sur le service des canons ou les exercices à feu, je dus donc me contenter de faire exécuter aux différentes batteries, les évolutions de parade, le maniement des armes, les exercices à feu, l'exercice de compagnie et de peloton. La batterie No. 6, présentait une très-belle apparence; les hommes étaient propres et leur tenue excellente; ils ont bien fait les exercices. Règle générale, les soldats des autres batteries ne semblaient pas avoir pris beaucoup de soin de leurs uniformes ou fourniments, et leur exercice a été fort médiocre. Le physique des hommes ne laissait guère pourtant à désirer, et je ne doute pas que ces batteries ne deviennent bientôt efficaces s'il leur arrive de faire leur exercice annuel au fort Henry, sous la direction d'instructeurs plus compétents. Lorsqu'elles prennent part à un camp de district ou de brigade, il leur faut consacrer tellement de temps à la parade, à l'exercice de bataillon et au tir à la cible, qu'il leur reste peu de temps pour l'instruction élémentaire qui est la plus nécessaire, car sans ces connaissances, aucune brigade ne saurait être considérée comme faisant partie de l'artillerie de place. La brigade a un excellent corps de musique.

Batterie de place de Toronto.

Inspectée au nouveau fort, Toronto, 27 août 1875. Capt. Gibson et lieutenant Anderson.

Un très-beau corps d'hommes, habiles, bien disciplinés, et ayant de beaux uniformes; maniement des armes, passable; défilé, marche, exercice de peloton, et service des bouches à feu, très-bien. Cette batterie s'est améliorée depuis l'an dernier.

Batterie de place de Ste. Catherine.

Lieutenants See et Wiley.

Tenue à la parade très-bonne; elle eût été meilleure cependant sans les nouvelles tuniques qui en général étaient peu élégantes surtout pour les soldats de petite taille. Maniement des armes, passable; marche et exercice de peloton, très-bien; le service des canons n'était pas aussi bon.

Batterie de place de Collingwood.

Major Hogg et lieut. Nolan.

Un assez bon corps d'hommes; marche bonne; exercice de peloton, maniement des armes et service des canons, médiocre. Cette batterie se ressent du manque de sous-officiers compétents, mais elle ferait sans doute beaucoup de progrès si ses exercices avaient lieu l'an prochain, à Toronto, sous la direction d'instructeurs compétents.

J'ai inspecté les susdites trois batteries pendant leur tir à la cible avec des canons de 32, et j'ai pu constater les bons effets d'une instruction donnée avec soin. Ces batteries se sont formées en brigade, pendant douze jours au nouveau fort, sous le commandement du major Hogg, assisté d'un officier compétent et d'un instructeur d'artillerie, attaché à l'école d'artillerie. Les bons effets de cette instruction étaient clairement visibles, non seulement dans l'exercice des soldats, mais aussi dans leur tenue générale et leur discipline. Le major Hogg m'a informé que la conduite générale des soldats est très-bonne. J'espère que ce système de faire faire l'exercice des batteries de place dans des casernes, sous la direction d'instructeurs compétents, sera universellement adopté dans cette province.

Batterie de place de Napanee.

Inspectée à Kingston le 2 sept. 1875. Capitaine Hooper et lieut. Abrams.

Cette batterie a fait son exercice dans les casernes de Tête-du-Pont, d'après les instructions de l'école d'artillerie. Elle a exécuté en ma présence le service des canons et mortiers et le tir à bombes et boulets. Cette batterie est maintenant dans une condition très-efficace; les hommes sont bien constitués, et les uniformes et fourniments sont propres et en bon état. La batterie s'est beaucoup améliorée par les exercices qu'elle a faits dans les casernes; la conduite des soldats a été excellente, et j'ai lieu de croire que la sévérité de la discipline et l'exemple de leurs camarades de la batterie "A" ont eu les plus avantageux résultats. J'espère qu'un plus grand nombre des membres de cette batterie suivront à l'avenir les cours abrégés de l'école d'artillerie.

Batterie de place de Cobourg.

Inspectée à Cobourg, le 12 octobre 1875. Capitaine Dumble, lieuts. McNaughton et Gifford.

Cette batterie a fait la plus grande partie de son exercice annuel à Cobourg; les hommes se sont réunis pour faire l'exercice à différentes dates durant l'automne, et avaient exécuté environ vingt exercices de deux heures chacun. La tenue de la batterie à la parade était excellente; à part deux ou trois exceptions, le physique des hommes était très-bon; les uniformes et fourniments sont propres et dans un très-bon état. Elle a exécuté en ma présence l'exercice de peloton, de tenue de marche, et le maniement des armes, avec bien peu de succès. Les hommes paraissent d'un autre côté bien connaître le service des canons, le tir à boulets et bombes. Très-peu d'hommes de cette batterie ont suivi l'école d'artillerie. Je recommande fortement que cette batterie fasse son exercice annuel l'an prochain à Kingston, car le système des exercices, le soir, au quartier-général, n'est comparativement que peu d'utilité, à part du service des canons.

Batterie de campagne de Shefford dans la province de Québec.

Inspectée au camp de Granby, le 17 septembre 1875. Major Amyrauld, lieuts. Neil, Martin et Maynes.

Les canons et affûts sont en bon état; les chevaux sont de petite taille en général, mais on les dit actifs et propres au service, à une exception près. Les harnachements sont dans un bon état; les parties en fer sont fort rouillées. La pluie m'a empêché de passer en revue cette batterie; mais j'ai pu faire exécuter aux sous-officiers et soldats le service des bouches à feu, qu'ils semblent bien connaître. Les hommes sont robustes et semblent bien disciplinés. Un nombre considérable de sous-officiers ont obtenu des certificats à l'école d'artillerie, mais le major Amyrauld est le seul officier qui ait suivi l'école. La batterie a exécuté le service annuel des bouches à feu quelques jours après mon inspection.

CONCLUSION.

Exercices.

On a donné beaucoup plus d'attention cette année à cette importante partie du service. Les résultats ont été satisfaisants. Il y a cependant beaucoup de progrès à faire surtout dans l'exercice pour les positions à prendre quant au tir, et dans le mode de jalonnement. Il y a toujours plusieurs hommes dans chaque batterie, qui, pour cause de myopie ou toute autre, ne sauraient devenir de bons jalonneurs, et ceux-ci devraient être désignés afin que l'on puisse choisir les meilleurs hommes. Il est résulté beaucoup d'inconvénients et de délai du fait que les demandes des officiers commandants les batteries au sujet du service annuel des bouches à feu n'ont pas été envoyées à temps, car on a perdu ainsi, dans quelques cas, beaucoup de temps pour

préparer les cibles, les bateaux-cibles, ou pour choisir les jaloneurs. Les champs de tir n'étaient pas appropriés dans beaucoup de cas au tir des canons au concours ; mais je suis d'opinion que l'on pourrait presque partout trouver des champs de tir, à quinze milles ou environ du camp, soit sur terre ou sur l'eau peu profonde, et les batteries pourraient s'y rendre dans les derniers jours de l'exercice pour y pratiquer le tir d'une manière plus avantageuse.

Uniformes.

Les uniformes sont généralement complets et en bon état. Les blouses en serge que l'on a distribuées en guise de tuniques n'ont pas donné satisfaction ; car elles ne sont pas aussi convenables, et aussi propres, et leur apparence n'est pas non plus aussi militaire. Je dois répéter les observations que j'ai faites l'an dernier au sujet des pantalons en serge pour les cavaliers. L'assortiment des fouets et éperons semble s'être épuisé, car plusieurs capitaines m'informent qu'ils en ont demandé d'autres sans résultats.

Réparations et équipement.

La distribution de livres de compte aux batteries, et le système de relevés annuels de tous les articles en la possession d'une batterie, permettront de constater l'état exact de l'équipement. Les commissions qui devront s'enquérir des articles réparables ou hors de service, lors de leur inspection annuelle, contribueront aussi à rendre le système plus efficace.

Tente pour les harnachements.

Je recommande qu'une tente de réserve soit donnée à chaque batterie de campagne dans le but de conserver les harnachements durant les temps humides, car l'usure serait moindre ainsi et l'on éviterait beaucoup de travail additionnel.

Batteries de place.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, ces batteries ont fait de grands progrès durant leur exercice annuel dans les casernes, et il est évident que plus on pourra mettre en vigueur les règlements du service actif, plus les hommes de tout grade pourront acquérir une instruction pratique et une expérience précieuse.

J'ai l'honneur de vous informer en terminant que j'ai été satisfait en tous points du résultat de mon inspection cette année. On a presque toujours mis à effet les recommandations que j'ai cru devoir faire au sujet de chaque batterie l'an dernier, et je remarque un progrès sensible dans le nombre et la catégorie des recrues qui ont été envoyées à l'école d'artillerie par les différentes batteries. Je regrette seulement qu'un nombre aussi restreint d'officiers aient suivi le cours abrégé à l'école d'artillerie, car il n'y a pas de doute que des officiers incompetents, incapables d'enseigner à leurs hommes, ou de voir à ce que les exercices nécessaires et la discipline s'exécutent rigoureusement, tendent plutôt à diminuer qu'à augmenter l'efficacité de leurs corps.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. T. IRVIN, lieut.-col.
Assistant-inspecteur d'artillerie.

L'inspecteur d'artillerie, Québec.

Rapport d'inspection.—Province d'Ontario.

	Présents à l'inspection.			Certific. de 1re et 2e classe d'école d'artillerie.		Recrues.	Observations.
	Officiers.	Sous-officiers et artilleurs.	Chevaux.	Officiers.	Sous-officiers et artilleurs.		
Effectif des batteries de campagne	4	75	61				
In de campagne d'Hamilton...	2	77	55		1	27	Ce rapport n'inclut pas les suivants, savoir : Les chirurgiens et les chirurgiens vétér., et les hommes qui ont suivi les cours de l'école d'artil., mais qui n'ont pu obtenir de certificats. L'an prochain, j'espère que ces derniers réussiront à obtenir leurs certificats.
do Welland	2	74	57	2	5	26	
do Durham	4	72	61	2		10	
do Gananoque ..	4	69	61	4	5	34	
do Ottawa	3	77	60			12	
do Kingston....	3	65	62	1	3	17	
do Wellington	3	76	61	2	7	34	
do Toronto	3	77	55	3	4	41	
do London.....	3	74	60	2	2	30	
Effectif des batteries de place...	3	39					La solde est allouée à 2 officiers cette année.
Brigade d'Ottawa :—							Trois hommes additionnels pour chaque batterie lorsqu'elles sont formées en brigade, pour corps de musique.
Batterie No. 1.....	2	38				17	
do No. 2.....	1	37				7	
do No. 3.....	1	30				15	
do No. 4.....	2	52				21	
do No. 5.....	2	27				28	
do No. 6.....	2	39				10	
do No. 7.....	1	37				37	
Batterie de place de Toronto....	2	40		1	2	7	
do Ste. Catherine	2	37		1	1	23	
do Collingwood...	2	38				23	
do Napanee.....	2	39		1	2	29	
do Cobourg.....	3	35		1		10	
<i>Province de Québec.</i>							
Bat. de campagne de Shefford..	4	75	57	1	10	32	

D. T. IRWIN, lieut.-col.,
Assist. inspecteur d'artillerie.

A l'inspecteur d'artillerie,
Québec.

[B.]

RAPPORT SUR L'ARTILLERIE DANS LES PROVINCES DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

St. JEAN, N.-B., 22 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser, pour être transmis au quartier-général, mon rapport sur la condition de l'artillerie, dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

Lors de ma nomination à la charge que j'occupe actuellement, j'ai résolu de suivre le même système, pour les inspections, que celui que j'avais adopté pendant plusieurs années dans le Nouveau-Brunswick. J'accompagnais le député adjudant-général du district lorsqu'il passait en revue une batterie d'artillerie, pour faire l'inspection des canons, munitions, etc., appartenant à la batterie, puis j'informais le député adjudant-général si la batterie était dans condition satisfaisante et faisait bien ses exercices, etc.; et je fournissais à la fin de l'année à chaque sous-adjudant-général, un rapport détaillé de l'artillerie dans son district. Je me suis efforcé de suivre ce système, et je vous adresse, ci-inclus, copie du rapport que j'ai transmis au député adjudant-général en même temps que le présent rapport. (*Voyez les rapports des sous adjudants-généraux; des districts militaires Nos. 8 et 9.*)

NOUVEAU-BRUNSWICK.

L'artillerie dans ce district consiste en deux batteries de campagne, toutes deux armées de canon à âme polie, de 9, et une brigade d'artillerie de place, composée en premier lieu de dix batteries, mais qui ont depuis été réduites à cinq bonnes batteries; quatre de ces batteries sont à St. Jean, une dans ses faubourgs et l'autre à Chatham, sur la rivière Miramichi. Les batteries de campagne sont toutes deux en bonne condition.

Batterie de campagne de Newcastle.

La batterie de campagne de Newcastle, sous le commandement du major-titulaire R. Call, existe depuis quelques années. Cette batterie a fait ses exercices cette année à son quartier-général, et lors de mon inspection je l'ai vu pratiquer et faire de bons coups au tir à boulets et bombes. Les chevaux et les munitions étaient en bon état; le major Call est un officier capable et zélé.

Batterie de campagne de Woodstock.

La batterie de campagne de Woodstock a fait ses exercices annuels au camp de la brigade de St. André. Le capitaine W. P. Donnell, officier commandant, qui est mort depuis, n'a pu y assister; mais le lieutenant H. Dibblee, qui venait de terminer un "cours abrégé," à l'école d'artillerie de Kingston, l'a remplacé d'une manière habile. J'étais présent à ce camp, et je puis en parler, par conséquent, avec connaissance de cause; je suis heureux de dire que je ne puis qu'en faire les plus grandes louanges.

Les batteries étaient bien montées en chevaux et bien disciplinées; les conducteurs prirent bien soin de leurs chevaux; les canonniers manièrent bien leurs canons et tirèrent d'excellents coups à la pratique du tir à boulets et bombes. Le lieut. Dibblee est un jeune officier habile, qui fait honneur à l'école où il a obtenu son certificat. Il a été depuis recommandé pour le commandement de la batterie; dans mon opinion il fera un excellent officier commandant.

Brigade d'artillerie de place, N.-B.

Les quatre batteries d'artillerie de place à St. Jean, ont fait leurs exercices annuels, durant les après-midi et les soirées, à leur choix. Elles ont été inspectées aussitôt après, par le député adjudant-général du district, et ont pris part à un concours de tir à boulets, des prix étant offerts par l'officier et autres personnes. Je vous transmets ci-inclus, un programme de ce concours. (*Voyez le rapport annuel du D.A.G. No. 8.*) On fait usage dans ces batteries de canons à âme polie, de 32,

montés sur des affûts pour le service de mer ; et lorsque je vois que ces batteries peuvent tirer avec ces canons, cinq décharges, à une distance de 1,400 verges, dans moins de cinq minutes, et que leur pratique ne peut être surpassée, il est évident, je crois, que se sont des canonniers parfaitement capables. Depuis le lieutenant-col. S. K. Foster, officier commandant, jusqu'aux officiers et aux soldats, ils ont tous les meilleures dispositions, et je les regarde comme un corps d'artilleurs, qui peut rivaliser favorablement avec tous ceux que j'ai rencontrés.

NOUVELLE-ECOSSE.

Batterie de campagne d'Halifax.

Cette batterie est armée de six canons Armstrong de 4. J'étais présent à la pratique annuelle, et j'ai vu tirer d'excellents coups. Les harnachements étaient en bien bon état. Je considère que cette batterie peut manœuvrer facilement avec l'infanterie dans ce pays, car les canons sont légers et peuvent facilement se transporter n'importe où. Le capitaine Graham connaît très-bien ses canons, les projectiles et les fusées dont il fait usage ; et vraiment tous les officiers et sous-officiers paraissent non seulement être bien disciplinés, mais sont capables aussi d'expliquer les différents exercices à leurs soldats.

Artillerie de place d'Halifax.

On m'a donné instruction, au commencement de l'année, de rencontrer à Halifax le major-général commandant, et de faire un rapport sur les avantages que la milice pourrait retirer, d'une batterie de cinq canons, que les autorités impériales avaient l'intention d'établir, laquelle serait armée de canons Palliser perfectionnés, et pourrait servir à l'usage exclusif de l'artillerie volontaire. Je regrette de dire que la batterie n'a pas encore reçu son équipement et que les deux brigades d'artillerie de place à Halifax, n'ont pas eu d'occasion de se perfectionner dans leur service comme artilleurs. Elles ont, cependant, une excellente salle d'exercice, avec plusieurs canons à âme polie, de 32, montés sur de petits châssis ; elles ont un bon instructeur dans la personne du capitaine Bland, et je ne doute pas qu'elles ne profitent de ces avantages.

Batterie d'artillerie de place de Digby.

J'ai inspecté avec le col. Laurie, la batterie de place de Digby, le 28 septembre, 1875. Les hommes ont assez bien fait leurs exercices et ont bien pratiqué le tir à boulets. J'ai retenu leur part de bombes pour une autre année, comme cette batterie est comparativement nouvelle, et j'ai dit à l'officier commandant (le capt. Daley) qu'il serait important que quelques officiers ou sous-officiers suivissent une des écoles d'artillerie pendant l'hiver.

Principes généraux.

Je ne puis conclure mon rapport sans faire quelques remarques sur la condition générale de l'artillerie dans les deux provinces, les lieux où elle est établie et son armement. Je crois qu'un endroit convenable pour une batterie d'artillerie de place, devrait être choisi par un comité d'officiers, puis qu'on devrait former un petit terrassement, construire des plate-formes convenables, y monter trois ou quatre canons au plus, construire une salle d'armes pour les baïonnettes, et en donner la surveillance à un membre résident de la batterie, dont le salaire ne serait pas considérable, ses devoirs étant faciles à remplir, tout en lui permettant de vaquer à d'autres occupations.

De cette manière on pourrait choisir quelques bons endroits dans chaque province, où une batterie, facile à manœuvrer, pourrait être organisée, ce qui augmenterait beaucoup les moyens de protection dans ces lieux. Il y a en Canada un grand nombre de canons à âme polie, qui conviendraient bien pour ces batteries, car elles ne pourraient avoir grève à défendre autre chose que quelques places isolées contre des attaques de corsaires. En réduisant le nombre des batteries et les plaçant aux endroits où elles sont nécessaires, on pratiquerait certainement par là une bonne économie, car les batteries seraient moins nombreuses, occuperaient de meilleures posi-

tions, et devraient durer plusieurs années, si l'on nommait de bons gardiens et affectait une somme raisonnable annuellement pour leur entretien.

A l'appui de cette observation, je puis vous informer que presque tous les canons montés sur des affûts, qui ont été donnés par les autorités impériales au gouvernement du Canada, ont été mis hors de service parce qu'ils n'avaient pas été peints et mastiqués. J'ai, de temps à autre, appelé avec instance l'attention du quartier-général sur la nécessité de peindre annuellement les affûts qui sont exposés aux intempéries des saisons en ce pays. La chaleur du soleil d'été fait fendre ou crevasser le bois des affûts, qui n'est pas recouvert de peinture, et si on ne les répare pas pour la saison suivante, ils se détériorent promptement.

J'ai vu plusieurs affûts durant l'été qui sont maintenant complètement hors de service; ils auraient pu servir plusieurs années, s'ils eussent été peints et mastiqués chaque année. On devrait aussi vernir les canons périodiquement; les gardiens que j'ai recommandés, pourront facilement faire la chose. En concentrant le grand nombre des propriétés qui appartiennent au gouvernement en certains endroits bien choisis, les canons seront tenus en bon ordre sans ou peu d'augmentation de frais.

L'armement personnel des hommes est, je crois, défectueux. On leur donne maintenant la carabine Snider, qui est, suivant moi, une arme d'aucune utilité pour un artilleur. Je crois qu'il vaudrait bien mieux que l'artilleur fut armé d'un revolver, une arme commode et facile à manier, que l'homme porterait toujours. On pourrait encore fournir quelques carabines à chaque batterie, pour l'usage des hommes qui prennent part aux concours de la carabine, quoique je maintienne que le désir de l'artilleur doit être de bien connaître le fonctionnement de l'arme qui est sa spécialité, sans s'occuper de celle de son camarade d'infanterie.

A ce sujet j'espère que le gouvernement accordera de l'aide à l'Association de l'artillerie du Canada que vous avez établie, et qu'il allouera une certaine quantité de munitions de guerre et une certaine somme d'argent pour les concours de l'artillerie. On accorde maintenant une forte somme d'argent à l'Association des carabiniers du Canada, dont une certaine partie, s'il n'y a pas d'autres fonds disponibles, pourrait fort bien, je crois, être donnée à l'Association d'artillerie du Canada. J'espère que vous visiterez les provinces d'en bas, l'année prochaine, et que le résultat de vos inspections vous donnera autant de satisfaction qu'à moi-même.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

DARELL R. JAGO, lieutenant-col.

Assistant inspecteur d'artillerie.

Au lieutenant-colonel T. B. STRANGE,
Inspecteur d'artillerie, etc., etc.
Québec.

[E.]

CITADELLE, QUÉBEC,

10 décembre, 1875.

MONSIEUR,—Durant votre congé d'absence, cet été, j'ai accompagné, à sa demande, le lieutenant-col. Duchesnay, sous-adjutant-général intérimaire, dans son inspection de la batterie de campagne de Québec, et de la batterie d'artillerie de place de la Grosse Ile, et j'ai l'honneur, de vous faire rapport en conformité de vos instructions :—

Batterie de campagne de Québec, commandée par le major Baby.

La batterie de campagne de Québec a fait la parade pour son inspection, sous le commandement du major Baby et du lieutenant de Léry. Elle était au grand complet, tant en hommes qu'en chevaux. Les mouvements ont été bien exécutés, et le service des canons durant le feu a été particulièrement bon. Quoique les chevaux de cette batterie soient généralement de petite taille, ils paraissent durs et actifs, et ils ont été

facilement conduits durant la manœuvre sur un terrain très-raboteux, quoique les chevaux des sous-officiers et des conducteurs fussent menés avec des mors de brides en T seulement, et sans éperons.

Les canons, les affûts, les harnachements et équipements, étaient en bon ordre. Le capitaine Duchesnay, de l'école d'artillerie de la batterie "B", et le sergent assistant-instructeur d'artillerie Howard, du même corps, ont agi comme instructeurs pendant l'année au pare d'artillerie du camp, à Lévis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

C. E. MONTIZAMBERT, capitaine et major titulaire,
Commandant la batterie "B."

A l'inspecteur de l'artillerie.

[G.]

CITADELLE, QUÉBEC,

10 décembre, 1875.

MONSIEUR.—La batterie a fait la parade à la Grosse Ile en tenue de route,—les armes et fourniments étaient propres et en bon état.

La batterie défila et fit le maniement des armes et les exercices à feu avec précision et habileté. Elle mit ensuite ses armes en faisceaux et fit la parade pour l'exercice du canon à âme polie. Le détachement fit aussi avec succès l'exercice comme s'il eût le canon $\frac{5}{8}$, perfectionné; les sous-officiers et les canonniers connaissent bien leurs devoirs; et les sous-officiers entendent bien la théorie.

Ce corps a reçu son instruction de son capitaine (école d'artillerie, 1^{ère} classe); sa discipline est excellente et ressemble presque à celle d'un corps régulier; et le fait que les hommes sont employés sous l'officier commandant, pour d'autres fins que celles de la milice, donne un grand avantage à ce corps.

Permettez-moi de vous rappeler que vous avez demandé que des canons de 24, fussent substitués aux canons de 12, et de 18. Après examen, les derniers ont été condamnés par votre ordre, l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. E. MONTIZAMBERT, capitaine et major de brigade,
Commandant la batterie "B."

L'inspecteur de l'artillerie, Québec.

[N.]

L'inspecteur de l'artillerie espère obtenir les sympathies et la bienveillante coopération de l'artillerie du pays, sans quoi ses devoirs seraient aussi désagréables que futiles.

De concert avec le major général commandant, les propositions suivantes sont soumises à votre considération, avec demande à ceux qui les approuvent et désirent se joindre à une "Association d'artillerie du Canada," d'envoyer leurs noms aux officiers commandants de corps, ou à l'état-major du district, qui seront sans doute assez bons de les transmettre aux inspecteurs de l'artillerie de leur province respective, dans le cas où une demande directe à ces derniers pourrait offrir des inconvénients. On espère que, comme dans le cas de l'Association des carabiniers du Canada, la sympathie et le concours de plusieurs de nos concitoyens, qui ne sont pas dans le service de la milice, nous seront accordés avec empressement.

1. Nous voulons établir une association de carabiniers du Canada sur une base à peu près semblable à celle de l'Association des carabiniers du Canada, avec un but à peu près semblable pour l'artillerie, à celui qui a été si heureusement obtenu pour l'infanterie, c'est-à-dire, nous voulons activer le progrès de l'artillerie et répandre par tout le pays la connaissance de cet art.

2. Nous prions respectueusement Son Excellence le Gouverneur-Général, leurs Honneurs les lieutenants-gouverneurs des provinces, l'hon. ministre de la Milice et l'hon. député ministre de la Milice d'en accepter le patronage ; le major-général commandant, la présidence, et l'adjutant-général de la Milice, la vice-présidence.

3. Nous invitons l'état-major de district, et les commandants des corps d'artillerie, à être membres du conseil *ex-officio*.

T. BLAND STRANGE, lieut.-col.
Inspecteur d'artillerie.

CITADELLE, QUÉBEC,
22 mai, 1875.

[O.]

Je recommande que les munitions des corps d'artillerie, autorisées par les ordres généraux, du 24 avril 1875, soient employées pour la pratique du tir au concours, comme suit, savoir :—

Batterie de campagne avec canons se chargeant par la gueule.

L'officier commandant la batterie, devra choisir 16 compétiteurs comme tireurs, parmi les officiers, les sous-officiers et les hommes les mieux exercés, pour tirer quatre coups chacun, savoir :—

2 bombes ordinaires ou fisées à percussion..... 32
2 obus à balles de Shrapnel avec fusées réglées..... 32

Pour boulet d'épreuve et instruction :

Bombes ordinaires avec fusées à percussion..... 16

Total des coups..... 80

Batterie de campagne avec canon à âme polie de 9, et obusiers de 24.

16 compétiteurs, comme ci-dessus, qui doivent tirer chacun :—

2 boulets pleins de 9..... 32
2 obus à balles de Shrapnel avec fusées réglées de 9..... 32

Pour boulet d'épreuve et instruction :

Bombes ordinaires, de 24, avec fusées réglées..... 16

Total des coups..... 80

On ne distribuera pas de mitraille cette année.

Les 40 coups alloués aux batteries de place, pourraient être employés d'une manière convenable, comme suit :—

8 tireurs, choisis comme ci-dessus, doivent tirer chacun 4 coups, savoir :—

3 boulets pleins..... 24
1 bombe ordinaire avec fusée réglée..... 8

Pour boulet d'épreuve et instruction—

1 obus à balles de Shrapnel avec fusée réglée..... 8

Total des coups..... 40

Si les officiers commandants les batteries le jugent à propos, les boulets d'épreuve peuvent être divisés entre les concurrents, vu qu'il y en a un pour chacun.

On imprime actuellement quelques règlements pour le choix des tireurs pour l'artillerie, et ils seront mis en circulation aussitôt que possible, afin de pouvoir servir pour cette année, s'ils sont approuvés au quartier-général.

Il ne serait pas prudent de se servir de fusée R. L. à percussion pour le tir sur l'eau ; quand il ne sera pas distribué de poudre pour les bombes ordinaires, le poids de la bombe devra être augmenté jusqu'à 9 lb avec du bran de scie, de la cendre ou du sable, et elle devra être tamponnée avec du bois.

T. BLAND STRANGE, lieut.-col.,
Inspecteur d'artillerie.

CITADELLE, QUÉBEC,
22 mai 1875.

[P.]

RÈGLEMENTS PROPOSÉS POUR UNE ASSOCIATION D'ARTILLERIE DU CANADA.

1. Que l'association soit connue sous le nom d'Association d'artillerie du Canada, et que son objet soit de développer l'artillerie et de répandre dans tout le Canada la connaissance de cet art.

2. Que la souscription annuelle pour chaque membre soit de \$2, et qu'un don de \$10 en argent dans aucun temps, ou d'un prix d'une valeur pas moindre que \$40 pour être mis au concours, à une réunion générale tenue dans ce but, donne droit au donateur d'être élu membre à vie.

3. Que toute association canadienne d'artillerie provinciale qui souscrira pas moins de \$30 annuellement, ou tout corps canadien d'artillerie qui souscrira pas moins de \$10. par batterie de campagne et \$5 par batterie de place, peut s'affilier à cette association, et ces corps auront un membre pour chaque piastre qui sera ainsi souscrite.

4. Les affaires de l'association seront administrées par un conseil, composé des officiers et d'un ou plusieurs représentants de chaque association, ou corps affilié, en proportion du montant souscrit. Cinq formeront un quorum.

5. Les officiers seront un président, un vice-président, un secrétaire et un trésorier, qui seront élus annuellement.

6. Les patrons et vice-patrons devront être élus.

7. L'inspecteur de l'artillerie du Canada, les assistants inspecteurs de l'artillerie pour les provinces, les sous-adjutants-généraux des districts et les majors de brigade, les commandants des corps d'artillerie, lorsqu'ils formeront partie de l'association, seront membres *ex-officio* du conseil.

8. Les représentants au conseil des sociétés ou corps affiliés, doivent être des membres de l'association du Canada, par affiliation ou autrement.

9. Le conseil peut de temps à autre faire les règlements qu'il jugera nécessaires ; mais aucun règlement ne pourra être changé ni aucune nouvelle règle ne pourra être introduite, sans qu'un avis de 14 jours ne soit donné à chacun des membres du conseil.

10. Les concours annuels pour les prix seront tenus à l'époque et aux lieux qui pourront être déterminés à l'assemblée annuelle.

11. L'assemblée annuelle pour la transaction des affaires, se tiendra à Ottawa, pendant la première quinzaine qui suivra la convocation du Parlement.

12. Le secrétaire et le trésorier devront soumettre un rapport annuel au conseil avant d'être publié.

13. Le conseil nommera un comité exécutif, pour présider aux concours pour les prix, lequel devra suivre les règles de la pratique pour les concours qui sont autorisées par l'artillerie de la milice canadienne, et il fera faire le meilleur usage possible des munitions accordées par le gouvernement, les distribuant avec soin pour la pratique du tir au concours.

RÈGLEMENTS.

1. Le conseil tiendra des procès-verbaux de ses assemblées dans un livre que le secrétaire aura pour cette fin, et qui sera ouvert pour l'examen d'aucun des membres du conseil.

2. Un seul membre pourra convoquer des assemblées extraordinaires, en donnant 14 jours d'avis à chaque membre du conseil et en en expliquant le but.

3. Il sera nommé annuellement trois auditeurs pour examiner les comptes du trésorier avant l'assemblée annuelle.

4. Le trésorier sera tenu de déposer dans une banque d'épargne, toutes sommes d'argent qui lui seront payées pour le compte de l'association.

5. Le paiement d'argent pour les dépenses courantes doit être autorisé par le président, ou en son absence, par un des vice-présidents ; les autres paiements ne devront être faits qu'avec l'autorisation du conseil.

T. BLAND STRANGE, lieut.-col.,
Inspecteur d'artillerie.

Citadelle, Québec,
22 mai 1875.

ANNEXE No. 4.

RAPPORT SUR L'ÉCOLE D'ARTILLERIE DE LA BATTERIE "A."

KINGSTON, ONTARIO.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport que durant l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1875, quatre officiers et 157 sous-officiers et soldats sont entrés à cette école; de ce nombre, trois officiers, 70 sous-officiers et soldats ont suivi le cours abrégé d'instruction. On peut constater l'effectif de chaque batterie dans la province en consultant la liste ci-dessous.

Batteries.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Total.
Batterie de campagne de London.....		7	7
do Wellington.....		1	1
Batterie de place de Goderich.....		4	4
do Sarnia.....		13	13
Batterie de campagne d'Hamilton.....		3	3
do Welland.....		15	15
do Toronto.....		7	7
Batterie de place de Ste. Catherine.....	1	4	5
do Toronto.....		4	4
do Collingwood.....		21	21
Batterie de campagne de Kingston.....		3	3
do Durham.....		2	2
Batterie de place de Cobourg.....			
do Port Hope.....		1	1
do Napanee.....		3	3
Batterie de campagne d'Ottawa.....		1	4
do Gananoque.....		11	11
Batterie de place d'Ottawa.....	1	3	4
do Nouveau-Brunswick.....	1	2	3
Batterie de campagne de Woodstock.....		1	1
do Winnipeg.....		49	49
Batterie "A".....			
Total.....	4	157	161

Les certificats suivants ont été reçus durant l'année :—

	Cours complet.		Cours abrégé.	
	1ère classe...	2ème classe...	1ère classe.	2ème classe.
Officiers.....	2		3	
Sous-officiers et soldats.....			13	17
Total.....	2		16	17

Huit sous-officiers et soldats ont été licenciés de l'école, pour se joindre au détachement d'artillerie de place, de service à Manitoba.

1. Les résultats de la quatrième année d'existence de cette école, ont été très-satisfaisants; le nombre des sous-officiers et des hommes qui ont été admis et ont obtenu des certificats a augmenté, comparativement aux douze mois précédents, et les officiers commandant les batteries ont envoyé généralement à l'école d'artillerie, des élèves plus capables.

L'ordre approuvant l'enrôlement de certains sous-officiers et soldats dans la batterie "A," pour un service continu de trois ans, a produit de bons résultats, en permettant d'avoir les services de sous-officiers capables d'agir comme instructeurs; il sera aussi d'un grand avantage pour la formation d'un meilleur corps de musiciens, et d'un état-major de sous-officiers et de soldats, qui seront employés d'une manière permanente.

2. Je regrette d'avoir encore à faire rapport qu'un très-petit nombre d'officiers seulement ont suivi le cours abrégé d'instruction. J'ai mentionné dans mon dernier rapport, les causes qui ont, je crois, produit ce mauvais résultat, et j'ai indiqué le remède à ce mal, qui, je le pense, pourrait être appliqué avec succès au moins partiellement. Je n'ai pas eu aucune raison depuis de changer d'opinion à cet égard, et je dois dire que dans toute mon inspection, j'ai observé le grand désavantage où se trouvent les capitaines des batteries, qui n'ont pas d'officiers subalternes compétents.

3. Les recommandations contenues dans mon dernier rapport quant à l'adoption d'un certificat de troisième classe, à l'augmentation de l'effectif de la batterie de campagne dans cette école, et à l'augmentation de son effectif pendant les mois d'hiver, n'ont pas encore été adoptées, et je ne puis que réitérer mes recommandations.

4. L'association des carabiniers de l'école d'artillerie a été maintenue efficacement; le nombre des membres, cette année, a été de 83, et on a tenu deux concours pour prix, et on a fait la pratique toutes les semaines pour prix réunis.

5. On a formé sur le bord du lac, le camp d'été ordinaire, durant une semaine en août. Les instructions sur le service du camp, etc., ont été fort bien exécutées.

6. Deux officiers, le lieutenant Peters, de la batterie "A," et le lieutenant Drury, de l'artillerie de place du Nouveau-Brunswick, ont subi l'examen relatif au cours complet et ont obtenu des certificats de première classe.

7. Les sous-officiers et soldats qui ont formé partie des différentes batteries dans Ontario, durant les exercices annuels, et qui suivent ici un cours d'instruction, ont été envoyés à leur batteries respectives, avec de très bons résultats; et dans presque tous les cas, quant aux batteries de campagne de London, Durham et Kingston, un inspecteur compétent leur a été envoyé de l'école d'artillerie. Un officier et sergent instructeur a surveillé les exercices des batteries de place de Toronto, Collingwood et St. Catherine, à Toronto. J'espère pendant l'année prochaine me servir d'avantage des instructeurs compétents de la batterie "A," vu que leurs services à cet égard sont très-utiles.

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

D. T. IRWIN, lieutenant-colonel,
Commandant l'école d'artillerie.

A l'adjudant-général de la milice,
Ottawa.

RAPPORT SUR L'ÉCOLE D'ARTILLERIE DE LA BATTERIE "B."

CITADELLE, QUÉBEC,

31 décembre 1875.

MONSIEUR.— Durant l'année expirée le 31 décembre 1875, deux officiers et 14 sous-officiers et soldats ont suivi un cours abrégé.

Un officier et 102 sous-officiers et soldats, ont suivi le cours complet d'instruction.

Soixante et quatorze sous-officiers et soldats se sont enrôlés de nouveau.

A la succursale de l'école, à Montréal, trois officiers et 37 sous-officiers et canonniers ont suivi le "cours abrégé."

Les listes de ceux qui ont obtenu des certificats, ainsi que les mentions honorables, sont ci-annexées et marquées F. H. K.

Dix sous-officiers et soldats ont été choisis parmi ceux qui se sont offerts pour servir dans le détachement d'artillerie à Manitoba; mais comme les sous-officiers ne reçoivent que la solde de l'infanterie, les meilleurs ne veulent pas offrir leurs services. Les officiers, au contraire, sont payés en conformité des règlements de la milice, alinéa 286, tandis que ceux de l'artillerie reçoivent une somme moindre. Quand aux subalternes de l'école d'artillerie, leur solde est tout-à-fait insuffisante pour faire face au coût de l'uniforme et de la vie. Je sou mets respectueusement à votre considération la question de savoir s'il ne serait pas opportun de rendre uniforme la solde pour l'artillerie de place à Québec, Kingston et Fort Garry, et de former le tout en une brigade pour le service dans aucune partie du Canada. S'il plaisait à Sa Gracieuse Majesté de conférer le titre d'artillerie royale canadienne, cela augmenterait beaucoup l'efficacité de ce corps.

La remise des droits sur les provisions importées pour la table des officiers, que l'on a toujours accordée aux troupes impériales, n'a pas encore été décidée en faveur de celles qui servent en Canada, quoiqu'on ait souvent promis de s'en occuper. Le petit nombre d'officiers dans une seule batterie, fait que les dépenses inévitables d'une table d'officiers de la garnison à Québec, (la clef du Canada), ajoutées aux dépenses d'un corps de musiciens, pèsent lourdement sur les officiers, dont quelques-uns ne reçoivent qu'une piastre par jour; et cependant il leur est enjoint par les ordres généraux, datés d'Ottawa, le 20 octobre, 1871, de maintenir un ordinaire (*mess*) pour les officiers.

Les hommes qui aujourd'hui font partie de la batterie, sont supérieurs par leur physique, leur éducation et leur conduite. La stagnation des affaires fait qu'il se présente tous les jours un grand nombre d'aspirants capables, que je suis obligé de renvoyer. Si on a en perspective une augmentation, c'est maintenant le temps le plus favorable pour soulager la misère, et pour se procurer en même temps les services des soldats supérieurs pour porter la garnison au minimum de son effectif pour la garde de police, suivant ce qui est considéré compatible avec la santé du soldat dans l'armée anglaise.

Nonobstant le service pénible de la nuit, les services ordinaires de tous les jours et les cours d'instructions ont eu lieu; un synopsis a été donné dans le rapport de l'année dernière.

On a diminué la somme de capacité voulue pour le cours complet des officiers, pour les raisons mentionnées dans ce rapport.

Le tir ordinaire au concours a été fait avec de gros canons de la citadelle durant l'hiver; on donnait comme prix, des marques distinctives que l'on s'était procurées au moyen des fonds de la cantine. Le tir de la carabine et autres armes à feu portatives, a été fait au parc d'artillerie de Lévis; la pratique de l'artillerie de campagne au camp de l'Île d'Orléans. La médaille en argent offerte par le commandant pour le meilleur tireur, avec toutes les armes, a été gagnée par le sergent-major de batterie C. Lavie, le seul sous-officier qui a obtenu un certificat de première classe d'officier.

Le cours d'hiver de gymnastique pour les jeunes soldats est commencé et a lieu le soir.

Le cours abrégé d'instructions pour l'été étant terminé, j'ai obtenu un congé de trois mois pour visiter l'Angleterre, et à mon retour j'ai constaté que les cours de l'automne avaient été bien enseignés par l'adjudant de l'école, le capitaine Oscar Prévost, un excellent officier, assisté du sergent assistant-instructeur d'artillerie Howard, de la batterie, " B."

J'ai constaté aussi, comme je m'y attendais, que le major Montizambert, qui commandait pendant mon absence, avait maintenu une excellente discipline, et que les différentes fonctions qui lui incombait avaient été consciencieusement remplies; le compte de la batterie, pour la cantine, le corps de musiciens, etc., a été tenu régulièrement. Le sergent-payeur n'a pas encore de traitement déterminé par les autorités.

Je regrette que les paiements pour la table (*mess*) des officiers n'aient pas été également réguliers, ainsi que le compte de la cantine de l'île Ste. Hélène. On a placé à cet endroit un jeune officier avec un détachement bien trop faible en nombre pour fournir une sentinelle pour l'arsenal, ou un nombre suffisant de sous-officiers, pour remplir des devoirs aussi considérable que ceux d'une batterie. Malgré tout, on constate que la succursale de l'école d'artillerie a formé plus d'officiers, sous-officiers et soldats, qui ont suivi le cours abrégé, pour le corps d'artillerie de Montréal, qu'aucun autre corps dans la province.

On a établi un système d'observations météorologiques au moyen des sous-officiers de la garde qui relève les sentinelles. Le terme moyen est pris par le chef des canonniers Donaldson, A. R.; cependant, je m'attends d'être privé prochainement de ses précieux services, ainsi que de ceux de l'armurier de l'artillerie, A. R. Le chef des canonniers a la garde des instruments; et lorsque tous les rapports m'ont été soumis, ils sont expédiés au professeur Kingston de l'observatoire de Toronto, qui nous a donné les instruments nécessaires dont il fait un rapport favorable. Si on le désire, le système pourrait s'appliquer aussi à l'artillerie de Kingston et de Manitoba.

Vous savez que l'on a établi une presse pour imprimer les questions pour les examens, pour faire connaître les changements dans les exercices, une fois qu'il vous ont été soumis; mais aucune somme n'a encore été affectée pour faire face aux dépenses, ni non plus pour payer les frais de publication d'un manuel d'artillerie de la milice, qui se fait attendre en conséquence.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. BLAND STRANGE, lt.-colonel.

Commandant l'école d'artillerie de la batterie B.

A l'adjudant-général de la milice.

Ottawa.

[F.]

SUCCURSALE DE L'ÉCOLE D'ARTILLERIE, MONTRÉAL.

Rapport sur l'examen des sous-officiers et des canonniers pour le
"Cours abrégé."

Rang.	Noms.	Corps.	Théorie.			Pratique.						Total.	Décimale.	Observations.	
			Artillerie.	Matériel d'artillerie.	Montei et démon. les pièces d'artillerie de camp.	Exercice d'artillerie de camp.	Évolut. de batterie de campagne	Exerc. du sabre.	Ajustage de har- nais.	Équitat. et conduite des voit.	Gardes.				
		Batterie de camp., Montréal	200	250	240	200	200	100	100	100	50	1,440			Ce canonnier a subi son examen avec le plus grand succès, tant pour l'artillerie de place que pour l'artillerie de campagne.
Sergt.	Wilson J.....		145	230	190	200	200	100	100	100	50	1,315	'91		
do	Pollock, J. K.	do	155	235	215	200	200	100	100	100	50	1,355	'94		
do	McInloch, H..	do	155	220	215	200	200	100	100	100	50	1,340	*'93		
Capl.	Youill, J.....	do	155	215	205	200	200	75	100	100	50	1,300	'90		
Can...	Kendal, R. J.	do	110	215	210	200	200	100	100	100	50	1,285	'89		
do	McPherson, L.	do	165	240	230	200	200	100	100	100	50	1,385	'96		
do	Marsh, J.....	do	125	230	200	200	200	75	100	100	50	1,280	'88		
do	Read.....	do	150	230	200	200	200	75	100	100	50	1,305	'90		

Rapport sur l'examen des officiers du "Cours abrégé."

Rang.	Noms.	Corps.	Théorie.				Pratique.				Total.	Décimale.	Observations.
			Artillerie.	Matériel d'artillerie.	Rechange et manœuvre d'artil.	Exercice de compagnie.	Service des canons de place.	Serv. du mortier.	Ser. des chèvres.	Rechange de l'artillerie.			
			220	170	180	100	150	50	60	200	1,130		
Lieut.	Meredith, H. V	M. G. A.	205	125	160	100	150	50	60	150	1,000	.88	Cet officier peut donner l'instruction à un bataillon.
do	Hamilton, G. W	do ...	200	140	125	50	150	56	40	100	855	.75	
do	Currie, J.....	do ...	135	95	155	100	150	50	60	175	910	.80	Cet officier peut donner l'instruction à un bataillon.

T. B. STRANGE, lieut.-col.,
Commandant l'école d'artillerie, Québec.

ÉCOLE D'ARTILLERIE, QUÉBEC.

Rapport sur l'examen des sous-officiers et canonniers.

Corps et Rangs.	Noms.	Sujets.—Ecrits.			Sujets.—Pratique.								Total.	Décimale.	Observations.	
		Artillerie.	Matériel d'artill.	Matériel d'artill.	Exercice de campagne.	Exercice de campagne.	Exercice de campagne.	Exercice de campagne.	Exercice de campagne.	Exercice de campagne.	Exercice de campagne.	Exercice de campagne.				Exercice de campagne.
Batterie B.-Can.	Ackerman, R.	350	300	200	100	150	150	50	200	60	50	50	200	200	56	Examen des papiers non rapportés.
do	Chilton, C.	200	180	104	85	130	150	45	110	30	50	150	200	1,124		
do	Caporai Gagné, A.	200	290	76	100	140	150	45	110	40	45	150	200	1,246		
do	Can. Gernan, H.	200	264	198	100	150	150	50	200	60	50	270	200	1,568		
do	do Hall, A.	234	228	84	100	150	150	50	100	60	50	173	200	1,226		
do	do Hope, F.	227	252	134	100	150	150	50	100	60	50	100	200	1,446		
do	do Mitchell, T.	227	207	60	80	140	100	26	100	50	50	100	200	984		
do	do Murray, P.	227	228	132	100	150	150	50	100	60	50	100	200	1,387		
do	do McNernan, J.	270	273	152	100	150	150	50	183	50	50	200	200	1,628		
do	do Williams, J.	290	261	174	100	150	150	50	150	60	50	92	200	1,526		
do	do Donaldson, W.	359	218	190	75	130	150	45	30	30	50	150	200	1,377	Examen des papiers non rapportés.	
do	do Gilbert, L.	341	266	148	75	100	150	40	30	40	50	120	200	1,280		
do	do Payette, N.	259	272	170	75	75	150	40	30	40	40	130	200	1,241		
do	do Murray, T.	314	244	143	70	75	150	35	30	40	40	120	200	1,216		
do	do Bruce, R.	221	176	100	80	120	140	40	40	40	45	150	200	1,112		
do	do Edleson, J.	293	176	125	80	75	140	40	40	40	45	130	200	1,079		
do	do Melton, J.	312	120	162	75	100	160	40	50	50	50	150	200	1,109		
do	do Cuthbertson, F.	335	215	155	80	100	160	40	160	48	30	140	200	1,325		
do	do Forward, R.	340	275	185	70	100	160	40	140	36	25	140	200	1,413		
do	do Laister, T.	325	265	180	80	100	160	40	140	30	25	120	200	1,386		
do	do Hills, E.	310	245	160	80	100	160	40	140	30	25	120	200	1,270		
do	do Spreckley, G.	325	255	190	70	100	160	40	140	30	25	120	200	1,343		
do	do Preston, J.	230	225	172	70	100	160	40	120	30	25	100	200	1,251		
do	do McLaughlan, J.	285	235	120	70	100	160	35	120	30	10	100	200	1,068		
do	do Hobbs, H.	335	235	120	70	100	160	35	120	30	10	100	200	1,068		

do	do McMullen, J.	335	235	160	70	120	120	30	120	30	25	140	200	1,205	72
do	do Murdoch, J.	330	360	170	70	120	120	40	140	30	25	100	200	1,468	76
do	do Genest, O.	270	195	146	50	105	105	40	140	30	25	100	200	1,113	68
do	do Benard, A.	220	192	50	50	105	105	40	160	30	30	100	200	971	58
do	do Perrier, H.	338	275	180	60	90	90	40	140	30	30	140	200	1,313	78

T. B. STRANGE, Lieut.-colonel,
Commandant l'école d'artillerie, Québec.

A. l'adjutant-général de la milice.

[K.]

ÉCOLE D'ARTILLERIE, QUÉBEC.

RAPPORT sur l'examen des "Cours complet et abrégé" des officiers.

Corps et Rang.	Noms.	Sujets.—Ecris.										Sujets.—Pratique.				Décim'le		Observations.							
		Artille-rie.	Matériel d'artillerie.	Rechange et manoeuvre de l'art., y inclus la man. de nouer et amar.	Fortification.	Mesurage et fixer la portée des armes.	Obligatoire.	Volontaire.	Tactique et stratégie.	Loi militaire, etc.	Théorie totale.	Exercice de pièces de campagne.	Exercice de pièces de place.	Exercice du mortier.	Exercice du canon B. L. R. 7 pouces.	Service des chèvres.	Camions.		Rechange de l'artil-lerie.	Régulation, con. de voi-ture et exerc. du sabre.	Pratique totale.	T.	P.	Classe des certificats.	
Lieut., batte-rie de camp. d'Halifax...	Imlah	500	300	800	400	400	500	400	400	200	300	200	150	50	200	60	50	200	100	100	635	89	85	First ..	Décimale vou-lue 5.
Capt., batte-rie "B" ...	G. White	360	460	240	240	100	150	275	1785	80	100	150	50	200	60	50	25	150	25	865	54	81	Frem.	Cours abrégé.	
																									Cours complet.

T. B. STRANGE, lieutenant-colonel,
Commandant l'école d'artillerie, Québec.

A l'adjutant-général de la milice.

ANNEXE No. 5.
CERTIFICATS D'ARTILLERIE.

PROVINCE D'ONTARIO.

LISTE des noms des officiers, sous-officiers et autres dans l'artillerie de la milice active, qui ont obtenu des certificats à l'école d'artillerie de Kingston, " Batterie A, " durant l'année 1875.

Grade et nom.	Certificats de première classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Cours complet ou abrégé.	Divisions régimentaires.
	1875.	1875.		
Abbott, W., sergent, batterie de campagne de London.....	10 mars.....	.....	Cours abrégé.	London.
Anderson, Jno. Weir, lieutenant, batterie de place de Toronto.....	20 mai.....	.....	do.....	Toronto.
Armstrong, sergent, batterie de campagne de Hamilton.....	.....	3 décembre.....	do.....	Hamilton.
Barber, Wm. H., caporal, batterie de campagne de Hamilton.....	9 octobre.....	.....	do.....	do
Brown, Geo., canonnier, batterie de campagne de Toronto.....	.....	1er février.....	do.....	Toronto.
Chestnut, John, canonnier, batterie de campagne de Kingston.....	.....	30 mars.....	do.....	Kingston.
Cornish, John C., canonnier, batterie de campagne de Kingston.....	10 mars.....	.....	do.....	do
Crawford, Thomas, sergent, batterie de place de Collingwood.....	.....	3 décembre.....	do.....	Simcoe, D. N.
Cruise, D., canonnier, batterie de campagne de Toronto.....	.....	10 mars.....	do.....	Toronto.
Dale, George, caporal, batterie de campagne de Toronto.....	19 octobre.....	.....	do.....	do
Dibblee, Herbert, lieutenant, batterie de campagne de Woodstock.....	20 mai.....	.....	do.....	Oxford, D. N.
Dodds, Thomas, canonnier, artillerie de place de Toronto.....	1er février.....	.....	do.....	Toronto.
Drury, Chas. Wm., 1er lieutenant, artillerie de place du Nouv.-Brunswick.....	7 juin.....	.....	Long.....	St. Jean, N.-B.
Evans, R., caporal, batterie de campagne de Toronto.....	19 octobre.....	.....	Petit.....	Toronto.
Fletcher, Wm., bombardier, batterie " A ".....	.....	26 août.....	do.....	Cité de Kingston
Fortier, Loftus, caporal, brigade d'artillerie de place d'Ottawa.....	.....	do.....	do.....	Cité d'Ottawa
Galbraith, Joseph, canonnier, batterie de campagne de Wellington.....	.....	do.....	do.....	Wellington.
Holtorf, H., canonnier, batterie de campagne de Toronto.....	.....	19 octobre.....	do.....	Toronto.
Hooper, Robert, canonnier, batterie de campagne de Toronto.....	.....	10 mars.....	do.....	do
Johnston, Wm., caporal, batterie de place de Sarnia.....	.....	11 avril.....	do.....	Lambton.
Kennedy, J. H., sergent-major, batterie de campagne de Winnipeg.....	.....	3 décembre.....	do.....	Ville de Winnipeg

PROVINCE D'ONTARIO.—Liste des aspirants aux commissions, etc.—*Suite.*

Grade et nom.	Certificats de première classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Cours complet ou abrégé.	Divisions régimentaires.
	1875.	1875.		
King, Wm., canonnier, batterie de campagne de Toronto.....	3 décembre.....	.....	Cours abrégé..	Toronto.
Lynch, Thomas, sergent, batterie de campagne de Woodstock.....	13 mai .....	.....	do	Oxford, D.N.
Male, Moses, canonnier, batterie de campagne de Collingwood.....	.....	3 décembre	do	Simcoe, D N.
Morley, Nelson, canonnier, batterie de campagne du canal Welland...	.....	21 octobre.....	do	Welland.
McCall, James, canonnier, batterie de campagne de Wellington.....	21 octobre.....	.....	do	Wellington.
McCammon, J. A., 2nd lieut., batterie de campagne de Gananoque.....	2 juin.....	.....	do	Leeds, D.S.
McGuire, W., canonnier, batterie de campagne du canal Welland.....	.....	1er février.....	do	Welland.
Patmore, John, canonnier, batterie de campagne de Hamilton.....	1er février.....	.....	do	Hamilton.
Peck, Henry, bombardier-intérimaire, batterie de place de Toronto...	.....	11 avril.....	do	Toronto.
Petit, Joseph, canonnier, batterie de place de Napanee.....	1er février.....	.....	do	Lennox.
Peters, Jas, lieut, batterie "A".....	7 juin.....	.....	Complet.....	Cité de Kingston.
Phillips, Joseph, canonnier, batterie de place de Toronto.....	10 mars.....	.....	Abrégé	Toronto.
Ramsay, William, canonnier, batterie de place de Toronto	3 décembre .....	.....	do	do
Roberts, A., canonnier, batterie de place de Toronto	9 octobre.....	.....	do	do
Roberts, E., sergent, batterie de place de Toronto .....	.....	21 octobre	do	do
Sanderson, W. J., canonnier, batterie de campagne de London .....	.....	10 mars.....	do	Cité de London.
Sergeant, Thos., caporal, batterie de campagne de Toronto.....	9 octobre.....	.....	do	Toronto.
Slade, C. W., canonnier, batterie de campagne de Gananoque.....	.....	10 mars.....	do	Leeds, D.S.
Stroud, W., sergent, batterie de campagne de Wellington.....	.....	do	do	Wellington.
Weibalk, H., canonnier, batterie de campagne de London.....	.....	1er février.....	do	Cité de London.
Wells, S., canonnier, batterie de place de Napanee.....	.....	do	do	Lennox.
Wilkinson, A., canonnier, batterie de campagne du canal Welland .....	.....	do	do	Welland.
Wormington, J. H., canonnier, batterie de campagne de Toronto.....	9 octobre.....	.....	do	Toronto.

RÉCAPITULATION.

Certificats de première classe (cours complet).....	2
do (cours abrégé).....	19
Second do do	23
Total	44

RÉSUMÉ.
PROVINCE D'ONTARIO.

DIVISIONS RÉGIMENTAIRES.	MILICE ACTIVE.	
	Certificats de première classe.	Certificats de seconde classe.
Addington (<i>vide</i> Lennox).....		
Bothwell.....		
Brant.....		
Brockville (<i>vide</i> Leeds).....	1	
Bruce.....		
Carlwell.....		
Carleton et cité d'Ottawa.....	13	7
Dundas.....	8	4
Durham.....	4	1
Elgin.....		
Essex.....	4	1
Frontenac et cité de Kingston.....	25	13
Glenarry.....	1	
Grenville.....		
Grey.....		1
Haldimand.....	1	
Halton.....	1	
Hamilton, cité de (<i>vide</i> Wentworth).....		
Hastings.....	16	3
Huron.....	5	2
Kent.....		
Kingston, cité de (<i>vide</i> Frontenac).....		
Lambton.....	5	2
Lanark.....	3	
Leeds et Brockville.....	7	2
Lennox et Addington.....	8	3
Lincoln.....	10	2
London (<i>vide</i> Middlesex).....		
Middlesex et London.....	6	3
Niagara.....	1	
Norfolk.....		
Northumberland.....	8	1
Ontario.....	2	
Ottawa, cité de (<i>vide</i> Carleton).....		
Oxford.....		1
Peel.....	1	
Peterborough.....	2	
Prescott et Russell.....	1	
Prince Edward.....	1	
Renfrew.....		
Russell (<i>vide</i> Prescott).....		
Simcoe.....	9	4
Stormont.....		
Toronto, cité de (<i>vide</i> York).....		
Victoria.....		
Waterloo.....		
Welland.....		
Wellington.....	4	6
Wentworth et cité de Hamilton.....	7	9
York et cité de Toronto.....	5	1
Ville de Winnipeg, Manitoba.....	86	19
St. Jean, N.-B.	1	1
St. Jean, N.-B.	1	
Grand total.....	248	86

PROVINCE DE QUÉBEC.

LISTE des noms des officiers, sous-officiers et autres, dans l'artillerie de la milice active, qui ont obtenu des certificats à l'école d'artillerie de Québec, (Batterie "B,") durant l'année 1875.

Grade et nom.	Certificats de première classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Cours complet ou abrégé.	Divisions régimentaires.
	1875.	1875.	Cours abrégé.	
Ackerman, R, canonn. "Batterie B".	15 mars .....	.....	Cité de Québec.
Benaud, E., bombardier "Batterie B".	21 décembre.....	do	do
Bruce, R., canonnier "Batterie B".	13 juillet.....	do	do
Chilton, Charles, bombardier "Batterie B".	15 mars.....	do	do
Cuthbertson, F., canonnier "Batterie B".	20 juillet.....	do	do
Currie, J., lieutenant, Montréal.....	do	do	Cité de Montréal.
DeMansly, H., canonnier "Batterie B".	21 décembre.....	do	Cité de Québec.
Donaldson, Wm., bombardier intérimaire; "Batterie B".	15 mars.....	do	do
Edleson, John, canonnier "Batterie B".	13 juillet.....	do	do
Forward, Robert, canonnier, Hochelaga, Montréal.....	27 novembre.....	do	Cité de Montréal.
Gagné, Arthur, caporal "Batterie B".	15 mars	do	Cité de Québec.
Genest, bombardier "Batterie B".	21 décembre.....	do	do
German, Henry, canonnier "Batterie B".	15 mars.....	do	do
Gilbert, Léon, bombardier "Batterie B".	19 mai.....	do	do
Hamilton, G., lieutenant, artillerie de place, Montréal.....	20 juillet.....	do	Cité de Montréal.
Hall, Alfred, canonnier "Batterie B".	15 mars.....	do	Cité de Québec.
Hill, Edmund, bombardier "Batterie B".	18 décembre.....	do	do
Hobbs, Henry, canonnier "Batterie B".	do	do	do
Hope, Francis, canonnier "Batterie B".	15 mars.....	do	do
Imlah, Wm., lieutenant, batterie de campagne, Halifax.....	4 juin .....	.....	do	Cité de Halifax.
Kendal, R., canonnier, batterie de campagne de Montréal.....	20 juillet.....	do	Cité de Montréal.
Laister, Thomas, bombardier "Batterie B".	18 décembre.....	do	Cité de Québec.

PROVINCE DE QUÉBEC.

LISTE des aspirants aux commissions, etc.—*Suite.*

Grade et nom.	Certificats de première classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Cours complet ou abrégé.	Divisions régimentaires.
	1875.	1875.		
Marsh, J., canonnier, batterie de campagne de Montréal.....		20 juillet.....	Cours abrégé.	Cité de Montréal.
Melton, Joseph, canonnier, batterie "B".....		13 do.....	do.....	Cité de Québec.
Meredith, H. V., lieutenant, artillerie de place de Montréal.....		20 do.....	do.....	Cité de Montréal.
Mitchell, Thomas, bombardier intérimaire, batterie "B".....		15 mars.....	do.....	Cité de Québec.
Murdoch John, canonnier, batterie "B".....		18 décembre.....	de.....	do
Murray, Patrick, canonnier, batterie "B".....		15 mars.....	do.....	do
Murray, Thomas, canonnier, batterie "B".....		13 juillet.....	do.....	do
McConkey, J., bombardier intérimaire, batterie "B".....		do.....	do.....	do
McIntosh, H., sergent, batterie de campagne de Montréal.....		20 juillet.....	do.....	Cité de Montréal.
McLaughlin, Jas., bombardier, batterie "B".....		18 décembre.....	do.....	Cité de Québec.
McMullen, J., canonn., batter. "B".....		do.....	do.....	do
McNerney, Joseph, canonnier, batterie "B".....		15 mars.....	do.....	do
McPherson, James Leslie, canonier, batt. de camp. de Montréar.....		20 juillet.....	do.....	Cité de Montréal.
Payette, Nazaire, bombardier intérimaire, batterie "B".....		13 do.....	do.....	Cité de Québec.
Perrier, D., canonnier, batterie "B".....		21 décembre.....	do.....	do
Pollock, J. K., sergent, batterie de campagne de Montréal.....		20 juillet.....	do.....	Cité de Montréal.
Preston, John, canonnier, batterie "B".....		18 décembre.....	do.....	Cité de Québec.
Reid, David, canonnier, batterie de campagne de Montréal.....		10 do.....	do.....	Cité de Montréal.
Spreckley, George, bombardier, batterie "B".....		18 do.....	do.....	Cité de Québec.
White, Geo. Robt., capit., ci-dev. de l'artillerie de place de Québec.	21 décembre.....		Cours complet	Cité de Québec.
Williams, John, canonnier, batterie "B".....		15 mars.....	Cours abrégé.	do
Wilson, J., sergent, batterie de campagne de Montréal.....		20 juillet.....	do.....	Cité de Montréal.
Yuill, J., caporal, batterie de campagne de Montréal.....		do.....	do.....	do

RÉCAPITULATION.

Certificats de 1ère classe (cours complet).....	1
do (cours abrégé).....	1
Certificats de seconde classe do.....	43
Total.....	45

RESUMÉ
PROVINCE DE QUÉBEC.

DIVISIONS RÉGIMENTAIRES.

	MILICE ACTIVE.	
	Certificats de première classe.	Certificats de seconde classe.
Argenteuil et Deux-Montagnes.....		
Arthabaska et Drummond.....		
Assomption et Montcalm.....		
Bagot.....		
Beauce.....	5	6
Beauharnois et Lanrairie.....	1	
Bellechasse et Dorchester.....		
Berthier.....		
Bonaventure.....		
Brome et Stanstead.....		
Chambly et Verchères.....		
Champlain.....		
Charlevoix et Montmorency.....		
Châteauguay.....	1	
Chicoutimi et Saguenay.....		
Compton et Sherbrooke.....	1	3
Gaspé.....	1	3
Hochelega et cité de Montréal.....	29	64
Huntingdon.....	2	
Iberville.....		
Jacques-Cartier et Laval.....	2	
Joliette.....		
Kamouraska.....		
Lévis.....		
L'Islet et Montmagny.....		
Lotbinière.....		
Maskinongé et St. Maurice.....		
Mégantic.....	1	
Misisquoi.....		
Napierville et St. Jean.....	3	
Nicolet et Yamaska.....		
Ottawa et Pontiac.....	2	
Portneuf.....		
Québec, cité de.....	13	100
Richelieu.....	1	
Richmond et Wolfe.....	2	
Rimouski.....		
Rouville.....		
St. Hyacinthe.....	2	
Shefford.....	2	15
Soulanges et Vaudreuil.....	1	
Témiscouata.....		
Terrebonne.....	1	
Victoria, province de la Colombie-Britannique.....	1	
Halifax, cité de.....	1	
Grand total.....	72	191

ANNEXE No. 6.

CERTIFICATS DE L'ÉCOLE MILITAIRE.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

LISTE des noms des officiers et sous-officiers de la milice active et des aspirants à des commissions, qui ont obtenu des certificats aux écoles militaires durant l'année 1875.

Grade et nom.	Certificats de première classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Divisions régimentaires.
	1875.	1875.	
Arnold, Oliver Howard, sergt. d'état-major, 74e bataillon.....		21 mai.....	King.
Bird, Frederick, 1er sergt., 71e bataillon.....		1er do.....	York.
Boone, Jared, enseigne, 71e bataillon.....		31 mars.....	do
Boone, James Emery, soldat, 71e bataillon.....		31 do.....	do
Bone, Wm. Bedford.....		3 do.....	do
Bothwell, Joseph Saxon.....		22 janvier.....	do
Boyer, Herbert Newton, 1er sergt., 67e bataillon.....		24 avril.....	Carleton.
Broad, Wallace.....		24 do.....	Charlotte.
Broderick, Thomas Jerome.....		25 février.....	York.
Brown, Saunders Gerard, sergent, 71e bataillon.....		14 mai.....	do
Burt, Justin, sergent, 71e bataillon.....		25 février.....	do
Carvell, Isaac Slawson, capitaine, 67e bataillon.....		2 avril.....	Carleton.
Currie, Chas. Westly, soldat, 71e bataillon.....		28 mai.....	York.
Dewitt, Marshall Robinson.....		25 février.....	York.
Farrow, Edward Charles.....		25 do.....	York.
Ferguson, John Newton, soldat, 71e bataillon.....		8 mai.....	Queen.
Fisher, George Samuel.....		19 mars.....	York.
Fletcher, John T., lieutenant, 67e bataillon.....		27 avril.....	Carleton.
Gillis, Murdoch, soldat, 71e bataillon.....		15 mai.....	York.
Graham, Wm. Richard Hall, soldat, 71e bataillon.....		21 avril.....	do
Grant, Jacob Byron, soldat, 71e bataillon.....		21 do.....	do
Hallet, John Barberie, soldat, 74e bataillon.....		28 mai.....	King.
Hason, Nehemiah.....		23 février.....	York.
Henderson, Joshua Wm., soldat, 71e bataillon.....		10 avril.....	do
Jones, Daniel Hildreth, 1er sergt., 67e bataillon.....		10 do.....	do
Knox, Andrew Thomas.....		13 février.....	do
Lawrence, William, soldat, 71e bataillon.....		8 mai.....	do
Lee, Peter Andrew.....		19 mars.....	do
Levings, William.....		30 avril.....	ère, St. Jean.
Little, Geo. Archibald, soldat, 71e bataillon.....		31 mars.....	York.
Livingston, William Alexander, soldat, 71e bataillon.....		10 avril.....	do
Mabie, Thomas.....		31 mars.....	do
Miller, Thomas, soldat, 71e bataillon.....		8 mai.....	do
Mouers, Charles William, soldat, 71e bataillon.....		21 do.....	do
Morris, Harry Murray, do do.....		1er do.....	do
McClosky, John Richard, do 74e bataillon.....		19 mars.....	do
McInnes, Frank Alexander.....		3 do.....	do
McLean, William Alexander.....		25 février.....	do
McMillan, Arthur Wm., soldat, 74e bataillon.....		28 mai.....	King.
McPherson, Wm. Alexander.....		25 février.....	York.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

LISTE des aspirants à des commissions, etc.—*Suite.*

Grade et nom.	Certificats de première classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Divisions régimentaires.
	1875.	1875.	
Nicholson, Samuel A		3 mars.....	York.
O'Leary, Daniel O'Connell Carleton, capit., 62e bataillon.....		21 avril	2e, Saint Jean
Orr, James Arthur, soldat, 74e bataillon.....		8 mai	Kings.
Peterson, Asa Elias, soldat, 67e bataillon		24 avril	Carleton.
Pickard, Jas. Carson, soldat, 71e bataillon.....		31 mars	York.
Raymond, Arthur John		25 do	Carleton.
Reid, Wm. Henry, soldat, 71e bataillon.....		10 avril	York.
Robinson, Frederick Philippe	28 mai.....	do	do
Roscoe, Josiah R., soldat, 67e bataillon.....		28 mai.....	Carleton.
Shillinglaw, James W.		3 mars	York.
Smith, Thos., 1er sergent, 71e bataillon		10 avril	do
Smith, Geo. Ripley, soldat, 67e bataillon.....		1er mai.....	Carleton.
Smith, Jared Oscar, do do		21 do	York.
Straton, Barry		13 février.....	do
Thomas, Wm. F., soldat, 67e bataillon		14 mai	Carleton.
Tweedale, Edward Barbour, soldat, 71e bataillon.....		21 avril	York.
Wallace, Geo. K., enseigne et quartier-maître, 62e bataillon.....		31 mars.....	2e, Saint Jean
Wallace, Wm. Henry, soldat, 74e bataillon.....		21 mai.....	King.
Watters, Chas. Rodolph, soldat, 67e bataillon		14 do	Carleton.
Wandless, Thos. Grey		3 mars	York.
White, Frederick J.....		13 février ...	York.
White, Hawtrey John, caronnier, bat. No. 10 N.B. B. A.P.		21 avril.....	2e, Saint Jean
White, Martin, soldat, 71e bataillon.....		28 mai	York.
Williams, John Franklin, soldat, 67e bataillon.....		24 avril.....	Carleton.
Williams, Joseph W., caporal, do		14 mai.....	do
Wilson, Robert Henry, soldat, do		14 do	do

RÉCAPITULATION.

Certificats de première classe.....	2
do seconde.....	64
Total	66

RESUMÉ.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DIVISIONS RÉGIMENTAIRES.	MILICE ACTIVE.		Nombre de cadets fréquentant les écoles d'instruction militaire, le 1er janvier 1876.
	Officiers et sous-officiers de la milice active et aspirants à des commissions, qui ont obtenu des certificats aux écoles d'instruction militaire depuis leur fondation.		
	Certificats de première classe.	Certificats de seconde classe.	
Albert		3	
Carleton	2	43	
Charlotte		8	
Gloucester		3	
Kent		5	
King		38	
Northumberland		3	
Queen		8	
Ristigouche		2	
St. Jean (1re).....		9	
St. Jean (seconde)	9	111	
Sunbury		10	
Victoria		3	
Westmoreland		13	
York.....	4	161	
Grand total.....	15	420	

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

LISTE des officiers et sous-officiers de la milice active et des aspirants à des commissions, qui ont obtenu des certificats aux écoles d'instruction militaire durant l'année 1875.

Grade et nom.	Certificats de première classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Divisions régimentaires.
	1875.	1875.	
Anderson, P., soldat, 66e bataillon.....		4 mai	Cité d'Halifax.
Boutillier, J. Edwin, soldat, 66e bataillon.....		16 fév.....	do
Bowser, Michael, do do		22 mai.....	do
Brown, W. L., soldat, 63e bataillon.....		12 avril.....	do
Caithness, A., do do		10 mai	do.
Dart, R., 1er lieutenant, 2e brigade d'artillerie de place d'Halifax	24 juin		Comté d'Halifax.
Dimock, J. E., enseigne, 63e bataillon		22 mai.....	Cité d'Halifax.
Eliot, C.A., soldat, do		24 juin.....	do
Fegan, J. A., soldat, 66e bataillon.....		22 mai.....	do
Fullard, John, canonnier, 1re brigade d'artillerie de place d'Halifax.....		22 mars.....	do
Gibson, Wm., soldat, 63e bataillon.....		22 mai.....	do
Goold, Henry, do do		24 juin	do
Gorham, Edward, do do		4 mai	do
Graham, Jas., sergent, 1re brigade d'artillerie de place d'Halifax.....		1er avril	do
Hainsworth, H., soldat, 66e bataillon.....		22 mai.....	do
Hamann, O., canonnier, 2e brigade d'artillerie de place d'Halifax		4 do	do
Hartlen, J., sergent-major de batterie, 1re brigade d'artil- lerie de place.....		22 mai.....	do
Harvey, James, sergent, 63e bataillon.....		22 mars.....	do
Hilton, George, soldat		22 mai.....	do
Jackson, F. W., sergent, 66e bataillon.....		22 mars.....	do
Kelly, James F., soldat, 63e bataillon.....		24 juin.....	do
Langille, E. H., sergent, 66e bataillon.....		1er avril	do
Laugille, R., do do		12 do	do
Litngow, Wm., lieutenant, 2e brigade d'artillerie de place d'Halifax	4 mai	16 fév	do
Mathews, J., soldat, 66e bataillon.....		4 mai	do
Micklewright, F. J., soldat, 63e bataillon.....	24 juin	12 avril.....	do
Mitchell, Arthur B., do do	do	1er do	do
Mitchell, Wm. F., do do		12 do	do
Munro, W. F. R., do do		24 juin	do
McDougall, Duncan, sergent, 1re brigade d'artillerie de place d'Halifax.....		do	do
McGee, J., soldat, 66e bataillon.....		22 mai.....	do
McGillivray, J., soldat 66e bataillon.....		do	do
McInnes, John, enseigne, 63e do	22 mai.....	22 mars.....	do
McKandy, James, caporal, 1re brigade d'artillerie de place d'Halifax.....		4 mai	do
McKenzie, William, sergent, 1re brigade d'artillerie de place d'Halifax.....		do	do

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Liste des aspirants à des commissions, etc.—*Suite.*

Grade et nom.	Certificats de première classe et date.	Certificats de seconde classe et date.	Divisions régimentaires.
	1875.	1875.	
McLeod, James, canonnier, 1ère brigade d'artillerie de place d'Halifax		22 mars.....	Cité d'Halifax.
McNeil, E. F., sergent, 72e bataillon.....		do	Co. d'Annapolis.
McNiven, D., sergent-major, batterie de campagne, 1ère brigade d'artillerie de place d'Halifax.....		16 février.....	Cité d'Halifax.
O'Malley, Thos., sergent, 66e bataillon.....		24 juin.....	do
Oland, George, canonnier, 1ère brigade d'artillerie de place d'Halifax		do	Comté d'Halifax.
Phelan, Patrick, sergent, 66e bataillon		22 mai.....	Cité d'Halifax.
Plenty, J., cann., 1ère brigade d'artil. de place d'Halifax ...		1er avril....	do
Pollock, John, sergent, do do		24 juin.....	do
Purcell, W. A., capitaine, 2e do do	4 mai.....	.....	do
Ready, Daniel B., sergent, 63e bataillon.....		22 mai.....	do
Ritcey, James L., sergent, 2e brigade d'artillerie de place d'Halifax.....		24 juin	Comté d'Halifax.
Sandford, G. A., capitaine, 1ère brigade d'artillerie de place d'Halifax.....	4 mai.....	16 février.....	Cité d'Halifax.
Shafner, Caleb W., lieutenant, 72e bataillon	22 mars.....	.....	do
Siteman, W. H., canonnier, 1ère brigade d'artillerie de place d'Halifax		24 juin.....	do
Small, J. W., soldat, 66e bataillon.....		16 février	do
Spurr, Robert, lieutenant, 69e bataillon		22 mars	Co. d'Annapolis.
Stairs, Edward, lieutenant, 2e brigade d'artillerie de place d'Halifax	4 mai.....	.....	Cité d'Halifax.
Stanford, Jas. T., caporal, 66e bataillon.....	22 mai.....	19 février.....	do
Stanford, G. S., soldat, do		22 mars.....	do
Stenhouse, J. G., sergent, 63e bataillon		1er avril.....	do
Stratton, John, soldat, do		10 mai.....	do
Suckling, J., sergent, do	8 février.....	16 février.....	do
Todd, Alfred H., capitaine, Gardes à pied du Gouv.-Général	16 février.....	.....	Cité d'Ottawa, O
Twining, John T., soldat, 63e bataillon.....		24 juin	Cité d'Halifax.
West, Welsford E., 66e bataillon.....	22 mai.....	16 février.....	do
Williams, S., caporal, 66e bataillon.....		22 mai.....	do
Woodill, Robert W., soldat, 63e bataillon.....		24 juin.....	do

RÉCAPITULATION.

Certificats de première classe.....	12
do seconde classe.....	57
Total.....	69

RÉSUMÉ.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Divisions régimentaires.	MILICE ACTIVE.		Nombre de cadets qui fréquentaient les écoles d'instruction militaire, le 1er janvier 1876.
	Officiers, sous-officiers et aspirants à des commissions dans la milice active qui ont obtenu des certificats aux écoles d'instruction militaire depuis leur fondation.		
	Certificats de première classe.	Certificats de seconde classe.	
Annapolis.....	2	40	
Antigonish.....			
Cap-Breton.....	1	4	
Colchester.....		10	
Cumberland.....	1	9	
Digby.....		3	
Guyshoro'.....		6	
Halifax, cité d'.....	24	191	
Halifax, comté d'.....	1	31	
Hants.....		2	
Inverness.....		4	
Kings.....		8	
Lunenburg.....	2	10	
Pictou.....		23	
Queen.....			
Richmond.....		2	
Shelburne.....			
Victoria.....		13	
Yarmouth.....			
Ottawa, cité d', Ont.....	1		
Grand total.....	32	356	

ANNEXE No. 7.

CERTIFICATS DE L'ÉCOLE MILITAIRE.

LISTE des officiers de la milice active et des aspirants à des commissions, qui ont obtenu des certificats aux écoles d'instruction militaire, durant l'année 1875.

Grade et nom.	Certificats de première classe.	Certificats de deuxième classe.
	1875	1875
PROVINCE D'ONTARIO.		
Adams, James, enseigne, 13e bataillon.....		10 mai.
Aikens, James, enseigne, 77e Bataillon.....	10 mai.	
Barnard, Peter B., lieutenant, 13e bataillon.....	do	
Bate, Gerald H., enseigne, Gardes à pied du Gouverneur-Général.....		19 juillet.
Bowes, R. H., enseigne, 2e bataillon des carabiniers Queen's Own.....		10 mai.
Brennan, M., lieutenant, 19e bataillon.....		do
Clark, Joseph, enseigne, 44e bataillon.....		do
Decatur, Thomas, enseigne, 36e bataillon.....		do
Delamere, Joseph, sergent, 2e bataillon des carabiniers Queen's Own.....	10 mai.	
Graburn, C., enseigne, Gardes à pied du Gouverneur-Général.....		17 septembre.
Higginson, Charles T., capitaine, 18e bataillon.....	17 septembre.	
Kerr, E. C., enseigne, 12e bataillon.....		10 mai.
Langton, Thomas, enseigne, 2e bataillon des carabiniers Queen's Own.....		do
Ley, William, enseigne, compagnie d'infanterie de Leamington.....		9 octobre.
Major, George, enseigne, Gardes à pied du Gouverneur-Général.....		19 juillet.
Martin, Matthew, capitaine, 24e bataillon.....		20 décembre.
McGillivray, J., enseigne, 34e bataillon.....	10 mai.	
McKeand, T. K., sergent major, 13e bataillon.....		10 mai.
Smith, John J., enseigne, 34e bataillon.....		do
Stoneman, John, enseigne, 13e bataillon.....		do
Wells, William, enseigne, 77e bataillon.....		do
Williamson, John R., capitaine, compagnie d'infanterie, Leamington.....	9 octobre.	
Wyman, Thos. Wyman, capitaine, 18e bataillon.....		17 septembre.
PROVINCE DE QUÉBEC.		
Allan, Archd., lieutenant, 3e bataillon, carabiniers vol. Victoria.....		28 avril.
Armstrong, Christr., capitaine, 53e bataillon.....	8 octobre.	
Artis, James, enseigne, 79e bataillon.....		8 octobre.
Bartlett, John K., lieutenant, 79e bataillon.....		do
Beaton, Donald, enseigne, 58 bataillon.....		do
Dow, Charles S., lieutenant, 52e bataillon.....	8 octobre.	
Embury, Wm., enseigne, 53e bataillon.....		do
Hall, Calvin, lieutenant-colonel, 52e bataillon.....	8 octobre.	
Lothrop, Edwd., lieutenant, 58e bataillon.....		do

LISTE des officiers de la milice active, etc.—*Suite.*

Grade et nom.	Certificats de première classe.	Certificats de seconde classe.
PROVINCE DE QUÉBEC.—<i>Suite.</i>		
	1875	1875
Mairs, James, capitaine, 54e bataillon.....	8 octobre.	
Morehouse, W. A., capitaine, 53e bataillon	do	
McAuley, M., capitaine, 58e bataillon.....	do	
McKinney, Taber, lieutenant, 60e bataillon.....	do	
McLeod, Donald N., lieutenant, 58e bataillon.....	do	
McLeod, Donald, lieutenant, 54e bataillon.....	do	
Ramage, James D., capitaine, 58e bataillon.....	do	
Rodier, P. A., lieutenant-colonel, 76 bataillon.....	23 juillet.	
Rolfe, Marshall, capitaine, 53e bataillon	8 octobre.	
Ryther, Dorland P., lieutenant, 53e bataillon.....		8 octobre.
Sully, George, capitaine, 3e bataillon-des carabiniers volont. Victoria.....		28 avril.
Wood, Israel, capitaine, troupe de cavalerie, Stanstead.....		16 avril (1872)
Walker, John Alex., lieutenant, 3e bataillon, carab. vol. Victoria.....		28 avril.
Wyatt, Thos. J., lieutenant, 58e bataillon.....		8 octobre.
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.		
Hart, Frederick H.....		29 juillet.
Howe, William T., lieutenant, 71e bataillon.....	13 août.	
McGee, Chas., capitaine, compagnie d'infanterie, St. George.....	do	
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.		
Foyle, H. A., lieutenant, bataillon provisoire, Victoria.....	15 juillet.	

ANNEXE No. 8.

ORGANISATION DE LA CAVALERIE.

CLINTON, ONTARIO,
29 juin 1875.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-inclus, copie d'une lettre (A) et un projet (B) d'organisation de la cavalerie, dont j'ai eu l'occasion de vous parler au camp de Niagara. Vous connaissez sans doute le système qui existait alors, et vous remarquerez facilement en conséquence les changements que l'on a dû faire de temps à autre pour améliorer la milice ; il semble que l'on peut tenter encore de nouveaux perfectionnements, avec un peu plus de dépenses ou sans plus de dépenses que le système actuel n'en entraîne. Je demande donc la permission de vous offrir quelques remarques au sujet du mémoire ci-inclus et du système actuel, et je m'efforcerai de parler en particulier de la branche du service à laquelle j'appartiens, et qui m'a toujours inspiré le plus grand intérêt, quoique je connaisse également bien l'infanterie ; de fait, j'ai suivi l'école militaire, commandée par le col. Lowrie, du 47^{ème} régiment, j'y ai obtenu un certificat de première classe, et j'ai été ensuite pendant cinq ans adjudant du 19^{ème} bataillon de Lincoln.

J'ai peu de chose à dire au sujet de l'organisation des troupes, car les officiers et sous-officiers y jouent le même rôle que dans mon système ; mais au lieu de réduire, comme on l'a fait, le nombre des hommes, je demeure en faveur d'un effectif de cinquante, chaque homme devant avoir un fourniment au complet. Il vaut certainement mieux sous tous rapports avoir une troupe bien constituée que d'en avoir deux qui soient faibles, d'autant plus que les officiers reçoivent une solde aussi forte dans l'une que dans l'autre, sans avoir la même somme de responsabilité ou de travail. Ainsi donc je suis d'opinion qu'il serait préférable d'avoir des compagnies mieux organisées, si nous en avons moins.

Sauf quelques exceptions, les troupes se sont formées en régiments, les officiers d'état-major, qui étaient recommandés, ayant été nommés ; mais si l'on nommait les adjudants (compétents) officiers d'état-major à demi-solde, ils contribueraient beaucoup à rendre les régiments plus efficaces, comme je vais m'efforcer de le démontrer.

Vous savez d'abord, monsieur, qu'un adjudant doit pouvoir connaître tout ce qui concerne son régiment, et pouvoir répondre en tout temps à toutes les questions qui s'y rattachent. Il n'en est pas ainsi maintenant. Il n'est jamais en contact avec une partie même de son régiment ; il n'entend rien qui s'y rattache, aussi il lui faut une fois au camp tâtonner pendant les deux ou trois premiers jours, tandis qu'il devrait pouvoir se mettre à l'œuvre immédiatement.

Les officiers commandants ne viennent pas non plus en contact avec leur régiment d'un camp à un autre. Les capitaines des troupes ne voient non plus jamais leurs troupes d'un exercice annuel à un autre, et connaissent peu ou rien du tout à leur sujet, tant qu'ils ne leur font pas faire l'exercice. Cependant ces officiers sont payés — les premiers reçoivent vingt-cinq piastres et les autres quarante piastres par année pour l'exercice, et dans la plupart des cas il sont pourtant incapables de donner l'instruction voulue à leurs hommes. Il s'en suit que lorsqu'ils se réunissent au camp, l'adjudant doit leur faire faire l'exercice séparément avant de commencer l'exercice de régiment. Chaque capitaine reçoit aussi soixante piastres par année pour le soin des armes, et je dois constater, comme je l'ai déjà fait en 1862, qu'ils ne s'en occupent guère. En inspectant leurs fourniments au camp, je me suis assuré que la sellerie était généralement en fort mauvais état ; beaucoup des courroies manquaient ou s'étaient brisées ; les gourmettes étaient attachées ensemble avec des bouts de ficelle et du fil métallique ; les chaînes de licou étaient dans le même état

et beaucoup manquaient, les tempons de selle (*saddles*) avaient été rongés par les rats, les courroies étaient pourries et n'avaient pas été huilées depuis qu'elles ont été remises aux hommes, quoique je leur aie ordonné l'an dernier de le faire. C'est un fait bien connu que dès qu'ils sont renvoyés du service, personne n'a de contrôle sur eux; les capitaines craignent d'exercer l'autorité qu'ils possèdent, cherchent à se rendre populaires et tirent tout le parti possible de leur position sans égard au service ou au pays; dans beaucoup des cas, les hommes ne sont pas assermentés, on dépit de la loi; aussi ils se rendent à l'exercice annuel, et une fois leur tâche terminée, on ne les revoit plus. On pourrait éviter tout cela au moyen d'un officier d'état-major salarié; personne n'oserait contester son autorité, et il pourrait exercer une surveillance générale sur les officiers et les soldats. Je ne saurais mieux faire maintenant que de vous signaler un fait survenu dans l'une des troupes, il y a environ huit ans, peu de temps après la réception des fourniments. Quoique je fusse à cette époque l'adjutant du 19^{ème} bataillon, j'étais l'instructeur salarié de trois troupes de cavalerie; or, en me rendant à l'exercice un jour, un homme vint à la parade avec des fourniments très-sales. Après l'avoir réprimandé sévèrement, je lui ordonnai de se rendre à la parade le lendemain dans un état de propreté parfait, sans quoi j'engagerais un homme pour nettoyer ses effets, et je supprimerais sa solde. En me rendant le lendemain à l'exercice, je fus informé par un aubergiste que l'homme avait apporté ses effets à la maison, qu'il les avait jetés dans la salle de l'auberge, en lui disant que je pouvais les nettoyer moi-même, ce qu'il ne ferait certainement pas. Je me rendis immédiatement chez un magistrat pour obtenir un mandat d'arrestation, et le lendemain l'individu en question fut traduit devant la cour des magistrats et condamné à une amende de sept piastres et les frais, en tout dix piastres. Je n'eus plus à l'avenir de difficulté avec lui ou avec tout autre membre de cette troupe; mais son capitaine n'aurait pas osé prendre une détermination semblable. S'il y avait des officiers d'état-major ou de régiment payés, ils pourraient mettre en vigueur les lois et les ordres militaires, prendre les mesures nécessaires pour tenir en bon état les armes et les fourniments, faire faire l'exercice de temps à autre aux hommes, leur enseigner le maniement de l'épée et de la carabine, et si les salies militaires, où il y a des troupes, étaient transformées en manèges couverts; on pourrait leur enseigner l'équitation, de sorte qu'une fois au camp elles seraient bientôt capables de faire les exercices de campagne. Ils pourraient enseigner aux officiers et sous-officiers leurs fonctions respectives, leur donner des leçons, entre autres, sur le service des avant-postes, qu'ils connaissent peu ou point; et, de plus, en exerçant une surveillance générale sur le régiment, ils pourraient empêcher bien des anomalies qui coûtent cher au pays, puisqu'ils devraient examiner chaque chose et s'en rendre compte par eux-mêmes. S'il arrive avec le système actuel que des troubles nécessitent un appel aux armes, les dépenses frauduleuses auxquelles le gouvernement pourra être exposé seront semblables à celles de nos voisins durant leur guerre civile.

Je désirerais vous faire part de bien d'autres observations, mais mes fonctions d'ingénieur-adjoint, et la surveillance qu'il me faut exercer sur une section de seize milles en voie de construction, absorbent tout mon temps. Je puis faire observer cependant que plusieurs hommes qui travaillent sur la ligne, des citoyens des Etats-Unis, ont quitté leur travail pour remplir les cadres d'une compagnie, à Guelph. Ils dirent à leur contre-maître qu'ils se rendaient au camp pour aller faire la noce. Tel est l'état de la milice que, si dans trois mois un appel aux armes était fait, à une heure d'avis, un tiers des hommes qui se sont rendus au camp ne figureraient pas dans ces compagnies, quoiqu'elles soient inscrites sur le papier comme étant au complet. Je crains, monsieur, avoir occupé trop longtemps votre attention.

J'ai bien l'honneur d'être,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

S. W. SPILLETTE, capitaine,

Adjutant, 2^{ème} régiment de cavalerie.

Major-général SELBY SMYTH,

Commandant la milice du Canada.

(A.)

STE. CATHERINE,

25 septembre 1862.

MONSIEUR,—Comme j'ai remarqué dans le débat sur l'acte de la milice, antérieurement à la prorogation du parlement, que l'on avait affirmé que la cavalerie volontaire était une institution inutile, je crois devoir déclarer, comme je connais parfaitement cette branche du service militaire et son utilité, que dans sa condition actuelle elle a peu ou point d'utilité, mais qu'on pourrait la rendre très-utile, si l'on adoptait un meilleur système que celui qui est maintenant en vigueur.

Je sais que les corps de cavalerie n'ont pas les facilités voulues pour faire l'exercice aussi souvent que les autres branches du service, composées d'hommes qui demeurent tout près des lieux choisis pour les exercices, car ils habitent pour la plupart des districts ruraux; plusieurs d'entre eux résident même à une distance de dix à douze milles du lieu d'exercice avec lequel il leur faut communiquer par des chemins presque impraticables le printemps et l'automne, et par conséquent il est plus difficile de les réunir aussi souvent que les autres armes du service. C'est pourquoi je vous soumetts un système par lequel on pourra selon moi organiser la cavalerie, l'améliorer autant que n'importe quel autre corps de la milice, et la mettre en état de rendre des services éminents au pays en temps de guerre.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

S. W. SPILLETE,

Sergent-major de troupe, 9^{me} Lanciers Royaux,

Instructeur de Cavalerie.

J. C. RYKERT, Ecr., M. P.

Pour le comté de Lincoln.

[B.]

ORGANISATION DE LA CAVALERIE.

1. Je recommande que chaque troupe comprenne un capitaine, un lieutenant, un cornette, quatre sergents, quatre caporaux, un trompette, un maréchal-ferrant, et quarante soldats. Total, en outre des officiers, cinquante. Dans ce cas chaque corps qui sera requis de faire l'exercice, pourra être divisé en deux (un escadron) et être ainsi exercé.

2. Que trois corps forment un régiment, avec l'état-major nécessaire, consistant en un lieutenant-colonel, un major, un adjudant, un quartier-maître, un payeur, un chirurgien, un assistant-chirurgien, un chirurgien-vétérinaire, un instructeur qui agira aussi comme adjudant. Comme ce dernier devra connaître parfaitement chaque officier et chaque soldat, il pourra être comme tel d'une grande utilité pour l'organisation d'un régiment, et on devrait accorder à chaque instructeur le fourrage nécessaire pour un cheval, ce qui permettrait de supprimer les dépenses actuelles de voyage.

3. Chaque troupe devra faire l'exercice pendant pas moins de 18 jours par année, dont six jours consécutifs au moins; le reste sera laissé à la discrétion des officiers commandants les corps, qui devront choisir les saisons et les époques les plus convenables de l'année pour les cavaliers, afin de leur permettre de se rendre au camp en aussi grand nombre que possible. Quatre heures d'exercice représenteront une journée, et des rapports devront en être faits par l'adjudant, signés par les officiers commandants les troupes, et transmis aux majors de brigade.

4. Chaque homme devra recevoir une piasre pour chaque jour d'exercice et quand il sera appelé à faire le service actif et qu'il fournira son cheval avec le fourrage voulu et les rations, il recevra deux piasres par jour. Si le fourrage et les rations sont fournis par le corps d'intendance, le coût devra en être déduit de sa solde.

5. Les hommes devront être habillés et équipés aux dépens de la province. L'uniforme devra être du même modèle que celui des hussards impériaux. Chaque uniforme devra durer cinq ans, chaque homme le gardera en sa possession, et en sera responsable, et toutes réparations ou dommages seront payés à ses dépens.

6. La cavalerie devra être munie de selles et brides militaires, épées, ceintures, banderoles de giberne et carabines rayées. La sellerie et les armes devront être tenues dans un arsenal ou autre lieu choisi à cet effet, lequel devra être aussi central que possible et servira toujours pour les réunions. Une personne d'expérience sera nommée pour prendre soin des armes et de la sellerie ; elle les livrera, les recevra, et sera responsable de leur entretien, et de toute perte dont elle ne pourra pas rendre compte, car si ces articles sont laissés à la garde des cavaliers, ils deviendront hors de service dans deux ou trois ans, tandis que autrement ils dureraient trente ou quarante ans. Si les hommes sont munis de carabines rayées et savent les manier, à cheval ou à pied, en temps de guerre, dans un pays comme celui-ci, qui est entrecoupé de forêts, cette arme sera d'une grande utilité.

7. Les officiers commandant les troupes seront responsables et devront aussi exiger des soldats qu'ils conduisent toujours le même cheval à l'exercice, à moins de maladie, ce qui devra être dûment prouvé, et ils ne pourront dans aucun cas, s'en départir sans la permission de l'officier commandant la troupe, autrement on devra leur imposer une amende d'au moins cinq piastres.

8. Chaque homme servira pendant au moins cinq années, et sera assermenté. Or, il ne sera pas permis à aucun homme de quitter le service, sans donner un avis par écrit à l'officier commandant son corps, lequel avis, quand il aura été signé par lui, sera transmis à l'officier commandant le régiment, pour le faire parvenir au commandant-en-chef pour son approbation ; cela fait, l'homme pourra alors se considérer comme licencié. Aucun homme ne sera licencié par les officiers commandants les corps ou régiments, à moins qu'ils n'aient été autorisés à le faire par le commandant-en-chef.

9. Pour conserver sa commission ou bien pour en obtenir une plus élevée, chaque officier devra subir un examen satisfaisant.

10. Chaque régiment devra être réuni pour l'exercice par le colonel, ou en son absence, par le plus ancien officier présent, au moins un jour par année.

11. L'officier commandant pourra préparer un code de règlements pour la discipline dans chaque troupe, lequel sera soumis à chaque homme et par lui signé puis transmis au commandant-en-chef, pour son approbation, après quoi il deviendra loi.

S. W. SPILLETTE,
Sergent-major de troupe, 9^{me} Lanciers Royaux,
Instructeur de cavalerie.

Ste. Catherine, 25 septembre, 1862.

ANNEXE No. 9.

RECOMMANDATIONS DES OFFICIERS DE SANTE.

ORGANISATION D'UN ÉTAT-MAJOR DE MÉDECINS.

CAMP DE NIAGARA, 10 juin 1875.

MONSIEUR,—Les officiers de santé mentionnés plus loin, ayant été requis par les chirurgiens du régiment campé à Niagara, en juin 1875, de former un comité et de préparer certains règlements pour les soumettre à la considération du général commandant, dans le but d'assurer la bonne organisation de l'état-major des médecins volontaires, et d'indiquer le meilleur mode de faire leur service avec efficacité, soit dans les camps ou dans le service actif, vous exposez ce qui suit:—

1o. Qu'un officier de santé en chef ou l'inspecteur général des hôpitaux devrait être nommé à Ottawa, comme surintendant de tout l'état-major des médecins volontaire du Canada, et que dans chaque district militaire, un chirurgien, qui, par son temps de service dans la force active, aurait le droit, suivant les nouveaux règlements en vigueur dans l'armée anglaise, d'avoir le rang de chirurgien-major, devrait être nommé sous sa direction pour prendre soin de tous les dépôts de médecines et de contrôler toutes les mesures hygiéniques voulues pour le district militaire qui lui est confié.

2o. Que les officiers de santé désirant se retirer du service pourront le faire, en retenant leur rang; et dans le cas où l'état requerrait les services actifs de la force volontaire, les officiers aussi en retraite seront nommés à ces fonctions de préférence à ceux qui n'ont pas fait le service.

3o. Que les règlements relatifs à l'état-major des médecins de la force volontaire du pays, devraient, autant que possible, être semblables à ceux qui sont établis dans le service de l'armée régulière.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

JAMES THORBURN, MD.,

Q. O. R.

ISAAC RYALL, MD.,

13ème bataillon,

AUGUSTUS JUKES, MB.,

19ème bataillon.

Au commandant,

Au camp Niagara.

RAPPORT SUR LES COFFRES DE MÉDICAMENTS, Etc.

CAMP, RIVIÈRE OUELLE, 26 août 1875.

Par ordre du lieutenant-colonel Duchesnay, commandant la brigade, nous les sous-signés chirurgiens et assistants chirurgiens des différents bataillons qui composent cette brigade, nous sommes réunis pour examiner les coffres de médicaments actuellement à notre disposition pour le service médical du camp; et après avoir soigneusement examiné le contenu de ces coffres, nous avons l'honneur de faire rapport.

10. Que l'on peut se dispenser sans inconvénients de certains médicaments contenus dans ces coffres, tels que les suivants:—

Poudre de gomme arabique.

Pilules composées colocynth (les pilules cathartiques sont suffisantes.)

Pilules opium de $\frac{1}{2}$ gr. (les pilules de 1 gr. étant suffisantes.)

20. Qu'il serait très-avantageux et même nécessaire d'ajouter à la liste les médicaments suivants:—

Acide carbolique.

Tinct : Iodi :

Liq : fer : perchloridi ; fortia.

Arg : nitratis :

Chlorodyne :

Pat : bromia :

Quin. sulph :

Atrop : Sulph :

Collodium simpli stipt :

Pot : ant : Fort :

Liq : am : Fort :

Une mixture contre la diarrhée, composée comme suit:—

Tinct : lavendule : ziji }
 Spirit : camph : zij }
 Tinct : opii : zj }

Dose, xxv m. n. s, avec un marc. de sucre blanc.

Emp : saponis.

Soie ou fil métallique pour ligatures.

30. Nous considérons aussi qu'il est très-important d'ajouter pour l'usage de la brigade, une boîte d'instruments pour les dents; une petite boîte simple de chirurgie; une demi-douzaine de cathéters, de différentes grosseurs; une trousse de chirurgien dans laquelle il devrait y avoir un tube en caoutchouc, d'un demi-pouce de diamètre, et de neuf pieds de long, pour les cas qui nécessiteraient l'amputation d'un membre.

Nous sommes aussi d'opinion qu'un coffre de médicaments ainsi formé, avec les additions mentionnées plus haut, pour l'usage de la brigade, serait suffisant pour les besoins journaliers des camps d'exercice.

Le tout humblement soumis.

F. P. ROY, M. D.

R. Fiset, M. D.

P. E. GRANDBOIS, M. D.

C. G. DELAGRAVE, M. L. L.

Assist. chirurgien du 9me bataillon.

Au commandant,
 Camp, Rivière-Ouelle.

ANNEXE No. 10.

RAPPORT DU DIRECTEUR DES ARSENAUX, ETC.

DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE.

DIVISION DES ARSENAUX, OTTAWA, 1er janv. 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour votre information, le rapport relativement aux arsenaux et aux propriétés militaires, dont la surveillance m'est confiée.

UNIFORMES.

Le système de faire venir d'Angleterre les uniformes requis pour la milice, a presque entièrement été abandonné l'année dernière. La plus grande partie de ceux qui ont été requis l'année dernière a été confectionnée avec de l'étoffe de manufacture canadienne. Ces uniformes ont été livrés presque aussitôt qu'ils ont été reçus dans les arsenaux, après avoir été dûment inspectés, et il n'en reste plus maintenant.

MUNITIONS DE GUERRE.

Les munitions de guerre livrées durant l'année dernière pour faire les exercices au tir se montent à 848,608 cartouches à balles Snider et 477,117 cartouches à poudre. On doit déduire cependant, des cartouches à balles, 231,870, qui ont été vendues aux différentes associations de carabiniers, ainsi qu'aux officiers et soldats de la milice, ce qui est environ le double du montant qui a été vendu durant l'année précédente.

On a distribué 17,840 lbs. de poudre à canon et 12,155 étoupilles à friction pour la pratique du tir dans les diverses batteries de campagne et le corps d'artillerie de place, avec une certaine quantité en proportion de fusées, boulets et bombes.

On a reçu d'Angleterre l'année dernière, 1,205,140 cartouches à balles Snider, ainsi que 10,807 lbs. de poudre à canon et 25,000 étoupilles à friction. Elles sont maintenant emmagasinées à Toronto comme réserve pour le service de la milice dans cette partie du pays.

ARMES, &c.

Près de 5,000 carabines Snider et une certaine quantité de munitions d'artillerie pour le service des canons rayés se chargeant par la gueule de 9, ont été aussi reçus l'année dernière et ont été emmagasinées à Toronto comme réserve pour le service des batteries de campagne dans cette partie du pays, afin d'obvier à l'inconvénient de faire venir des armes et munitions des arsenaux éloignés comme ceux de Montréal et Québec, en cas de besoin.

Le département a vendu l'année dernière, en vertu d'un ordre en conseil, 1,370 carabines Spencer, pour lesquelles il a reçu la somme de \$12,330. Ces armes étaient d'un modèle ancien et avaient été retirées des différents corps de la cavalerie du pays, en échange des nouvelles carabines Snider qui ont été livrées à ces corps. Les carabines Spencer qui ont été ainsi vendues n'étaient d'aucune utilité au département.

EFFETS DE CAMPEMENT.

On a aussi reçu d'Angleterre durant l'année dernière 1,000 tentes; dont 500 ont été emmagasinées à Toronto comme réserve; les autres ont été distribuées aux endroits où on en avait besoin, après avoir été convenablement marquées à Ottawa.

Comme d'habitude il y a eu de grandes pertes d'effets de campement durant la dernière saison. Il a été perdu ou enlevé, 6 tentes, 17 valises pour les tentes, 60 sacs à cheilles et 382 couvertes; aussi 3 coffres de médicaments, ayant une valeur totale de \$1,057.30. Les dommages ainsi causés au département se montent à \$26.06.

BUREAUX D'INSPECTION.

Des bureaux d'inspection se sont réunis aux différents postes durant le mois de janvier conformément à l'ordre général à cet effet. Les munitions inutiles et hors de service, condamnées par les différents bureaux, ont été subséquemment vendues aux enchères et ont produit une somme de \$1,104.21

MUNITIONS VENDUES ET LOYERS.

On a reçu l'année dernière des quittances de dépôts au crédit du Receveur-Général, au montant de \$26,421.76; les divers items pour lesquels ce montant a été reçu, sont indiqués ci-dessous:—

Munitions.	Uniformes.		Loyer.	Divers.	Montant total.
	Officiers.	Soldats.			
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
5,176 98	63 26	1,224 33	5,515 49	14,441 70	26,421 76

Comme un grand nombre de terrains qui n'étaient pas requis pour les besoins de la milice ont été transférés au département de l'Intérieur, il y a eu une réduction dans le montant des loyers perçus comparativement à l'année dernière. Les propriétés qui restent sous le contrôle du département de la milice, avec le nombre des locataires et le montant des loyers, sont indiqués ci-dessous:—

Localités.	Locataires.	Loyers. \$ cts.
Chatham, Ont.....	1	5 00
Niagara.....	9	188 00
Toronto.....	3	240 00
Ottawa.....	1	1 00
Kingston.....	24	584 57
Montréal, etc.....	5	257 75
Ile aux Noix.....	2	252 00
Québec.....	27	3,369 86
Pointe Lévis.....	31	1,146 25
Nouveau-Brunswick.....	16	143 49
Nouvelle-Ecosse.....	5	169 71
Ile du Prince Edouard.....	1	1 00

Total, 125 \$3,352 63

Les arrérages de loyer à la fin de l'année s'élevaient à \$911.78.

DÉTACHEMENT A MANITOBA.

J'ai reçu instruction au mois d'août de me rendre à Sarnia pour surveiller l'équipement de 98 hommes qui devaient s'y réunir pour se diriger à Manitoba, par la route Dawson, afin d'y remplacer ceux dont les services étaient expirés. Les

hommes composant le détachement campèrent durant leur court arrêt et reçurent leurs rations chez le restaurateur du chemin de fer le Grand Tronc : cet arrangement était plus économique et plus satisfaisant que celui de leur fournir des vivres ou tout autre arrangement que leur court séjour n'a pu permettre d'adopter. Les hommes partirent en deux corps séparés, le 6 et le 10 août. Le premier détachement était sous le commandement du lieutenant-colonel Jackson, et le second, sous le commandement du lieutenant-colonel Lamontagne. Chaque détachement est parvenu à sa destination sans éprouver le moindre accident.

THOS. WILY, lieutenant-colonel,
Directeur des arsenaux et gardien des propriétés de la milice.

A l'honorable
Ministre de la Milice et de la Défense,
Ottawa.

(Addition à l'annexe No. 1.)

DISTRICT MILITAIRE No. 11.

QUARTIER-GÉNÉRAL, VICTORIA, C. B.,

10 janvier 1876.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus mon rapport sur le district militaire, dont j'ai le commandement pour l'année 1875.

Je n'ai que peu de changements à noter depuis ma dernière inspection annuelle. Le major-général commandant ayant récemment fait une inspection du district et ayant passé en revue la plupart des corps qui forment l'effectif de la milice, je vais m'efforcer de rendre mon rapport aussi court que possible, me bornant aux sujets que je considère les plus essentiels pour le succès futur de l'organisation.

L'effectif total nominal du corps de ce district se compose comme suit, savoir :—

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Artillerie.....	2	25
Infanterie (Carabiniers).....	12	160
Total.....	14	180

Les corps qui composent cette force sont presque complets, mais pour différentes causes, que j'essaierai d'expliquer plus loin, leur tenue aux revues n'était pas aussi satisfaisante que je l'aurais désiré.

1o. J'ai commencé ma tournée annuelle par l'inspection du corps des carabiniers de Nanaimo, le 3 décembre, et j'ai été très-désappointé de n'y trouver que 2 officiers et 12 hommes y compris les sous-officiers.

J'ai cependant été informé par le capt. Bryden, l'officier commandant ce corps, que son rôle d'appel comprend 36 hommes, y compris les sous-officiers, et que la plus grande partie des absents n'avaient pas osé paraître à l'inspection parcequ'ils n'avaient pas eu l'avantage d'être exercés l'année dernière, en l'absence d'un instructeur; les sous-officiers ainsi que les hommes sont tous novices, et ils n'ont pas eu d'occasions de se perfectionner, sauf pendant six semaines de l'année dernière, alors qu'un sous-officier de la marine de Sa Majesté leur fit faire l'exercice.

L'absence d'une salle d'exercices dans cet endroit est aussi une des causes qui empêchent le succès du corps, et on est très-mécontent de ce que le champ du tir à la carabine, qui est de 600 verges et qui est très-bon, a été établi par les officiers et les soldats de la compagnie, sans recevoir aucun aide du gouvernement canadien.

Cependant, comme je me propose de joindre à mon rapport un aperçu des besoins requis dans les différents postes sous mon commandement, je vais passer sur ce sujet sans plus de commentaires.

Je dois ajouter, cependant, que l'intempérie de la saison m'a causé beaucoup d'embarras, non seulement dans cette circonstance, mais aussi dans mes autres inspections dans tout le district; car, durant le cours de ma visite, il tomba alternativement beaucoup de neige et de pluie, ce qui n'a pas causé peu de difficultés aux hommes pour se rendre aux inspections.

Ceci me porte à attirer votre attention sur ma lettre en date du 12 octobre 1874, dans laquelle j'ai démontré, à un autre point de vue, les grands désavantages qui en résulteraient si l'on faisait exécuter les exercices annuels durant les cinq mois qui expirant au 30 novembre; et je vous renvoie aussi à la seconde page de mon rapport, en date du 24 décembre 1874, dans lequel je traite le même sujet. J'insiste surtout sur les difficultés de voyager dans cette province, dans cette saison, et je profite de cette occasion pour demander de nouveau que les inspections dans ce district aient lieu durant le mois de juin, et que la période de temps pour les exercices soit continuée jusqu'à cette date.

Les quelques hommes qui étaient présents offraient un bel aspect, tant par leurs armes, fourniments et uniformes, que par la manière dont ils ont fait les différents exercices, entre autres le maniement de la baïonnette, celui des armes, les exercices à feu et l'exercice de compagnie, et je suis porté à croire qu'après avoir fait les exercices une autre année, sous la direction d'une personne compétente, ce corps deviendra un des meilleurs du district, et que les officiers seront alors capables de donner seuls les instructions voulues à la compagnie.

Le 8 décembre, j'ai inspecté les deux compagnies de carabiniers à Victoria, sous le commandement des capitaines Roscoe et Vinter, dont l'effectif autorisé est comme suit, savoir :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Compagnie No. 1.....	3	40
Compagnie No. 2.....	3	40
Total.....	6	80

Ces compagnies ont chacune un officier et cinq soldats de moins que le nombre voulu, mais elles recruteront, durant la prochaine saison, le nombre nécessaire pour remplir leurs cadres respectifs.

Elles ont été passées en revue, comme suit, savoir :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Compagnie No. 1	2	24
Compagnie No. 2	2	17
Total.....	4	41

Les armes, fourniments et uniformes étaient en bon état, et ces compagnies ont bien accompli les diverses évolutions, telles que le maniement des armes, les exercices à feu et l'exercice de compagnie.

Quoique le gouvernement canadien ait fourni une bonne salle d'exercices au corps Victoria, ce dernier souffre cependant de grands inconvénients du fait qu'elle n'est pas éclairée au gaz, ce qui la rend peu propre à l'exercice durant la saison de l'hiver, la seule époque de l'année où elle est vraiment nécessaire, car le genre de construction de la bâtisse rend l'éclairage à l'huile de charbon complètement impossible.

Permettez-moi de vous renvoyer à ma lettre datée le 9 octobre 1874, au sujet de la nécessité d'éclairer au gaz la salle d'exercice de Victoria, et du coût de cette amélioration.

Il y a un champ de tir à la carabine de première classe, dans les environs de la cité de Victoria, qui est garni de pieux jusqu'à neuf cents verges et qui peut être agrandi en aucun temps, si cela est nécessaire; mais les frais de sa construction, de son entretien, y compris le loyer, conclu par un bail pour sept ans, ont été jusqu'à présent défrayés par l'association provinciale des carabiniers de la Colombie Anglaise, ce qui cause beaucoup de mécontentements, car la milice en fait usage principalement pour la pratique annuelle du tir à la cible, tandis que l'association ne l'utilise que pendant trois jours chaque année, pour son concours annuel, en outre des concours où l'on choisit les tireurs qui, avec d'autres, doivent représenter le Canada à Wimbledon; de sorte que, quoique ce champ de tir soit sous le contrôle de l'association, il appartient réellement à la milice, qui en a l'usage exclusif.

L'association provinciale a déjà dépensé plus de \$250.00 pour ce champ de tir ; ses moyens étant très-limités, elle s'est naturellement adressée au gouvernement canadien pour en obtenir de l'aide, mais ses démarches dans ce sens ont été jusqu'à présent infructueuses.

Il est nécessaire d'établir des arsenaux à Victoria et dans les autres centres militaires de ce district, faute de quoi on est forcé de laisser aux miliciens la garde de leurs carabines et uniformes, ce qui occasionne quelques fois des pertes d'effets et met par ce fait les capitaines dans une position équivoque.

3ème. Une indisposition m'a empêché de faire mon inspection des deux corps de New Westminster avant le 22 décembre ; ce jour là, j'ai fait faire la parade à l'artillerie sous le commandement du lieut. Scott et des carabiniers de New Westminster sous le commandement du capt. Burn, à la salle d'exercices.

L'effectif de ce corps est comme suit, savoir :

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Artillerie Seymour.....	2	25
Carabiniers de New Westminster	3	40
Assistant-chirurgien	1	"
Total.....	6	65

De ce nombre les suivants seulement ont assisté à la parade:—

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Artillerie Seymour.....	1	18
Carabiniers de New Westminster.....	3	28
Assistant-chirurgien.....	1	"
Total.....	5	46

L'artillerie n'a été équipée que tout récemment, mais elle offrait un aspect très-martial, et je n'ai aucun doute qu'avec de bons exercices, elle ne parvienne à former un excellent corps. Cependant comme elle n'a encore eu aucune pratique, je ne lui ai pas fait faire aucune évolution.

La tenue du corps de carabiniers sous le capt. Burr était excellente, et ses armes et fourniments étaient dans un ordre excellent. Les fondations de la salle d'exercices étant dans un état dangereux, je n'ai pas pu lui voir faire aucune manœuvre, mais il a exécuté le maniement des armes et les exercices à feu, de manière à me faire croire que les hommes ont été bien disciplinés, et qu'ils ont été très-attentifs aux instructions qu'ils ont reçues du capt. Burr et des autres officiers du corps, qui ont eux-mêmes agi en tout temps comme instructeurs.

Si l'on en excepte le fait des compagnies qui n'étaient pas au complet, je dois dire, sans hésitation, que le résultat de mon inspection annuelle a été des plus satisfaisants, et je suis convaincu que si mes recommandations sont adoptées, on verra l'année prochaine un progrès considérable tant par le nombre d'hommes présents aux exercices, que par leur efficacité en général.

J'annexe à la présente un état marqué A, des améliorations qui sont requises aux différents centres militaires de ce district, ainsi qu'un plan pour faire face aux dépenses lequel, j'espère, recevra l'approbation de l'hon. ministre de la Milice et de la Défense.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. F. HOUGHTON, lt.-col.

D. A. G. Dist. M. No. 11.

CÉDULE A.

1.—VICTORIA.

Gaz et appareils dans la salle d'exercice, (Voir la lettre du 9 octobre 1874) environ.....	\$130 00
Remboursement à l'association P. C. C. A. environ.....	250 00
Ameublement de l'arsenal et divers.....	120 00
	<hr/>
	\$500 00

2.—NEW WESTMINSTER.

Pour établir un champ de tir à la carabine, l'améliorer et le prolonger jusqu'à 800 verges.....	\$150 00
Réparations à la salle d'exercice.....	500 00
Pour l'addition de deux arsenaux.....	200 00
Réparations du magasin.....	100 00
Hangar pour canons et affûts.....	150 00
Poêles pour chauffer la salle d'exercice.....	60 00
	<hr/>
	\$1,160 00

3.—NANAIMO.

Salle d'exercice et arsenal.....	\$1,000 00.
Champ de tir.....	150 00
	<hr/>
	\$1,150 00
	<hr/>
Total.....	\$2,810 00

MÉMOIRE.—On a emmagasiné à Esquimalt et Victoria, une quantité d'armes et de munitions de guerre, qui sont hors de service. Permettez-moi de suggérer qu'elles soient vendues et que le produit en soit affecté au bénéfice de la milice de cette province. Leur vente réalisera probablement la somme entière que j'ai mentionnée ci-dessus. Ces munitions ont été gratuitement transférées par le gouvernement provincial, à celui du Canada.

C. F. HOUGHTON, lt.-col.,
D. A. G. Dist. M. No. 11.

(Supplément à

RAPPORT D'INSPECTION DES CORPS qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 1, Lieut.-Col. J. B. TAYLOR, D.A.G.M.		Cadre.		Effectif réel présent à l'inspection.		Réunion.		Au camp ou autrement.	Milles.	Mode.	Distance du parcours pour se rendre au lieu de réunion, et moyen de transport.
Bataillon ou corps.		Corps.		Corps.		Lieu.	Date.					Nombre de jours d'exercice.
Compagnies.	Officier commandant et quartier-général.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.						
Carabin. Victoria... Compagnie No. 1... do No. 2...	Capt. Roscoe, Victoria..... Capt. Vinter, Victoria.....	2 2	40 40	2 2	24 17	Exercice fait au quartier-général de la compagnie.					
Carabiniers de New Westminster.....	Capt. Burr, New Westminster.....	3	40	3	28	do					
Carab. de Nanaimo....	Capt. Bryden, Nanaimo.....	3	40	2	12	do					
Artill. de Seymour...	Lieut. Scott, New Westminster.....	2	25	1	18	do					

l'Annexe No. 2.)

fait les exercices annuels de 1875-76 — Suite.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête en campement.	Conduite générale des corps.	Accidents.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens, etc.	Condition des uniformes, armes et four-niments.	Nature des évolutions à l'inspection, et comment elles ont été exécutées.	Exercice au tir.		Date de l'inspection.	Date de la complétion des exercices.	REMARQUES.
							de tir.	Chiffre de mérite.			
Si les soldats des différents corps étaient boni jure en rôles membres de ces corps, conformément à la loi de milice.											
Nombre de ceux qui n'ont pas fait l'exercice, s'il y en a.											
							Bataillon.	Compagnie.			
		Bonne.	5	7 exc.	Bonne.	Exercice de compagnie, manœuvres des armes et exercices à feu.	Oui.		8 décembre.		Bien peu d'hommes ont pu compléter leur tir à la cible à cause du peu de temps à leur disposition.
		do	5	2 do	do		do		22 décembre.		do do
		do			do		do		3 décembre.		do do
					do		do		23 décembre.		do do

É T A T

INDIQUANT LES

NOM, AGE ET RESIDENCE

DES

MILICIENS DE 1812-15,

QUI ONT DEMANDÉ A PARTICIPER AUX GRATIFICATIONS VOTÉES PAR LE
PARLEMENT EN 1875, AINSI QUE LE CORPS OU DIVISION ET LE
GRADE DANS LEQUEL ILS ONT SERVI.



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.

1876,

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE.

OTTAWA, 13 mars 1876.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que vous avez données de faire la distribution de la somme de cinquante mille piastres (\$50,000), votée par le Parlement à sa dernière session pour les miliciens survivants de 1812-15, des démarches ont été faites immédiatement dans le but d'obtenir les informations nécessaires quant au nombre de ces vétérans et pour les identifier. Cet ouvrage a d'abord nécessité une correspondance considérable et très étendue, et en dernier lieu il a fallu prendre des informations directes et personnelles de tous ceux qui n'étaient pas en état de fournir par écrit les détails et les données suffisantes.

Des 3,024 miliciens dont les noms sont inscrits à la liste ci-annexée, deux mille cinq cents (2,500) ont reçu chacun la somme de \$20, après avoir justifié de leurs droits comme suit :

1o. Par une comparaison satisfaisante de leurs propres déclarations avec les documents officiels déposés dans les archives de ce département.

2o. Par le fait que leur nom se trouve inscrit sur la liste de ceux à qui il a été accordé des lots de terre en récompense de leurs services pendant la guerre 1812-15.

3o. Par une déclaration solennelle de la part de chaque milicien constatant son identité.

4. Par une déclaration solennelle de ses services et aussi par une déclaration constatant son identité faite par un autre vétéran ou quelque autre personne qui avait eu une connaissance personnelle de ses services pendant la guerre de 1812-15.

Et dans le but d'aider ceux des requérants qui ne pourraient pas eux-mêmes donner les informations indispensables, deux officiers de ce ministère furent envoyés pour visiter les partis intéressés et leur faire subir un examen à ce sujet.

Le lieutenant-colonel John Macpherson visita la province d'Ontario, et moi je visitai la province de Québec. Le système de réunir les vétérans par groupes de 30 ou 40, suivant le nombre qu'ils se trouvaient dans un certain arrondissement, nous a aidé considérablement pour le règlement de leurs réclamations, et je dois dire que ce moyen a eu les résultats les plus satisfaisants.

Un grand nombre de ceux qui, au premier abord, ne pouvaient par eux-mêmes justifier de la légitimité de leur réclamation, et qui cependant avaient servi pendant la guerre furent ainsi en position de pouvoir établir leurs droits.

Il a été constaté dans la plupart des cas que ceux qui avaient droit de participer à cette gratification accordée par le Parlement, étaient dans l'indigence, et que même un grand nombre d'entre eux, n'ayant personne pour les aider, vivaient entièrement de la charité publique.

La nouvelle que les soldats survivants qui avaient pris part à la campagne mémorable de 1812-15 allaient être l'objet de la libéralité de la législature, a causé une satisfaction générale dans tout le pays, et dans beaucoup d'endroits où j'ai rassemblé ces vieillards pendant ma visite, ils ont été reçus et traités de la manière la plus hospitalière.

Des 3,024 miliciens qui ont demandé leur part afférente dans la somme de \$50,000 votée par le Parlement, 2554 ont fourni la preuve qu'ils sont vraiment des soldats vétérans de la guerre de 1812-15, et il y a lieu de croire que la liste contiendra un assez grand nombre de noms nouveaux, parce qu'il s'échange encore actuellement une correspondance considérable entre ce département et les requérants dans le but d'établir la légitimité de leurs réclamations, et tous les jours il arrive de nouvelles demandes. On avait cru d'abord qu'il serait possible de fournir dans ce rapport des données exactes dont on aurait pu extraire des statistiques très intéressantes qui auraient été utiles et instructives, mais j'ai été forcé, quoique bien à regret, de remettre ce travail jusqu'à ce que le nombre exact des vétérans encore vivants soit connu de ce ministère.

Nous n'avons pu trouver jusqu'à ce jour de données exactes pour établir correctement le nombre des miliciens qui étaient sous les armes dans le Haut-Canada en 1812-15, mais il est fait mention dans une adresse au Prince régent au sujet des services rendus par les miliciens de cette province (journaux du Haut-Canada 1812 page 302) que "la population en état de porter les armes n'exède pas 10,000 hommes, près de la moitié de ces derniers ont été enrégimentés pendant toute la première campagne, et un très fort contingent pendant la plus grande partie de la dernière campagne." L'effectif de ces miliciens en service actif paraît avoir été réparti comme suit : 550 hommes de cavalerie, 350 d'artillerie, 55 artificiers et 4,500 hommes d'infanterie, total 5,455 officiers, sous-officiers et soldats. La province paraît n'avoir eu qu'un seul bataillon composé de 500 hommes qu'on appelait "le bataillon incorporé." Toute la milice fut appelée sous les armes dans cette partie du pays en 1813.

Le nombre des miliciens sous les armes dans le Bas-Canada pendant la guerre, ainsi qu'il a pu être constaté par les documents déposés dans les archives du ministère de la Milice et de la Défense était réparti comme suit :

1er bataillon de milice incorporé.....	1,030
2ème do do	862
3ème do do	883
4ème do do	917
5ème do do	680
6ème do do	640
Voltigeurs do	567
Chasseurs do	538
Col. Deschambeault do	500

16,617

Six autres bataillons on fait le service dans le Bas-Canada, mais seulement pendant quelques mois; ils étaient aussi repartis comme suit:

1er bataillon, Québec.....	863
2ème do do	834
3ème do do	614
1er do Montréal.....	450
2ème do do	576
3ème do do	296
	3,638

Il y eut environ 12,606 miliciens sous les armes pendant de courtes périodes variant depuis deux jours à deux mois, ce qui donne un total de 23,525 miliciens du Bas-Canada qui ont été sous les armes pendant une période plus ou moins longue durant la guerre, et qui étaient repartis comme suit:

9 bataillons de la milice incorporée.....	6,617
6 do Montréal et Québec.....	3,638
Cavalerie.....	183
Artillerie.....	163
Voyageurs.....	323
Hommes appelés sous les armes pour de courtes périodes	12,606
	Total..... 23,525

Autant qu'il a pu être constaté le nombre des troupes régulières de service en Canada pendant la guerre se montait à peu près à 13,000 hommes et était compris dans les régiments suivants: le 1st. Foot (le 1er bataillon seulement), le 8th King's Own, le 10th Royal Veterans (un bataillon seulement), les 13ème, 40ème, 41ème, 49ème, 89ème, 100ème, 103ème et 104ème (Nouveau-Brunswick), et de plus le Régiment Royal de Terre-Neuve, les Meurons, les Fencibles et le Glengarry, le 19ème Dragons Légers, environ 800 soldats de la Marine Royale et matelots et 500 hommes de l'Artillerie et du Génie.

La guerre de 1812-15 a duré l'espace de quarante-deux mois, dont vingt-neuf passés dans les opérations militaires actives, savoir:

1811.—Septembre. Guerre imminente. Préparatifs des deux côtés.

1812.—1er juin—Première attaque sur l'Île aux Noix.

“ 18 juin.—Les États-Unis déclarent la guerre.

1814.—17 septembre. Dernière bataille. 24 décembre. Traité de paix signé en Europe.

1815.—1er mars. Traité publié en Canada.

Les opérations militaires, quant aux batailles qui'ont été livrées, se résument comme suit :

		Remporté par les
1812		
1er juin.	Attaque sur l'Île aux Noix.....	Anglais.
1er juillet.	Incursion sur Plattsburg.....	do
3 do	Combat naval près d'Amherstburg.....	do
17 do	Prise du Fort Mackinaw.....	do
29 do	Engagement près d'Amherstburg.....	do
7 août	Double attaque sur Amherstburg.....	do
9 do	Magasins capturés près du Détroit.....	do
16 do	Prise du Détroit.....	do
1812.		Remporté par les
9 sept.	Incursion sur Gananoque.....	Américains.
4 octobre	Attaque d'Ogdensburg.....	do
9 do	Bricks <i>Detroit</i> et <i>Caledonia</i> capturés sur le Lac Érié...	do
13 do	Bataille de Queenston.....	Anglais.
23 do	Prise de St. Régis après un léger combat.....	Américains.
20 nov.	Bombardement de Kingston.....	do
20 do	Bataille de Lacolle.....	Anglais.
23 do	Prise du poste de la Rivière aux Saumons.....	do
27 do	Engagement près du Fort Chippewa.....	do
1813.		
19 janvier	Escarmouches sur la Rivière au Raisin.....	do
22 do	Armée américaine faite prisonnière à Frenchtown...	do
6 février	Incursion sur Brockville.....	Américains.
22 do	Prise d'Ogdensburg.....	Anglais.
27 avril	Destruction de Toronto sans résistance.....	Américains.
5 mai	Attaque du Fort Meigs repoussée.....	do
27 do	Prise du Fort George.....	do
17 do	Attaque de Sacketts Harbor.....	Anglais.
5 juin	Bataille de Stony Creek.....	do
8 do	Capture d'un dépôt américain de provisions près de Stony Creek.....	do
19 do	Capture d'un dépôt américain de provisions à Great Godus.....	do
24 do	Bataille de Beaver Dam.....	do
4 juillet	Prise d'un poste près de Chippewa.....	do
11 do	Prise d'un dépôt naval, Rivière Niagara.....	do
21 do	Prise d'un convoi militaire près des Mille-Iles.....	Américains.
25 do	Attaque du Fort Meigs.....	do
31 do	Attaque des hauteurs de Burlington.....	Anglais.

10 sept.	Bataille (navale) de Put in Bay.....	Américains.
29 do	Attaque d'Odelltown.....	Anglais.
3 oct.	Américains repoussés à Four Corners.....	do
5 do	Bataille de la Thames.....	Américains.
26 do	Bataille de Châteauguay.....	Anglais.
11 nov.	Bataille de Chrysler's Farm.....	do
12 déc.	Incendie du village Niagara.....	Américains.
18 do	Prise des Forts Niagara et Lewiston.....	Anglais.
29 do	Prise du Fort Erié.....	do
1814.		
13 mars	Attaque de Burtonville.....	do
6 mai	Prise d'Oswego.....	do
31 do	Attaque de Sackett's Harbour.....	Américains.
3 juillet	Prise du Fort Erié.....	do
5 do	Attaque du Fort Chippewa.....	Anglais.
19 do	Prise du Fort de La Prairie du Chien.....	do
25 do	Incendie du village St. David.....	Américains.
25 do	Bataille de Lundy's Lane.....	Anglais.
4 août	Attaque du Fort Michillimakinac.....	do
14 do	Engagement près du Fort Erié.....	Américains.
3 sept.	Capture du <i>Tigress</i> près de Michillimakinac.....	Anglais.
5 do	Capture du <i>Scorpion</i> près de Michillimakinac.....	do
11 do	Bataille (navale) de Plattsburg ou Seranac.....	Américains.
17 do	Engagement près du Fort Erié.....	Anglais.
24 déc.	Traité de paix signé à Sand en Belgique.	

On doit par conséquent admettre que les renseignements recueillis jusqu'ici ouvrent aux statisticiens un champ magnifique et instructif.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

C. EUG. PANET.

Député Ministre de la Milice et de la Défense.

A l'hon. Wm. B. Vail,

Ministre de la Milice et de la Défense,

Ottawa.

ETAT

INDIQUANT LES

NOM, AGE ET DOMICILE

DES

MILICIENS DE 1812-15,

QUI ONT DEMANDÉ A PARTICIPER AUX GRATIFICATIONS VOTÉES PAR LE
PARLEMENT EN 1875, AINSI QUE LE CORPS OU DIVISION ET LE
GRADE DANS LEQUEL ILS SERVI.

TABEAU indiquant les nom, âge et domicile, des miliciens de 1812-15 qui ont demandé à participer aux gratifications votées par le parlement en 1875, ainsi que le corps ou division et le grade dans lequel ils ont servi.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1	1771	Abowser, Christo...	79	Hamilton	Hamilton	O.		Soldat	Cap. Walker	20 00		
2	268	Adams, James	81	Kemptville	Grenville	O.		do	Grenville	20 00		
3	514	Adams, Curtis	85	Crouseville	Grenville	O.	Dr. Brouse, M.P.	do	Grenville	20 00		
4	515	Aikman, A.	79	Colchester	Essex	O.	W. McGregor, M.P.	do	Lincoln	20 00		
5	1909	Alkman, John	84	Ancaster	Westworth	O.	H. Munna	S.-off. de jr.	Lincoln	20 00		
6	251	Allie, François, dit	82	St. Thomas	Yamaska	Q.	C. Gill, M.P.	Soldat	4e bat.	20 00		
7	420	Allard, Charles, dit	80	Montréal	Cité	Q.		do	6e bat.	20 00		
8	454	Allard, Marc	89	St. Léon	Maskinongé	Q.	G. Caron	do	3e bat.	20 00		
9	1042	Allard, François	78	Farnham	Missisquoi	Q.	G. Cheval, M.P.	do	1er bat.	20 00		
10	1210	Allard, Paul	80	Contrecoeur	Verchères	Q.	J. A. Voligny	do	(St. Denis	20 00		
11	2425	Alarie, Charles	85	St. François	Yamaska	Q.		do	1er Grenad.	20 00		
12	2452	Allen, Weston	79	Ingersoll	Oxford	O.		do	Dragons légers prov.	20 00		
13	2471	Alger, Charles	82	Trenton	Hastings	Q.	D. R. Murphy	Caporal	P.-Edouard	20 00		
14	1630	Alary, Louis	84	St. Jérôme	Terrebonne	Q.	R. Masson, M.P.	Soldat	Berthier	20 00		
15	1638	Alary, dit Labelle,	81	St. Jérôme	Terrebonne	Q.		do	Cap. Brown	20 00		
16	1734	Albertson, William	81	St. Jérôme	Terrebonne	Q.	R. Masson, M.P.	do	York	20 00		
17	1877	Aliot, alias Artois,	81	Trafalgar	Halton	Q.		do	6e bat.	20 00		Décédé.
18	2718	Allison, Pierre	78	Québec	Québec	Q.	Rév. Sœur Olivier	do	1er Lincoln	20 00		
19	2743	Allen, Thomas	77	Albanburgh	Welland	O.		do	2e Leeds	20 00		
20	2894	Allen, Aaron	80	Dorchester	Middlesex	O.		do	St. Ours	20 00		
21	6	Allaire, Chris	79	St. Ours	Richelieu	Q.	Lt. col. D'Orsennens	do	3e bat.	20 00		
22	1241	Amelotte, Joseph	78	St. Ours	Richelieu	Q.		do	3e bat.	20 00		
23	1370	Amable, George	84	Moulinette	Stormont	Q.	Macdonald, M.P.	do	1er Stormont	20 00		
24	2398	Amey, Peter, fils.	88	Ernestown	Lennox	O.	Hon. R. J. Cartwright	do	Volteurs	20 00		
25	1451	Amyot, Jean Bte	81	Montréal	Cité	Q.		do	Joliette	20 00		
26	2964	Amyrauld, Frs	79	Montréal	Lennox	Q.	P. H. Preston, M.P.P	do		20 00		Rejeté.
27	102	Anderson, Owen		Napanee	Lennox	O.		do		20 00		Rejeté. Pen-sionn. Impérial.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
28	2734	Angleman, Thomas	76	St. Jean	Welland	O.		Conducteur	19e bataillon	20 00		Non enrôlé. Services non certifiés.
29	3096	Anderson, John	79	Beamsville	Lincoln	O.	J. R. Pinsonneault	Sauvage	Ple. Claire	20 00		
30	3184	Anewarton, Louis	88	Caugna-waga	Laprairie	Q.	H. Vassal	do	3e bat. E.M.	20 00		
31	3190	Annanee, Simon	77	Pierreville	Yamaska	Q.	E. D. Kirby	Soldat	Frontenac	20 00		Rejeté. A laissé les limites.
32	1709	Arkland, Richard D.	84	Kewance	Illinois	E.U.	D. Mills, M.P.	do	2e York	20 00		
33	37	Armstrong, Charles	86	Palmyra	Bothwell	O.		Caporal	Miliciens	20 00		Rejeté. Pen-sionnaire impérial.
34	2995	Aramathra, Joseph	86	Thamesville	Bothwell	O.		Soldat	5e bataillon	20 00		
35	124	Anloite, Joseph	89	St. Michel	Yamaska	Q.		do	Vaudreuil	20 00		
36	318	Asselin, Albert	82	St. Poly-carpe	Soulanges	Q.		do	Vaudreuil	20 00		
37	320	Asselin, Augustin	77	St. Poly-carpe	Soulanges	Q.	Lt.-col. N. P. Massacotte	do	Vaudreuil	20 00		
38	409	Ayotte, François S.	81	St. Stanislas	Champlain	Q.		do	3e bat. E.M.	20 00		
39	428	Augé, Louis	83	Lotbinière	Lotbinière	Q.	P. A. Tremblay, ex M.P.	Caporal	4e bataillon	20 00		
40	437	Asselin, Jean Bte	84	St. Urbain	Charlevoix	Q.	L. De Lore, M.P.	Soldat	Berthier	20 00		
41	559	Archambault, H.	85	St. Damase	St. Hyacinth	Q.		Caporal	St. Denis	20 00		
42	746	Archambault, Ant.	81	St. Antoine	Verchères	Q.		Soldat	St. Hyacinth	20 00		
43	801	Archambault, C.	96	St. Barnabé	St. Hyacinth	Q.	L. Delorme, M.P.	Caporal	St. Hyacinth	20 00		
44	993	Asb, Hiram	85	Township	Norham-berland	Q.		Sergent	Col. Peters	20 00		
45	1205	Aubertin, Antoine	83	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.	W. Kerr, M.P.	Soldat	2e bataillon	20 00		
46	2271	Ayotte, François	82	St. Justin	Maskinongé	Q.	Bourgeois et Mercier	do	Adj. Hender-son	20 00		
47	2405	Ayot, Bazile dit Malo	96	St Paul de Lavallée	Berthier	Q.		do	3e bat. E.M.	20 00		
48	1363	Aubin, Alexis	80	St. Valois	Joliette	Q.	Hon H. H. Paquet	Sergent	2e bataillon	20 00		
49	1421	Austin, Philip	85	Simcoe	Norfolk	Q.		Soldat	Terrebonne	20 00		Rejeté.
50	1628	Aubry, dit Thèque,	83	St. Jérôme	Terrebonne	Q.	R. Masson, M.P.	Soldat	Lincoln	20 00		
51	1733	Auger, Charles	83	Picassant	Norfolk	Q.		Soldat	1er bataillon	20 00		
52	1749	Aubertin, Jean Bte.	83	Hill	Verchères	Q.		Soldat	Verchères	20 00		
53	1753	Ayot, dit Malo Joseph	78	Verchères	Verchères	Q.		Soldat	Glengarry	20 00		
54	1792	Ashburn, John	83	Dundee	Huntington	Q.		do	Addington	20 00		
55	1871	Aylworth, Martin	79	Bath	Addington	Q.		do	1er bataillon	20 00		
56	1988	Audet, Marc	78	St. Anselme	Dorchester	Q.		Chaloupiier	1er bataillon	20 00		Non enrôlé.
57	2086	Armstrong, John B.	81	Sorel	Richelieu	Q.	M. Mathieu	Enseigne	1er bataillon	20 00		
58	2661	Ault, John N.	87	Aultville	Stormont	Q.		Soldat	Volteurs	20 00		
59	2726	Aubry, François	80	Caugna-waga	Laprairie	Q.	Rev. V. Bontin	Soldat	Volteurs	20 00		
60	3195	Assignack, Amable	90	Manitowan-ing	Algoma	O.	J. C. Phipps	Sauvage	Volteurs	20 00		
61	3186	Arnoken, Sarvatis	78	Caugna-waga	Laprairie	Q.	J. E. Pinsonneault	Sauvage	St. Ours	20 00		
62	3144	Arseneau, Jean	90	St. Ours	Richelieu	Q.		do	Voyageurs	20 00		
63	3062	Arseneault, Pierre	83	Madisco	Gloucester	N.B.		do	Voyageurs	20 00		
64	75	Bachand, François	80	Verchères	Verchères	Q.		do	3e bataillon	20 00		

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. de cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
65	91	Rasinet, Toussaint	81	Sweetsburg	Missisquoi	Q.	N. E. Boucher, N. P.	Soldat	6e bataillon	20 00		
66	200	Babcock, Peter	81	Colebrook	Addington	Q.	C. Gill, M. P.	do	do	20 00		
67	252	Barbeau, Charles	80	St. Thomas	Yamaska	Q.	L. Delorme, M. P.	do	4e bataillon	20 00		
68	287	Razinot, Joseph	80	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.	Lt.-col. Massicotte	Caporal	4e bataillon	20 00		
69	310	Bari, Joseph	80	St. Narcisse	Champlain	Q.	Lt.-col. Massicotte	Cap. postich.	3e bat. E. M.	20 00		
70	316	Bari, François	83	St. Geneviève	Champlain	Q.	Lt.-col. Massicotte	do	4e bat. E. M.	20 00		
71	385	Barthelette, Louis	79	St. Adèle	Terrebonne	Q.	R. Masson, M. P.	do	2e bataillon	20 00		
72	529	Barbeau, Augustin	84	Rivière-du-Loup	Maskinongé	Q.	L. A. Boyer, M. P.	do	1er bataillon	20 00		
73	546	Bacquet dit Lamontagne, François	82	St. Antoine de Tilly	Lotbinière	Q.	W. McCraney, M. P.	do	1er bataillon Lincoln	20 00		
74	839	Ball, Peter Maine	83	Eden Mills	Halton	Q.	W. McCraney, M. P.	2e lieutenant	Lincoln	20 00		
75	915	Barragar, Andrew	88	West Winchester	Dundas	O.	W. McCraney, M. P.	Sergent	Dundas	20 00		
76	1028	Barragar, Jacob	79	Winchester Springs	Dundas	O.	W. Gibson, M. P.	Soldat	Dundas	20 00		
77	1040	Barkley, Martin E	85	Dunbar	Dundas	O.	W. Gibson, M. P.	do	Descham- beault	20 00		
78	1108	Barbe, Louis	78	St. Martin	Laval	Q.	Lt.-col. Bélanger	do	Voltegeurs	20 00		
79	1218	Barthas, Jacques	83	St. Julie	Verchères	Q.	A. Lusignan	do	Voltegeurs	20 00		A laissé les limites.
80	2323	Barbeault, Louis	80	Pond-du-Lac	Wisconsin	E.U.	D. Babcock	do	Voltegeurs	20 00		Rejeté.
81	2337	Baudry, Louis	89	St. Barthe	Prescott	O.	D. Babcock	do	Voltegeurs	20 00		
82	1410	Barber, Moses	85	Bloomburg	Norfolk	O.	D. Babcock	do	2e Norfolk	20 00		
83	1463	Bacon, Etienne	80	St. Anne	Montmorency	Q.	D. Babcock	do	2e Norfolk	20 00		
84	1532	Bazinot, Antoine	82	Longue Pointe	Hochelaga	Q.	Capt. J. B. Morin	Tambour	6e bataillon	20 00		
85	1617	Babcock, Samuel	78	Colebrook	Addington	Q.	C. Warner	Soldat	2e Montréal	20 00		
86	1886	Barrette, Louis, alias Jean Louis	79	St. Rémi	Napierville	Q.	C. Warner	do	Lennox	20 00		
87	1985	Babcock, Benjamin	85	Odessa	Lennox	Q.	C. Warner	do	Voyageurs	20 00		
									Frontenac	20 00		Décédé.

88	2005	Badgley, Cornelius	91	Belleville	Hastings	Q.	W. Gibson, M. P.	do	P.-Edouard	20 00		Services non certifiés.
89	2027	Barclay, Evert P.	84	Dunbar	Dundas	Q.	W. Gibson, M. P.	do	1er Dundas	20 00		
90	2669	Barabé, Peter	83	Partham	Dundas	Q.	W. Gibson, M. P.	do	13e bataillon	20 00		
91	3057	Babcock, Eli	80	Wilton	Missisquoi	Q.	Dr. Lafontaine	do	Maj Corbett	20 00		
92	2691	Babertin, Gabriel	81	St. Edouard	Napierville	Q.	Dr. Lafontaine	do	Beauharnois	20 00		
93	3199	Babincau, Chas	85	St. Kingsey F. Village	Drummond	Q.	Dr. Lafontaine	do	Lennox	20 00		
94	2755	Babcock, Daniel	75	Odessa	Frontenac	Q.	Dr. Lafontaine	do	2e North- umberland	20 00		
95	2760	Bastarache, Thady	83	Boutouche	Kent	N.B.	Dr. Lafontaine	do	2e townships	20 00		
96	3156	Ball, James	88	Knowlton	Brome	Q.	Dr. Lafontaine	do	4e bataillon	20 00		
97	2800	Barab's, Pierre	80	Milton	Vermont	E.U.	Dr. Lafontaine	do	Voltegeurs	20 00		
98	2971	Barrière, Denis	97	St. Jean	St. Jean	Q.	F. G. Marchand, M. P.	Sergt. major	25e bat. N.E.	20 00		A laissé les limites.
99	2830	Barr, Henry	87	Port Bruce	Elgin	O.	F. G. Marchand, M. P.	do	Voltegeurs	20 00		Services non certifiés.
100	2954	Barrette, Ambroise	81	Charleshrg.	Québec	Q.	F. G. Marchand, M. P.	Soldat	Voltegeurs	20 00		Non payé. Le crédit voté étant épuisé.
101	2622	Barrie, Nicholas	85	Montréal	Cité	Q.	F. G. Marchand, M. P.	do	L'Assom- ption	20 00		
102	26	Beauchemin, J. Be	81	Portneuf	Portneuf	Q.	A. Desjardins, M. P.	Tamb. major	2e bat. E. M.	20 00		Non enrôlé.
103	76	Beauchamp, Paul	82	St. Linn	L'Assomp-	Q.	A. Desjardins, M. P.	Soldat	Blainville	20 00		
104	117	Bergeron, Fs. Xavier	77	St. Julie de Lion	Sumeret	Q.	A. Desjardins, M. P.	Soldat	Lennox	20 00		
105	117	Benn, Hugh	80	Selby	Lennox	Q.	Rév. P. Dubé	do	2e bataillon	20 00		
106	118	Bezeau, Michael	78	Napance	Lennox	O.	Rév. P. Dubé	do	6e bataillon	20 00		
107	*159	Bebruse John	80	Owen Sound	Grey	O.	Rév. P. Dubé	do	Art. l. royal	20 00		
108	176	Beaucaire, Joseph	84	Montréal	Cité	Q.	Lt.-col. Gordon	do	Nav. de S. M.	20 00		
109	181	Beaupré, Louis	75	Kamouraska	Kamouraska	Q.	Lt.-col. d'Osseonnens	Aspirant	"Duke of Gloester"	20 00		
110	213	Bernier, Joseph	80	Pierreville	Yamaska	Q.	Lt.-col. d'Osseonnens	Instructeur	Riv. du Loup	20 00		A servi dans un corps impérial.
111	280	Bégin, Jean Be	85	St. Evariste de Forsyth	Beauce	Q.	C. Gill, M. P.	Soldat	1er bataillon	20 00		Décédé.
112	296	Beliveau, Jean Be	86	St. Grégoire	Nicolet	Q.	C. H. Poyer, M. P.	Caporal	6e bataillon	20 00		Décédé.
113	368	Bédard, Jean Be	82	St. Marie de Monvoir	Rouville	Q.	G. Cheval, M. P.	Soldat	7e frontière	20 00		
114	453	Bercier, Louis	87	St. Annis	Rouville	Q.	G. Cheval, M. P.	do	4e bataillon	20 00		Décédé.
115	520	Bernier, François	83	la Perade	Champlain	Q.	R. Freet, M. P.	do	4e bataillon	20 00		Décédé.
116	548	Belval, François	81	St. Damase	St. Hyacinth	Q.	L. Delorme, M. P.	do	Verchères	20 00		
117	564	Béaudreau dit Graveline, Louis	86	St. Roch	Richelieu	Q.	L. Delorme, M. P.	do	St. Ours	20 00		
118	575	Bertrand, François	81	Québec	Québec	Q.	Rév. P. Laroche	do	6e bataillon	20 00		
119	647	Béseau, Joseph	80	Québec	Québec	Q.	Rév. P. Laroche	do	6e bataillon	20 00		Décédé.
120	682	Beaudet, Joseph	84	St. Grégoire	Nicolet	Q.	Rév. P. Laroche	do	1er bataillon	20 00		Décédé.
121	769	Beerwori, Henry	81	Clarenceville	Missisquoi	Q.	Rév. P. Laroche	do	Infant. légèr de frontiere	20 00		
122	855	Berdan, Jacob	82	Talbotville	Elgin	O.	E. Casey, M. P.	Caporal	Norfolk	20 00		

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
123	903	Belisle, Frs. Xavier, dit Chevrefils.....	78	St. Guillemé d'Upton.....	Drummond.	Q.	.....	Soldat.....	1er bataillon.	20 00	.....	.....
124	908	Beauvais, Louis Vanasse.....	84	St. Guillemé d'Upton.....	Drummond.	Q.	W. McCraney, M.P.	do.....	8e bataillon.	20 00	.....	Non enrôlé.
125	917	Bessy, John Reid.....	75	Esquesing.....	Halton.	O.	.....	Soldat.....	2e bataillon.	20 00	.....	.....
126	968	Bedard, Pierre.....	83	St. Tit des Caps.....	Montmorency.	Q.	Lt.-col. J. Ammond.	do.....	Deschambault.	20 00	.....	.....
127	1013	Berichon, Isaac.....	81	Ottawa.....	Carleton.	Q.	.....	do.....	Dundas.	20 00	.....	.....
128	1020	Bedstead, Alex.....	82	Dunbar.....	Dundas.	Q.	W. Gibson, M.P.	do.....	1er bataillon.	20 00	.....	.....
129	1029	Bedsstead, Francis L.....	77	Bourk's Hill.....	Dundas.	Q.	W. Gibson, M.P.	do.....	Norfolk.	20 00	.....	.....
130	1102	Bedari, François.....	82	Tp. Bromé.....	Brome.	Q.	.....	do.....	Col. Coburn.	20 00	.....	.....
131	1192	Beamer, Phillip.....	79	Scotland.....	Norfolk.	Q.	Hon. A. H. Paquet.	do.....	Cap. O'Connor.	20 00	.....	.....
132	1209	Beaudry, Toussaint.....	85	St. Alexis.....	Montcalm.	Q.	.....	do.....	2e bataillon.	20 00	.....	.....
133	2269	Belisle, Alexis.....	83	Berthier.....	Berthier.	Q.	.....	do.....	St. Anne (3 Riv).	20 00	.....	.....
134	2273	Bédard, Stanislas.....	84	Charlesburg.....	Québec.	Q.	F. B. Clark, M.P.	do.....	Vaudreuil.	20 00	.....	.....
135	2284	Bessette, Edouard.....	84	St. Grégoire.....	Iberville.	Q.	.....	do.....	3e bataillon.	20 00	.....	.....
136	2807	Berlinguette, Joseph.....	81	Cômo.....	Vaudreuil.	Q.	R. Harwood, M.P.	do.....	Lincoln.	20 00	.....	.....
137	2404	Bedard, Joseph.....	81	Rigaud.....	Vaudreuil.	Q.	.....	do.....	Bataillon de St. Denis.	20 00	.....	.....
138	2415	Bellevue, Pierre.....	90	St. Geneviève.....	Berthier.	Q.	W. D. Webster.	do.....	Berthier.	20 00	.....	.....
139	2419	Beacham, John.....	79	Oakland.....	Brant.	Q.	.....	do.....	2e bataillon.	20 00	.....	.....
140	1292	Beaulieu, Louis.....	85	St. Denis, Richelieu.....	St. Hyacinth.	Q.	.....	do.....	5e bataillon.	20 00	.....	.....
141	2555	Beneche dit Lavricot, Pierre.....	81	St. Augustin.....	Deux-Montagnes.	Q.	.....	do.....	2e bataillon.	20 00	.....	.....
142	1318	Beaulieu, Edouard.....	81	Bienville.....	Lévis.	Q.	.....	Sergent.....	2e bataillon.	20 00	.....	Services non certifiés.
143	1353	Bessette, Julien.....	84	Iberville.....	Iberville.	Q.	.....	do.....	2e bataillon.	20 00	.....	.....

144	1378	Bertrand, François.....	80	St-Stanislas.	Beaubarnois.	Q.	J. B. Hamel, N.P.	Soldat.....	Deschambault.	20 00	Rejeté.....	Reçoit une pension. Services non certifiés.
145	1383	Beandry, Joseph.....	98	St. Sauveur.....	Québec.	Q.	.....	do.....	2e bataillon.	20 00	Rejeté.....	.....
146	1434	Beauvivaert, Henry.....	81	Port Royal.....	Norfolk.	O.	.....	do.....	Norfolk.	20 00	.....	.....
147	1524	Bennett, Jesse.....	82	Tempo.....	Middlesex.	O.	.....	do.....	Lincoln.	20 00	.....	.....
148	1574	Bell, George.....	79	Farnham Centre.....	Brome.	Q.	.....	do.....	Infanterie légère de la frontière.	20 00	.....	.....
149	1692	Belleau dit Larose, Pierre dit Vaillancourt, Frs. Xavier.....	81	St. Henri.....	Lévis.	Q.	.....	do.....	4e bataillon.	20 00	.....	.....
150	1607	Benoit dit Vaillancourt, Frs. Xavier.....	84	St. Scholastique.....	Deux-Montagnes.	Q.	.....	do.....	2e Montréal.	20 00	.....	.....
151	1693	Bertrand, J. B.....	92	St. Jérôme.....	Terrebonne.	Q.	R. Mason, M.P.	do.....	Fencibles.	20 00	.....	.....
152	1692	Beauchamp, Joseph.....	80	St. Eustache.....	Deux-Montagnes.	Q.	M. Champagne, N.P.	do.....	Deschambault.	20 00	.....	.....
153	1700	Benner, George.....	80	Siromness.....	Monck.	O.	.....	do.....	Frontenac.	20 00	.....	.....
154	1767	Bennett, Alva.....	81	Wolf Island.....	Frontenac.	O.	.....	do.....	Deschambault.	20 00	.....	.....
155	1774	Benoit-Carrigan, Jean Bte.....	84	Boucherville.....	Chambly.	Q.	Hon. F. Geoffrion.....	Caporal.....	Boucherville.	20 00	.....	.....
156	1815	Bears, Joseph.....	83	Ridgeway.....	Welland.	O.	.....	Soldat.....	Lincoln.	20 00	.....	.....
157	1875	Bedell, Richard.....	78	Bellevue.....	Hastings.	O.	.....	do.....	Lennex.	20 00	.....	Décédé.
158	1912	Benoit, Pierre.....	84	Ryegate.....	Essex.	O.	J. Ouellette.....	do.....	Bataillon Laprairie.	20 00	.....	.....
159	1947	Beaty, Levi.....	83	Brighton.....	Northumberland.	O.	.....	Sergent.....	Col. Peters.	.....	.....	Décédé.
160	1977	Bedard, François.....	79	Charlesburg.....	Québec.	Q.	.....	Soldat.....	Québec.	20 00	.....	Décédé.
161	1986	Bégin, Joseph.....	83	St. Henri.....	Lévis.	Q.	.....	do.....	4e bataillon.	20 00	.....	.....
162	*55	Best, John.....	80	Philipsburg.....	Missisquoi.	Q.	.....	do.....	Infanterie légère de la frontière.	20 00	.....	.....
163	99	Beaudoin, Étienne.....	83	St. Cyprien.....	Napierville.	Q.	S. Coupal, M.P.	do.....	Voligeurs.	20 60	.....	.....
164	341	Belly, Benoît dit St. Louis.....	81	St. Anne.....	Illinois.	E.-U.	.....	Caporal.....	4e bataillon.	.....	.....	A laissé les limites.
165	763	Beauchemin dit des Râches, Antoine.....	82	St. Camille.....	Wolf.	Q.	.....	Soldat.....	1er bataillon.	20 00	.....	.....
166	784	Beauchamp, François.....	79	Montreal.....	Cité.	Q.	.....	do.....	Blainville.	20 00	.....	.....
167	823	Bérubé, Jean Bte.....	83	St. Anne la Pocatière.....	Kamouraska.	Q.	C. A. P. Pelletier, M.P.	do.....	4 bat. E. M.	20 00	.....	.....
168	1196	Bessey, John.....	79	St. Catharines.....	Lincoln.	O.	.....	do.....	Lincoln.	20 00	.....	.....
169	3150	Bessette, Joseph.....	88	St. Urbain.....	Châteauguay.	Q.	.....	do.....	Boucherville.	20 00	.....	.....
170	1237	Beaupré, Noël.....	82	St. Alexis.....	Kamouraska.	Q.	J. B. Poullet, M.P.	do.....	3e bataillon.	20 00	.....	.....
171	2977	Bellemare, René.....	99	T-Rivières.....	Cité.	Q.	L. U. A. Genest.	do.....	3 bat. E. M.	20 00	.....	Décédé.

TABLEAU indiquant les nom âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'en remise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
172	3026	Bélanger, Pierre.....	86	L'Ange Gardien.....	Ottawa.....	Q.	.....	Caporal.....	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
173	1252	Bélanger, Prisque.....	82	St. Vital de Lambton.....	Beauce.....	Q.	.....	Soldat.....	1er bataillon Leeds.....	20 00	.....	.....
174	3077	Beauvé, Peter.....	84	Brockville.....	Brockville.....	Q.	Lt-col. W. Sherwood.....	do	do	20 00	.....	.....
175	1257	Bergeron, Philippe.....	86	Eboulements.....	Charlevoix.....	Q.	.....	do	1er bataillon Leeds.....	20 00	.....	.....
176	1352	Berger, Germain G.....	82	L'Islet.....	L'Islet.....	Q.	A. Faïard.....	do	do	20 00	.....	.....
177	2263	Beach, Enos.....	81	Brockville.....	Leeds.....	Q.	.....	do	do	20 00	.....	.....
178	3078	Bessette, Joseph C.....	82	Notre Dame de Richelieu.....	Rouville.....	Q.	F. Béchard, M.P.....	Caporal.....	1 batt. E. M. Descham- beault.....	20 00	.....	Services non certifiés.
179	2412	Beaudoin, François.....	83	Joliette.....	Joliette.....	Q.	L.J. Baby, M.P.....	Soldat.....	3e bataillon Descham- beault.....	20 00	.....	.....
180	1321	Beauchamp, Jean Bt.....	82	St. Justienne.....	Montcalm.....	Q.	.....	do	2e bataillon.....	20 00	.....	.....
181	1334	Belec, Louis.....	79	Montréal.....	City.....	Q.	C. Cushing.....	do	do	20 00	.....	.....
182	1863	Bérubé, Jean Bte.....	83	St. Pierre R. du S.....	Montmagry.....	Q.	C. A. P. Pellefrier, M.P.....	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
183	1997	Beaubien, Louis.....	90	Nicolet.....	Nicolet.....	Q.	.....	Caporal.....	1er do	20 00	.....	.....
184	2015	Beaudet, Amable.....	80	Gentilly.....	Nicolet.....	Q.	.....	Soldat.....	5e do	20 00	.....	.....
185	2025	Bergeron, Guillaume.....	79	St. Martin.....	Laval.....	Q.	.....	do	Descham- beault.....	20 00	.....	.....
186	2032	Beautrain dit Major, François.....	96	St. Martin.....	Laval.....	Q.	.....	Soldat.....	Ile Jésus.....	20 00	.....	.....
187	2033	Bellefleur, Augustin.....	80	St. Barnabé.....	St. Maurice.....	Q.	.....	do	Boucherville.....	20 00	.....	.....
188	2040	Bélanger, Sprisse.....	80	Montréal.....	City.....	Q.	.....	do	2e bataillon Hastings.....	20 00	.....	.....
189	2047	Benedict, Eli.....	87	Stirling.....	Hastings.....	Q.	M. Bowell, M.P.....	do	do	20 00	.....	.....
190	2105	Beauregard, Gabriel.....	84	St. Antoine.....	Huntington.....	Q.	.....	do	4e bataillon York.....	20 00	.....	.....
191	2112	Bédard, David.....	82	Columbus.....	Ontario.....	Q.	.....	do	do	20 00	.....	.....
192	2119	Bédard, Gabriel.....	82	St. Ambroise.....	Québec.....	Q.	Lt-col. Laurin.....	do	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
193	2176	Bergeron, Augustin.....	79	Ste Croix.....	Lotbinière.....	Q.	W. Laurier, M.P.....	do	6e bataillon Vaudreuil.....	20 00	.....	Services non certifiés.
194	2540	Bédard, Joachim.....	88	St. Marthe.....	Vaudreuil.....	Q.	E. Lalonde, M.P.....	do	do	20 00	.....	.....

195	2572	Belliveau, Joseph.....	85	Ste. Sophie, d'Halifax.....	Mégantic.....	Q.	.....	do	5e bataillon.....	20 00	.....	.....
196	2580	Beauchéne, Charles.....	83	Arthabaska- ville.....	Arthabaska.....	Q.	.....	do	5e bataillon.....	20 00	.....	.....
197	3596	Bélanger, Jean Bte.....	90	St. Eustache.....	Deux - Mon- tagnes.....	Q.	.....	Sergent.....	Riv. du Chêne.....	20 00	.....	Décédé.
198	2609	Berthelot, Jean Bte.....	82	St. André.....	Argenteuil.....	Q.	Major Macdonald.....	do	Chasseurs.....	20 00	.....	.....
199	2638	Bélanger, Francis.....	81	Osgoode.....	Carleton.....	Q.	.....	do	Terrebonne.....	20 00	.....	.....
200	2881	Beauchamp, Jean.....	95	St. Henri.....	Jacques-Car- tier.....	Q.	Lt-col. d'Orsonnens.....	do	Descham- beault.....	20 00	.....	.....
201	2894	Beauregard, J. B. dit Jarré.....	79	Joliette.....	Joliette.....	Q.	.....	do	Terrebonne.....	20 00	.....	.....
202	3196	Benaackinning, M.....	82	Manitowyan.....	Algoma.....	Q.	J. C. Phipps.....	Sauvage.....	.....	20 00	.....	.....
203	*11	Birtz d'Az Desmar- teau, Pierre.....	85	Longueuil.....	Chambly.....	Q.	.....	Soldat.....	Boucherville.....	20 00	.....	.....
204	155	Binet, Pierre.....	82	St. Ferdi- nand.....	Mégantic.....	Q.	E. Richard, M.P.....	do	1er bataillon Col. Bridge.....	20 00	.....	.....
205	270	Bissonnette, Joachim.....	84	St. Zotique.....	Soulanges.....	Q.	J.P. Lantier, M.P.....	do	Vaudreuil.....	20 00	.....	.....
206	324	Biron, Gregoire G.....	86	St. Poly- carpe.....	Soulanges.....	Q.	J.P. Lantier, M.P.....	do	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
207	326	Bilodeau, Michel.....	81	Ste. Marie.....	Beauce.....	Q.	.....	do	do	20 00	.....	.....
208	426	Binet, Antoine.....	88	Québec.....	Québec.....	Q.	.....	do	do	20 00	.....	.....
209	1079	Bissonette, Pierre.....	83	St. Romain.....	Lévis.....	Q.	Rev. P. Saxé.....	Sergent.....	4e do	20 00	.....	.....
210	1148	Beau, François.....	84	St. Edouard.....	Lotbinière.....	Q.	N. Bernier, M.P.....	Soldat.....	1er do	20 00	.....	.....
211	2420	Bigger, James.....	73	Mohawk.....	Braut.....	Q.	W.D. Webster.....	Conducteur.....	.....	20 00	.....	Décédé. Non enrôlé.
212	1265	Bilodeau, Pierre.....	89	Ste. Hené- dire.....	Dorchester.....	Q.	.....	Soldat.....	2e bataillon.....	20 00	.....	.....
213	2968	Binet, François.....	83	Beauport.....	Québec.....	Q.	.....	do	6e do	20 00	.....	.....
214	3158	Bishop, Clancy.....	78	Bishop's Mills.....	Grenville.....	Q.	.....	do	Dundas.....	20 00	.....	.....
215	1765	Bilodeau, Jean.....	82	St. Henri.....	Lévis.....	Q.	.....	do	Québec.....	20 00	.....	.....
216	3052	Birtz dit Desmar- teau, François.....	85	Étincelle.....	Cité.....	Q.	.....	do	Boucherville.....	20 00	.....	.....
217	1882	Bibeau, François.....	81	St. Valère.....	Arthabaska.....	Q.	Rev. L. E. Dauth.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
218	2091	Biron, Augustin.....	85	Stoke Centre.....	Richmond.....	Q.	E.T. Brooks, M.P.....	do	5e do	20 00	.....	.....
219	2568	Bissailon, Hypolite.....	82	Famham O. est.....	Missisquoi.....	Q.	N.E. Boucher, N.P.....	Soldat.....	4e bataillon Townships.....	20 00	.....	.....
220	2628	Bigelow, Horace.....	79	Swee'sburg.....	Missisquoi.....	Q.	.....	do	Pictou.....	20 00	.....	Décédé.
221	2838	Bigney, James.....	87	Wallace.....	Cumberland.....	N.E.	.....	do	.....	20 00	.....	.....
222	2885	B'ssonette, Jean M.....	80	Pianageney.....	Prescott.....	Q.	A. Hager, M.P.....	do	Col. Nichols.....	20 00	.....	.....
223	47	Blanchet, Etienne.....	80	Montréal.....	Cité.....	Q.	.....	do	6e bataillon.....	20 00	.....	.....
224	65	Blakley, Samuel.....	82	Castleton.....	Northum- berland.....	Q.	.....	do	Col. Peters.....	20 00	.....	.....

TABLEAU indiquant les nom, age et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
225	129	Blanchette, Charles.	80	St. Hyacinth Verchères	St. Hyacinth Verchères	Q.	.....	Soldat	Riv. du Loup	20 00	.....	.....
226	635	Blanchard, Jean Bte.	86	St. Marc	St. Marc	Q.	.....	do	St. Denis	20 00	.....	.....
227	757	Blouin, Eméri	84	St. Jean, I.O	Montrency	Q.	.....	Caporal	5e bataillon.	20 00	.....	.....
228	819	Blais, Antoine	79	St. Simon	Bagot	Q.	.....	Soldat	St. Denis	20 00	.....	.....
229	989	Blanchet, Jacques	80	St. Hugues	Bagot	Q.	.....	do	1er bataillon	20 00	.....	.....
230	1144	Blanchet, A. J.	83	St. Edouard	Lotbinière	Q.	.....	do	1er do	20 00	.....	.....
231	1253	Blouin, Antoine	75	St. Vital de	Beauce	Q.	.....	do	1er do	20 00	.....	.....
232	2394	Bluteau, Isidore	84	Lambton	Beauce	Q.	.....	do	1er do	20 00	.....	.....
233	1390	Blackburn, Augustin	86	Lac St. Jean	Chicoutimi	Q.	.....	Sergent	4e do	20 00	.....	.....
234	1805	Blanchard, Etienne	86	N. D de La	Chicoutimi	Q.	.....	do	Chambly	20 00	.....	.....
235	1862	Blais, Gabriel	83	Berthier	Verchères	Q.	.....	Soldat	4e bataillon	20 00	.....	.....
236	2517	Bleau, Joseph	93	St. Joseph	Montmagny	Q.	.....	do	2e Montréal	20 00	.....	.....
237	2840	Blondin, Joseph	82	Montréal	Hochebourg	Q.	.....	do	2e bataillon	20 00	.....	.....
238	21	Boyer, Benjamin	86	Montréal	Cité	Q.	.....	do	2e Montréal	20 00	.....	.....
239	50	Bonlé, Pierre	82	Nashua	New Hamp	E.U.	.....	do	1er bataillon	.....	.....	A laissé les limit.
240	54	*Boombower, Jacob.	84	Station St.	Missisquoi	Q.	.....	do	Missisquoi	20 00	.....	.....
241	133	Bourdon, Joseph	83	St. Henri	Jacques-Cartier	Q.	.....	Sergent	5e bataillon	20 00	.....	.....
242	145	Boucher, Jean Bte	91	St. Pacôme	Kamouraska	Q.	M. J. U. La Rivière	Soldat	1er do	20 00	.....	.....
243	147	Bourgeois, Maurice	82	St. Anne le	Kamouraska	Q.	C. A. P. Pelletier, M.P.	Soldat	1er do	20 00	.....	.....
244	214	Bourgault, François.	80	Pocoucière	Kamouraska	Q.	C. A. P. Pelletier, M.P.	do	5e do	20 00	.....	.....
245	253	Boisvert, Michel	81	Joli	L'Islet	Q.	.....	do	2e do	20 00	.....	.....
246	254	Boisvert, Amable	83	St. Thomas.	Yamaska	Q.	C. Gill, M.P.	do	3e do	20 00	.....	.....
247	306	Bousvert, Pierre	87	L'Avenir	Yamaska	Q.	C. Gill, M.P.	do	2e do	20 00	.....	.....
248	333	Boucher, Pierre	82	St. Thomas.	Drummond	Q.	S. Fraser	do	5e do	20 00	.....	.....
249	336	Bonni, Jean Bte	86	St. Charles.	Joliette	Q.	A. P. Beaupré, M.D.	do	3e do	20 00	.....	.....
250	484	Boucher, Henri	79	St. Norbert.	Berthier	Q.	A. P. Beaupré, M.D.	do	3e do	20 00	.....	.....
251	599	Bouliane, Thomas	82	Québec	Québec	Q.	.....	do	5e do	20 00	.....	.....

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
252	608	Boudreau, Olivier	86	St. Louis	Lotbinière	Q.	J. Brown, M.P.	Lieutenant	1er bataillon	20 00	.....	Non enrôlé.
253	637	Bosely, Edw. Paul.	75	Belleville	Hastings	Q.	.....	Soldat	5e bataillon	20 00	.....	.....
254	646	Boisquet, de Larose,	78	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.	.....	do	Col. Alet	20 00	.....	.....
255	663	Bondy, Charles	91	Riv. Canards	Essex	O.	W. McCraney, M.P.	do	Col. Hatt	20 00	.....	.....
256	698	Bonham, Josiah	86	St. George	Brant	O.	.....	do	Montréal	20 00	.....	.....
257	731	Bouthillier, Alexis	80	St. Hubert	Chambly	Q.	.....	do	Chasseurs	20 00	.....	.....
258	733	Boissonnault, de St.	81	St. Valentin	St. Jean	Q.	F. Bourassa, M.P.	do	St. Denis	20 00	.....	.....
259	749	Bourgeois, François.	80	St. Antoine.	Verchères	Q.	J. Picard, M.P.P.	Caporal	1er bataillon	20 00	.....	.....
260	762	Boyer, Barthélemi	83	Wotton	Wolfe	Q.	.....	Soldat	2e Montréal	20 00	.....	.....
261	783	Bouchard, John	86	Montréal	Cité	Q.	.....	do	Laachine	20 00	.....	.....
262	848	Boileau, Athanase	83	Laachine	Jacq. Cartier	Q.	E. Laflamme, M.P.	do	1er bataillon	20 00	.....	.....
263	881	Bolly, Isaac	78	Bate St. Paul	Charlevoix	Q.	.....	do	5e bataillon	20 00	.....	.....
264	948	Bourgeois, Joseph	84	Ste. Angèle	Nicolet	Q.	J. A. Blondin	do	1er bataillon	20 00	.....	.....
265	950	Bourget, Louis	80	St. Joseph	Lévis	Q.	.....	do	5e bataillon	20 00	.....	.....
266	956	Boissonnault, Joseph	86	Béancour	Nicolet	Q.	.....	do	Prince-Ed.	20 00	.....	.....
267	959	Bourgard, Conrad	80	Pringer	Prince-Ed	Q.	.....	do	Norfolk	20 00	.....	.....
268	965	Bouhner, Mathias.	77	New Sarum.	Elgin	Q.	L. D. Supte	do	Lavalrie	20 00	.....	.....
269	990	Bourdon, Michael	80	Lavaltrie	Berthier	Q.	G. Cheval, M.P.	do	4e bataillon	20 00	.....	.....
270	1047	Bougrette, Jean L.	82	St. Brigide.	Iberville	Q.	.....	do	4e bataillon	20 00	.....	.....
271	1083	Boissonnault, Amable	84	St. Croix	Lotbinière	Q.	.....	do	1er bataillon	20 00	.....	.....
272	1094	Boisvert, Baptiste	81	St. Croix	Lotbinière	Q.	.....	do	1er bataillon	20 00	.....	.....
273	1134	Bolduc, Jacques	83	St. Raphaël	Bellechasse	Q.	.....	do	1er bataillon	20 00	.....	.....
274	1149	Boulanger, Augu-	83	St. Charles	Bellechasse	Q.	S. Coupal, M.P.	do	1er bataillon	20 00	.....	.....
275	1165	Bouchard, Louis	82	St. Rémi	Napierville	Q.	.....	do	St. Denis	20 00	.....	.....
276	2272	Bonnier, alias Plante,	79	Charles-	Isagot	Q.	.....	do	1er Québec	20 00	.....	.....
277	2276	Bourco, Louis	77	St. Pie	Québec	Q.	.....	do	3e bataillon	20 00	.....	.....
278	2342	Bonamy, de L'Espé-	85	St. Xavier	Marquette	M.	.....	do	St. Denis	20 00	.....	.....
279	2346	Bonin, Antoine	85	Danielson-	ville	E. U.	Dr. Archaibeault	do	St. Denis	20 00	.....	.....
280	2376	Boudrias, Jean Bte.	80	Montréal	Connecticut	Q.	D. Koudras	do	Beauharnois	20 00	.....	.....
281	2381	Bouville, François	85	Montréal	Cité	Q.	N. Picard	do	B-e-nharois	20 00	.....	.....
282	2382	Boutet, Charles	.....	Beauport	Québec	Q.	.....	do	2e bataillon	20 00	.....	.....
283	1268	Boisvert, Jos. Am-	82	La Bate du	Nicolet	Q.	C. Gill, M.P.	do	3e bataillon	20 00	.....	.....
284	1290	Bonin, Pierre	79	Febyre	Québec	Q.	.....	do	1er bataillon	20 00	.....	.....
285	1295	Bolvin, Elise	82	St. Denis	St. Hyacinth	Q.	.....	do	1er bataillon	20 00	.....	.....
286	1297	Bouchard, Etie.	83	St. Iréné	Charlevoix	Q.	.....	Sergent	3e bataillon	20 00	.....	.....
287	1297	Bordier, Joseph	78	St. Victoire	Richeieu	Q.	I. Barthe, M.P.	Soldat	1er bataillon	20 00	.....	.....
288	1412	Bowly, Adam	83	Waterford	Norfolk	Q.	.....	Soldat	Col. Beasly	20 00	.....	.....
289	1454	Bourgault, Pierre.	82	Montréal	Cité	Q.	.....	do	Descham-	20 00	.....	.....

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
280	1283	Bonin, Gabriel.....	81	St. Denis.....	St. Hyacinth	Q.	.....	Soldat.....	St. Denis.....	\$ cts.	.....	.....
291	2465	Boisvert, François.....	83	Lotbinière.....	Lotbinière.....	Q.	.....	(Chaloupier.....	Boucherville.....	20 00	Rejeté.....	Non enrôlé. Décédé.
292	1499	Boisvert, Joseph.....	83	St. Maurice.....	St. Maurice.....	Q.	.....	Soldat.....	.....	.....	.....	.....
293	1526	Boudria, Joseph.....	81	St. Laurent.....	Jacques Car- tier.....	Q.	A. Lecours, N.P.....	do	5e bataillon.....	20 00	.....	.....
294	1529	Bourbonnier, Jean Bte.....	86	Hochelaga.....	Hochelaga.....	Q.	.....	do	Descham- beault.....	20 00	.....	.....
295	1544	Bourbeau dit, Joseph	82	St. Ger- trude.....	Nicolet.....	Q.	J. A. Blondin.....	Caporal.....	5e bataillon.....	20 00	.....	.....
296	1622	Boisvert, François.....	82	St. Barnabé.....	St. Maurice.....	Q.	C. Lajoie, M.P.....	Soldat.....	Capt. C. Lesieur.....	20 00	.....	.....
297	1652	Boutin, Simon.....	94	N. D. de	Bellechasse.....	Q.	.....	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
298	1707	Boo's, Joseph.....	79	Buckland.....	Monck.....	Q.	.....	do	Chumby.....	20 00	.....	.....
299	1731	Bourbeau, Jean.....	85	St. Anne.....	Rouville.....	Q.	.....	do	St. Denis.....	20 00	.....	.....
300	1738	Bousquet, Hypolite.....	80	Iberville.....	Iberville.....	Q.	.....	do	.....	20 00	.....	.....
301	1747	Bourcier, Louis.....	80	Chateau- gusy.....	Chateau- gusy.....	Q.	.....	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
302	1796	Boissonneau, dit St.	90	St. Michel,	Napierville.....	Q.	.....	Sergent.....	Voligeurs.....	20 00	.....	.....
303	1798	Onge, François.....	95	St. Michel.....	do	Q.	.....	Soldat.....	2e bataillon.....	20 00	.....	.....
304	1828	Bourassa, Charles.....	79	La Baie du	Nicolet.....	Q.	C. Gill, M.P.....	do	8e bataillon.....	20 00	.....	.....
305	1604	Bousquet, Bazile Vi- tal.....	85	Montréal.....	Gité.....	Q.	Decary et Larue.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
306	1923	Bonlet-ite, Joseph.....	84	Bedford.....	Missisquoi.....	Q.	L. Barthe, M.P.....	do	St. Hyacinth	20 00	.....	.....
307	1938	Boivin, Paul.....	83	St. Ours.....	Richelet.....	Q.	.....	do	St. Ours.....	20 00	.....	.....
308	1937	Boisvert, Jean Bte.....	80	Vieilles For- ges.....	St. Maurice.....	Q.	.....	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
309	2051	Bolly, Jean Bte.....	80	Chicoutimi.....	Chicoutimi.....	Q.	E. Cimon, M.P.....	do	6e bataillon.....	20 00	.....	.....
310	2060	Boivin, Marcel.....	80	St. Sébastien.....	Iberville.....	Q.	F. Béchar, M.P.....	do	Laacadie.....	20 00	.....	.....
311	2071	Boivin, Antoine.....	83	Montréal.....	Cité.....	Q.	.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
312	2074	Bouardier, Michel.....	84	St. Timothé.....	Beaubarnois.....	Q.	U. J. Robillard, M.P.....	do	Chambly.....	20 00	.....	.....
313	2152	Bouchev, François.....	84	Waterloo.....	Shefford.....	Q.	J. P. Noyes.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
314	2200	Boulet, Pierre.....	81	Québec.....	Québec.....	Q.	J. B. Hanel, N.P.....	do	1er bataillon	20 00	.....	Décédé. A procuré un substitut.
315	2491	Bouchard, Jean Bte.....	83	H. bertville.....	Chicoutimi.....	Q.	A. Dumas.....	do	Bate St. Paul Norfolk.....	20 00	.....	.....
316	2498	Bodine, Nicolas.....	87	Tship. Moss.....	Middlesex.....	Q.	.....	do	Norfolk.....	20 00	.....	.....
317	2549	Bourré, Joseph.....	91	Staufold.....	Arthabaska.....	Q.	W. Laurier, M.P.....	do	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
318	2534	Bouchard, Jean Bte.....	82	Montréal.....	Cité.....	Q.	J. G. D'Amour.....	do	2e bataillon.....	20 00	.....	.....
319	2624	Bordeau, Ignace.....	85	St. Isidore.....	Laprairie.....	Q.	N. Prevost, M.D.....	do	Chasseurs.....	20 00	.....	.....
320	2616	Boutic, François G.....	81	Ham Nord.....	Wolfe.....	Q.	.....	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
321	2713	Boyle, John.....	81	Monghit.....	York.....	Q.	.....	do	R-sex.....	20 00	.....	.....
322	2744	Boadwin, Alex.....	86	Woodville.....	Victoria.....	Q.	.....	do	Cl Robinson.....	20 00	.....	Non payé. Le crédit voté étant épuisé.
323	2876	Boyd, James.....	84	St. André.....	Charlotte.....	N.B.	.....	Sergent.....	1er Charlotte.....	20 00	.....	.....
324	492	Boyer, Toussaint.....	96	Pointe aux Trembles.....	Hocheleagt.....	Q.	J. P. Lanthier, M.P.....	do	Longue Pate Vaudreuil.....	20 00	.....	.....
325	2882	Boyer, François.....	79	St. Ignace.....	Soulanges.....	Q.	.....	Soldat.....	.....	20 00	.....	.....
326	2884	Boucher, dit Bouiller, Joseph.....	83	St. Jean.....	St. Jean.....	Q.	F. Marchand, M.P.....	Sergent.....	GuidesHebrt.....	20 00	.....	.....
327	3061	Boutreau, Sébastien.....	83	Madisco.....	Gloucesster.....	N.B.	.....	Soldat.....	Voyageurs.....	20 00	.....	.....
328	2913	Bouvier, Michel.....	86	Montréal.....	Cité.....	Q.	Lt-col. D'Orsonnens.....	Caporal.....	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
329	2221	Bow-leigh, Jacob.....	78	Woodhouse.....	Norfolk.....	Q.	.....	Soldat.....	Col. Nilles.....	20 00	.....	.....
330	2918	Bonin, J-seph.....	81	St. Jean.....	St. Jean.....	Q.	.....	do	St. Denis.....	20 00	.....	.....
331	2208	Boisvert, Augustin Isaac.....	86	Yamachiche.....	Yamachiche.....	Q.	F. Rouleau, M.P.....	do	3e bat. E.M.....	20 00	.....	.....
332	932	Bouch, François.....	84	St. Bernard.....	Dorchester.....	Q.	.....	do	6e bataillon.....	20 00	.....	.....
333	2039	Bruillet, dit Madine, Pierre.....	81	Holyoke.....	Mass.....	E.U.	F. Béchar, M.P.....	do	3e bataillon.....	.....	Rejeté.....	A laissé les limi- tes.
334	935	Bristol, Colman.....	80	Bath.....	Lennox.....	Q.	A. F. Macdonald, M.P.....	do	Stormont.....	20 00	.....	.....
335	1019	Brownell, Stephen.....	81	Montlinete.....	Shermont.....	Q.	.....	do	Lennox.....	20 00	.....	.....
336	1018	Brown, Benjamin.....	78	Pitton.....	P. Edouard.....	Q.	.....	do	L-nnox.....	20 00	.....	.....
337	1016	Brouiller, Joseph.....	80	St. Jean-Bte.....	Louville.....	Q.	G. Cheval, M.P.....	do	Belœil.....	20 00	.....	.....
338	1083	Bristol, John W. sley.....	82	Napanee.....	Lennox.....	Q.	William-et Hooper.....	do	Lennox.....	20 00	.....	.....
339	700	Brown, Henry.....	88	Leamington.....	Essex.....	Q.	W. McGregg, M.P.....	do	1er Lincoln.....	20 00	.....	Non enrôlé.
340	3075	Brownson, AnwBates.....	87	Bayfield.....	Huron.....	Q.	.....	do	1er Lincoln.....	20 00	.....	.....
341	630	Brunseau, Michel.....	82	St. Raymond.....	Portneuf.....	Q.	.....	Soldat.....	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
342	620	Breccette, Hypolite.....	87	Péteaucou- chene.....	Simcoe.....	Q.	.....	do	Voligeurs.....	20 00	.....	.....
343	45	Brown, Christian Ju- lien.....	78	Pittsburg.....	Frontenac.....	Q.	.....	do	Norfolk.....	20 00	.....	.....
344	7	Brodeur, Augustin.....	88	Montréal.....	Cité.....	Q.	Lt-col. d'Orsonnens.....	do	2e bataillon.....	20 00	.....	.....
345	8	Brechin, J-an Bte.....	83	Longueuil.....	Chambly.....	Q.	E. X. (Jinar) M.D.....	do	Quebec.....	20 00	.....	.....
346	15	Braulshaw, George.....	84	Hamilton.....	Hamilton.....	Q.	R. R. Waddel.....	Caporal.....	1er Lincoln.....	20 00	.....	.....
347	23	Brisson, Auguste.....	85	St. Emclie.....	Lotbinière.....	Q.	Rév. A. Bernier.....	Soldat.....	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
348	169	Brule's, Joseph.....	82	St. Gabriel.....	Berthier.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
349	136	Brouse, Peter.....	81	Morrisburg.....	Dundas.....	Q.	H. Cook, M.P.....	Ser-gent.....	Dundas.....	20 00	.....	.....
350	123	Brisebois, Fras.....	85	St. E. Geur.....	Jacques Car- tier.....	Q.	.....	do	2e bataillon.....	20 00	.....	.....
351	245	Bren, Joseph Ed.....	82	L'Assomp- tion.....	L'Assomp- tion.....	Q.	.....	do	7e bataillon.....	20 00	.....	.....
352	238	Brabant, Paul, sen.....	83	St. Lin.....	L'Assomp- tion.....	Q.	H. Hurteau, M.P.....	Soldat.....	Descham- beault.....	20 00	.....	.....

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
353	301	Brunet, Jean Bte.....	81	St. Calixte.....	Montcalm.....	Q.	Rév. Mr. Mireault.....	Soldat.....	Descham- beault.....	\$ cts.		
354	386	Brousseau, Michel.....	82	Ste. Adèle.....	Terrebonne.....	Q.	R. Masson, M.P.....	do	5e bataillon.....	20 00		
355	598	Briault, Louis.....	82	St. Rômi.....	Napierville.....	Q.	S. Coupal, M.P.....	do	2e bataillon.....	20 00		
356	1161	Brière, Jean Bte.....	83	St. Anne de la Pérade.....	Champlain.....	Q.	.....	do	4e bataillon.....			Décédé.
357	1171	Brisson, dit Bastien, Jean Bte.....	83	St. Rômi.....	Napierville.....	Q.	.....	do	Chasseurs.....	20 00		
358	1198	Brousseau, Isidore ..	83	St. Pierre les Bequets.....	Nicolet.....	Q.	.....	Caporal.....	5e bataillon.....	20 00		
359	1199	Brousseau, Martin.....	84	St. Pierre les Bequets.....	Nicolet.....	Q.	.....	Soldat.....	1er bataillon.....	20 00		
360	1260	Bruif, Pierre, sén.....	86	St. Maurice.....	Champlain.....	Q.	.....	do	Boucherville.....	20 00		
361	2350	Brown, George.....	85	Sylvan.....	Middlesex.....	Q.	.....	do	Lennox.....	20 00		
362	2386	Brisbin, William.....	79	Bomanton.....	Northum- berland.....	O.	W. Kerr, M.P.....	do	Col. Hamil- ton.....	20 00		
363	2397	Brown, Thompson.....	78	Phillipsville.....	Leeds.....	O.	.....	do	Leeds.....	20 00		
364	2410	Braut, Paul.....	82	Ste. Mélanie d'Allobout.....	Joliette.....	Q.	L. F. Baby, M.P.....	do	Capt. L'- Ange.....	20 00		
365	1303	Brays, François.....	82	St. Polycarpe.....	Soulanges.....	Q.	J. P. Lantier, M.P.....	do	Vaudreuil.....	20 00		
366	2454	Brousseau, Gabriel.....	78	Putnam.....	Connecticut, Oxford.....	E.U.	I. Barthe, M.P.....	do	5e bataillon.....	20 00		Rejeté.
367	2477	Brown, Brinon Peine Brouillette, Jean Bte.	83 81	Ingersoll Pointe aux Trembles.....	Oxford, Hochelaga.....	O.	.....	do	Oxford.....	20 00		A laissé les limi- tes.
368	1496	Bright, John.....	82	Toronto.....	York.....	Q.	Thos. Moss.....	do	Longue Pointe.....	20 00		
369	1504	Brooks, Cooper.....	83	Campbell's Cross.....	Peel.....	O.	.....	do	Voyageurs.....	20 00		
370	1550	Broudeur, Bazile.....	83	Canrobert.....	Rouville.....	Q.	.....	do	St. Denis.....	20 00		
371	1760	Brown, Moses.....	85	St. Roch.....	Québec.....	Q.	Jas. Brouard.....	Sergent.....	Miliciens.....	20 00		Rejeté.
372	1809	Brisson, Joseph.....	89	St. Rômi.....	Napierville.....	Q.	O. Bedard.....	Soldat.....	Beauharnois	20 00		A servi dans un rég. de ligne.

374	1813	Brown, William.....	82	Elgin.....	Leeds.....	O.	P. Pennock.....	do	Grenville.....	20 00		
375	1825	Brisson, Jean Bte.....	86	St. Liguori.....	Montcalm.....	O.	.....	do	2e bataillon.....	20 00		
376	1878	Brière, Augustin.....	85	Québec.....	Québec.....	O.	.....	do	do	20 00		
377	2061	Brean, Pierre.....	82	St. Sébastien	Iberville.....	Q.	F. Bécard, M.P.....	do	Lacadie.....	20 00		
378	2098	Brunet, Joseph.....	79	Trois Ri- vières.....	St. Maurice, Vermont.....	Q.	.....	do	2e bataillon.....	20 00		
379	2147	Bruelle, Pierre.....	84	Bethel.....	Vermont.....	E.U.	A. Lusignan.....	do	Voltigeurs.....	20 00		Rejeté.
380	2193	Braut, dit Barron, Vital.....	82	Ste. Martine.....	Château- guay.....	Q.	.....	do	Chasseurs.....	20 00		A laissé les limites.
381	*673	Brazeau, François.....	96	Lanoraie.....	Berthier.....	Q.	Capt. F. Gagnier.....	do	Chasseurs.....	20 00		
382	2593	Brisette, Joseph.....	86	Village Frost.....	Shefford.....	Q.	.....	do	Québec.....	20 00		
383	2629	Brown, Elakam.....	80	Montréal.....	Shelford Cité.....	Q.	.....	do	Capt. Poirier Montréal.....	20 00		
384	2741	Bradley, Onesime Gould.....	79 78	Aylmer.....	Elgin.....	O.	W. E. Murray.....	do	Middlesex.....	20 00		
385	2774	Braut, David.....	78	Milgrove.....	Wentworth.....	O.	.....	do	1er bataillon.....	20 00		
386	3014	Braut, Albert.....	84	Township Nelson.....	Halton.....	O.	.....	do	Col. Claus.....	20 00		
387	2848	Brousseau, Louis.....	80	St. Isidore.....	Laprairie.....	Q.	.....	do	Voltigeurs.....	20 00		
388	3102	Brouiller, Joseph.....	86	Longue Pte. Hochelaga.....	St. Hyacinth Ottawa.....	Q.	.....	do	Longue Pte.....	20 00		
389	2898	Broudeur, dit Lavigne, Jean Bte.....	86	St. Charles, Templeton.....	Laprairie.....	Q.	.....	do	5e bataillon.....	20 00		
390	2907	Brunette, Janvier.....	82	Laprairie.....	Ottawa.....	Q.	.....	Caporal.....	2e do Longue Pointe.....	20 00		
391	2921	Brussard, Pierre.....	82	Laprairie.....	Laprairie.....	Q.	.....	do	4e bataillon.....	20 00		
392	*125	Buteau, Louis.....	83	St. Raphaël.....	Bellechasse.....	Q.	.....	Soldat.....	2e do Longue Pointe.....	20 00		
393	362	Burlingham, Farnan ley.....	82	Cherry Val- ley.....	P. Edouard.....	Q.	.....	do	P. Edouard.....	20 00		
394	765	Bush, Gilbert.....	80	St. Armand.....	Missisquoi.....	Q.	P. Smith, J.P.....	do	6e Rouville.....	20 00		
395	685	Bussière, Joseph.....	86	Sorel.....	Richelieu.....	Q.	.....	do	Lavalrie.....	20 00		
396	629	Burroughs, William.....	79	Barnston.....	Stanstead.....	Q.	C. C. Colby, M.P.....	do	Infant légèr de la front.....	20 00		
397	493	Bush, William.....	77	Briston's Corners.....	Dundas.....	O.	J. N. Tuttle.....	do	Dundas.....	20 00		
398	472	Buisson, Pierre.....	89	Belle Rivière.....	Essex.....	O.	F. Bouillier.....	Caporal.....	Voltigeurs.....	20 00		
399	244	Burns, David.....	79	Oxford.....	Kent.....	O.	.....	Tompette.....	Col. Church 6e bataillon.....	20 00		
400	1317	Butler, Simon.....	84	Québec.....	Québec.....	O.	.....	Soldat.....	York.....	20 00		
401	1345	Butler, Francis.....	81	Fortonville.....	York.....	O.	J. Stephenson.....	do	York.....	20 00		
402	1358	Burroughs, Joseph.....	78	South Barns- ton.....	Stanstead.....	Q.	.....	do	Inf. lég. fon 1er bataillon.....	20 00		
403	1408	Buckner, Theler.....	77	Port Ryerse.....	Norfolk.....	Q.	O. Colby, M.P.....	do	Lincoln.....	20 00		
404	1422	Buckner, Philip.....	79	Houghton Centre.....	Norfolk.....	O.	.....	do	Lincoln.....	20 00		
405	1563	*Bushey (Boucher) F. Xavier.....	92	Meaford Grey.....	Grey.....	O.	O. R. Sing.....	do	Capt. Kerr.....	20 00		
406	1782	Buck, Peter.....	82	Brenford.....	Leeds.....	O.	W. D. Webster.....	do	Lincoln.....	20 00		
407	1804	Buck, William Fer- rie.....	78	Newboro.....	Leeds.....	O.	E. C. Slicer.....	do	Leeds.....	20 00		
408	1873	Bury, William.....	79	Bath.....	Addington.....	O.	.....	do	Lennox.....	20 00		A servi dans un corps impérial.

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas non payés.	Observations.
409	2010	Butteau, Nicolas	84	St. Urbain	Chaudière-guy	Q.		Sergent	Capt. La-marque	20 00	
410	2048	Burritt, Edmund	81	Thornbury	Guy	Q.	E. Burritt	Passeigne	Grenville	20 00	
411	2494	Buckbee, Peter	81	Smithville	Lincoln	Q.		Soldat	Lincoln	20 00	
412	2603	Burwash, Mat, senr	85	St. André	Argenteuil	Q.	MaJ. MacDonald	Caporal	Ottawa	20 00	
413	2694	Buell, Kinako	82	Chantry	Leeds	Q.		Soldat	1er bataillon	20 00	
414	2929	Burch, Levi	82	Ingersoll	Oxford	Q.	J. A. Skinner, M.P.	do	Oxford	20 00	Le crédit voté étant épuisé.
415	3009	Burnham, Oliver	86	Cuyuga	Haldimand	Q.		do	Lincoln	20 00	
416	3065	Burton, John	78	Curran	Prescott	Q.		do	Glengary	20 00	Services non certifiés.
417	3087	Burel, J. B.	82	Embrun	Russell	Q.	Geo. Latremouille	do	Belœil	20 00	
418	3022	Byckman, John	79	Aylmer	Elgin	Q.		do	Frontenac	20 00	
419	1582	Byron, François	87	Brookfield Nord.	Massachusetts	E. U.	Dr. Girard	Soldat	1er bataillon Boucherville		Rejeté. A laissé les lim. Services non certifiés.
420	13	Cadioux, Joseph	87	Longueuil	Chambly	Q.	O. Clark, M.P.P.	Sergent	Lennox	20 00	Non enrôlé.
421	*42	Calkins, Elijah Selly	82	Rothsay	Wellington	Q.			Capt. J. Le-pape		
422	94	Campagna, François	82	St. Julie de Somerset	Mégantic	Q.		Soldat	2e bataillon de bataillon	20 00	
423	143	Castonguay, Joseph	82	St. Roch	L'Islet	Q.	J. F. V. Bureau	do	Col. Larr	20 00	
424	169	Cadoret, Pierre	83	T. Rivière	3 rivières	Q.		do	vière	20 00	
425	178	Cardinal, Joseph	86	Montréal	Cité	Q.		do	Lennox	20 00	
426	199	Card, Amos	79	Colebrook	Addington	Q.	C. Warner	do	T. Rivière	20 00	
427	211	Cava, Clement	86	St. Stanislas	Champlain	Q.		do	Dundas	20 00	
428	218	Casselman, Wm	85	Winchester	Dundas	Q.		do	Voligeurs	20 00	
429	246	Catman, Pierre	83	Hemmingford	Huntingdon	Q.	J. Scriver, M.P.	do	Dundas	20 00	
430	297	Oasselman, John T.	80	Williamsburgh	Dundas	Q.		do	Dundas	20 00	

431	314	Cadotte, Jean Bie	86	St. Geneviève	Champlain	Q.	Lt.-Col. Massicotte	do	Boucherville	20 00	
432	475	Carle, Joseph	80	Rivière du Loup	Maskinongé	Q.	A. Boyer, M.P.	do	Boucherville	20 00	
433	486	Carman, Jacob	82	Iroquois	Dundas	Q.	N. Tuttle	Sous-officier de jour	Dundas	20 00	
434	523	Card, Stephen	78	Moscow	Addington	Q.	C. Warner	Soldat	Lennox	20 00	
435	526	Card, John	80	St. Paul Abotsford	Addington	Q.	C. Warner	do	Lennox	20 00	
436	532	Catvaldi, Michel	80	St. Paul Abotsford	Rouville	Q.		do	Chantry		Services non certifiés. Décédé.
437	623	Cameron, Duncan	82	Brantford	Brant	Q.	T. Webster	Soldat	Verchères	20 00	
438	653	Cadioux, François	88	St. Bruno	Chambly	Q.	Hon. A. H. Paquet	do	Lavalrie	20 00	
439	673	Caisse, Antoine	84	Lanoraie	Berthier	Q.	I. Barthe, M.P.	Sergent	2e bataillon	20 00	
440	690	Cantara, Jean Bie	85	Sorel	Richelieu	Q.	Hon. J. B. Guévre-mont	Soldat	6e bataillon	20 00	
441	702	Cartier, Joseph	79	St. Pierre	Richelieu	Q.		do	2e bataillon	20 00	
442	802	Cadioux, André	80	Pene-aud-couchine	Simcoe	Q.		do	Capt. L.	20 00	
443	894	Cameron, Antoine	78	Lévis	St. Barnabé	Q.		do	Boucher	20 00	
444	900	Caron, Pierre	89	St. Barnabé	St. Hyacinth	Q.		do	4e bataillon	20 00	
445	923	Carbonneau, André	82	St. Ours	Richelieu	Q.	L. Barthe, M.P.	do	4e bataillon	20 00	
446	985	Cava, Louis	85	St. François	Yamaska	Q.	A. F. Macdonald	do	Lancaster	20 00	
447	1011	Campbell, Donald	84	St. André	Cornwall	Q.		Sergent	Lennox	20 00	
448	1016	Cannon, Abraham	84	Bloomfield	P. Edouard	Q.	James Brown, M.P.	Soldat	Dundas	20 00	
449	1090	Cannif, Jonas	80	Beauville	Hastings	Q.	G. Fleming, M.P.	do	Gore	20 00	
450	1100	Campbell, William	80	Iroquois	Dundas	Q.	J. B. Pouliot, M.P.	do	2e bataillon	20 00	
451	1195	Casadei, James	86	Paris	Temiscouata	Q.	Hon. L. A. Desaulles	Sergt-major	6e bataillon	20 00	Décédé.
452	1229	Caouette, Joseph	85	Caouette	Middlesex	Q.	Rév. Laessirnye	Sergent	Yamaska	20 00	
453	2222	Campy, Isaar	80	Montreal	Cité	Q.	Rév. Laessirnye	Soldat	Yamaska	20 00	
454	2231	Campy, François	91	St. François	Yamaska	Q.		do	Cornwall	20 00	
455	2237	Cartier, Augustin	82	St. François	Yamaska	Q.	R. Harwood, M.P.	do	Vaudreuil	20 00	
456	2238	Cartier, Jean	81	St. François	Yamaska	Q.		do	Inf. lég. de la frontière	20 00	
457	2247	Cameron, John	85	Chatham	Keut	Q.		do	Chambly	20 00	
458	2256	Cadioux, Jacques	81	Vaudreuil	Brome	Q.		do	Lincoln	20 00	
459	2270	Cameron, Daniel	81	Farnham E.	Brome	Q.	Hon. A. H. Paquet	do	6e bataillon	20 00	
460	2313	Cardinal, Joseph	81	Salaberry	Beauharnois	Q.		Clairon	Glengary	20 00	
461	2320	Carpenter, Charles	80	Stony Creek	Wentworth	Q.	J. N. Tuttle	Soldat	Dundas	20 00	
462	2353	Carrier, Joseph	80	Sorel	Richelieu	Q.		do	4e bataillon	20 00	
463	2414	Caron, Pierre	79	Ormstown	Châteauguay	Q.		do	Capt. J. McKinnon	20 00	
464	1394	Carmas, Matthew	78	Iroquois	Dundas	Q.		General	1er bataillon	20 00	Recevait déjà une pension.
465	1463	Carrière, Joseph	82	Montreal	Cité	Q.		Soldat	5e bataillon	20 00	
466	1467	Cameron, Geo. Wm.	83	Port Burwell	Elgin	Q.		Sergent	Glengary	20 00	
467	1517	Carpentier, Laurent	84	Lacolle	St. Jean	Q.	F. Bonrass, M.P.	do	5e bataillon	20 00	
468	1553	Caron, Jean François	87	Canrobert	Rouville	Q.	Hon. W. B. Chaffers	Soldat	5e bataillon	20 00	
469	1587	Cameron, Rwen	76	Brewster	Huron	Q.		Sergent	Glengary	20 00	

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875	Domicile	Comté	Provinces	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
470	1788	Cameron, Samuel.....	83	Kingsley Falls.....	Drummond.....	Q.	Capt. Richard.....	Soldat	2e bataillon.	20 00	20 00	
471	1591	Casband, Michel.....	82	St. Antoine.....	Verchères.....	Q.	C. F. Germain, N.P.....	do	Verchères.....	20 00	20 00	
472	1610	Cameron, Duncan.....	81	Alexandria.....	Glengarry.....	Q.	do	do	Glengarry.....	20 00	20 00	
473	1611	Cain, Bernard.....	88	Charlottenburgh.....	Glengarry.....	O.	do	do	Glengarry.....	20 00	20 00	
474	1645	Card, Joseph.....	81	Enterprise.....	Addington.....	O.	do	do	Lennox.....	20 00	20 00	
475	1659	Campbell, Alexander.....	80	Georgetown.....	Halton.....	Q.	do	do	Niagara.....	20 00	20 00	
476	1676	Carmann, William.....	78	Wakefield.....	Ottawa.....	Q.	do	do	Grenville.....	20 00	20 00	
477	1706	Carscallen, James.....	79	Bellefleur.....	Hastings.....	Q.	do	do	Lennox.....	20 00	20 00	Services non certifiés.
478	1724	Campbell, Donald.....	81	Williams-town.....	Glengarry.....	O.	D. McGruer.....	do	Glengarry.....	20 00	20 00	
479	1855	Caisse, Pierre.....	88	St. Liguori.....	Montcalm.....	Q.	F. Dugas, M.P.....	do	4e bataillon.	20 00	20 00	
480	1860	Carboneau, Joseph.....	80	Berthier.....	Montmagny.....	Q.	do	do	4e bataillon.	20 00	20 00	
481	1860	Carboneau, Jacques.....	86	Berthier.....	Montmagny.....	Q.	do	do	4e bataillon.	20 00	20 00	
482	1968	Cadieux, dit Rouleau, Antoine.....	87	St. Jean.....	Ottawa.....	Q.	A. P. Caron, M.P.....	do	1er bataillon	20 00	20 00	
483	1995	Cardinal, Jean Bte.....	87	Eardley.....	Québec.....	Q.	F. G. Marchand, M.P.....	do	Col. Decasse	20 00	20 00	
484	2029	Caillé, Joseph.....	85	St. Jean.....	St. Jean.....	Q.	do	do	2e bataillon.	20 00	20 00	
485	2064	Cartier, Pierre.....	90	St. Jean.....	St. Jean.....	Q.	F. G. Marchand, M.P.....	do	Guides	20 00	20 00	
486	2088	Carrière, Charles.....	79	Sherbrooke.....	Sherbrooke.....	Q.	E. T. Brooks, M.P.....	do	Hébert.....	20 00	20 00	
487	2118	Cadoret, Charles.....	81	St. Sauveur.....	Québec.....	Q.	Lt.-col. Laurin.....	do	1er bataillon	20 00	20 00	
488	2192	Caughell, George.....	80	Yarmouth Centre.....	Elgin.....	O.	do	Sergt. d'ord.	8e bataillon.	20 00	20 00	
489	2512	Carpentier, Louis.....	81	St. Sébastien.....	Iberville.....	Q.	do	Soldat	Niagara	20 00	20 00	
490	2574	Camié, Charles.....	89	Chester Ouse.....	Arthabaska.....	Q.	do	do	Voligeurs.....	20 00	20 00	
491	2598	Catndal, Jean Bte.....	82	L'Ange Gardien.....	Rouville.....	Q.	do	do	1er bataillon	20 00	20 00	
492	2202	Carpentier, Benj.....	86	St. Onthbert.....	Berthier.....	Q.	do	do	Voligeurs.....	20 00	20 00	
								do	Capt. Mabeu	20 00	20 00	

493	2616	Cadioux, Jean Bte.....	80	Rivière des Prairies.....	Hochelaga.....	Q.	Jean Desjardins.....	do	Longue Pointe.....	20 00	20 00	
494	2617	Cadioux, Joseph.....	86	Prairies.....	Hochelaga.....	Q.	Gédéon Martel.....	do	Longue Pointe.....	20 00	20 00	
495	2657	Campbell, James.....	79	Brookville.....	Leeds.....	O.	do	do	Grenville.....	20 00	20 00	
496	2670	Carrier, Louis.....	81	Vankleeck Hill.....	Prescott.....	O.	W. Harkin, M.P.P.....	do	Col. Trudeau	20 00	20 00	
497	2675	Campbell, James.....	81	Parran's Point.....	Stormont.....	O.	do	do	Stormont.....	20 00	20 00	
498	2683	Cain, David Robins.....	78	Caintown.....	Leeds.....	O.	do	do	Leeds.....	20 00	20 00	
499	2761	Caisey, Belont.....	80	Roucouche.....	N.B.....	N.B.	do	do	Northumbri	20 00	20 00	
500	3019	Cameron, Finlay.....	77	Burgessville.....	Oxford.....	O.	J. A. Skinner, M.P.....	do	Ch. Robinson	20 00	20 00	
501	2769	Campbell, Lewis.....	78	Neison.....	Falton.....	O.	do	do	Lincoln.....	20 00	20 00	
502	3051	Caisse, Louis.....	80	Lanorait.....	Berthier.....	Q.	do	do	.....	20 00	20 00	Décédé.
503	2862	Cartier, Joseph, dit Lafotte.....	81	St. Guire.....	Yamaska.....	Q.	do	Soldat	Capt. Lafontaine	20 00	20 00	
504	2914	Caisse, Joachim.....	83	Lenoraie.....	Berthier.....	Q.	do	Chaloupier	.....	20 00	20 00	Rejeté..... Non enrôlé. Le crédit voté étant épuisé.
505	3093	Carrier, Louis.....	89	T-Rivières.....	T-Rivières.....	Q.	do	Soldat	T-Rivières.....	20 00	20 00	Rejeté..... Régulier, et a laissé les limit.
506	2934	Carrier, Joachim, dit Lafotte.....	84	St. François Yamaska.....	Yamaska.....	Q.	M. Fortier.....	do	4e bataillon	20 00	20 00	
507	2331	Cedillot, Denis.....	83	Rouse's Pt. New York.....	Portneuf.....	E.U.	J. U. Tremblay.....	do	Miliciens.....	20 00	20 00	
508	297	Chaillé, Urbain.....	81	Cap Santé.....	Portneuf.....	Q.	A. De St. George, M.P.....	do	1er bataillon	20 00	20 00	
509	86	Chevandier, dit Lepine, Pierre.....	88	L'Assompt'n.....	L'Assompt'n.....	Q.	do	do	3e bataillon.	20 00	20 00	
510	87	Chaput, Joseph.....	88	L'Assompt'n.....	L'Assompt'n.....	Q.	do	do	3e bataillon.	20 00	20 00	
511	114	Champagne, Joseph.....	84	St. Norbert.....	Berthier.....	Q.	do	do	Capt. Paquet	20 00	20 00	
512	122	Chatterton, Joseph.....	80	Odesse.....	Lennox.....	Q.	do	do	Lennox.....	20 00	20 00	
513	172	Chaval, dit St. Jacques, Harry.....	85	Roxton Falls.....	Shefford.....	O.	A. O. T. Beauchemin.....	do	2e bataillon.	20 00	20 00	
514	191	Chapman, Basile.....	85	Harlem.....	Leeds.....	O.	Lewis Chapman.....	do	Leeds	20 00	20 00	
515	221	Channon, Isaac.....	83	St. Osaire.....	Rouville.....	Q.	do	Soldat	1er bataillon	20 00	20 00	
516	229	Charbonnais, Isac.....	77	Gentilly.....	Nicolet.....	Q.	J. Gaudet, M.P.....	do	4e bataillon.	20 00	20 00	
517	357	Charbonnais, Louis.....	81	St. Julie.....	Verchères.....	Q.	G. Cheval, M.P.....	do	Verchères.....	20 00	20 00	
518	339	Chicoine, Victor.....	80	St. Jean Bte.....	Rouville.....	Q.	E. C. Siter.....	do	Leeds.....	20 00	20 00	
519	387	Chase, Benj.....	88	Lynhurst.....	Leeds.....	Q.	do	do	1er bataillon	20 00	20 00	
520	414	Charbonneau, Chas.....	79	St. Joseph.....	Levis.....	Q.	C. Warner.....	do	Genie R.....	20 00	20 00	
521	527	Charlton, John.....	76	Harr wsmith.....	Addington.....	Q.	do	Soldat	Québec.....	20 00	20 00	
522	542	Charrow, Andrew.....	84	Dover, Sud.....	Kent.....	O.	do	do	St. Ours.....	20 00	20 00	
523	563	Chapelaine, dit Beaulac, Antoine.....	83	St. Roch.....	Richelieu.....	Q.	Rév. P. Larochelle.....	do	St. Ours.....	20 00	20 00	
524	568	Champagné, dit Desparois, Louis.....	81	Caughn'wga.....	Laprairie.....	Q.	A. De Lorimier.....	do	Voligeurs.....	20 00	20 00	
525	643	Charbonneau, Joseph.....	80	St. Vincent.....	Laval.....	Q.	do	do	Ile Jésus.....	20 00	20 00	
526	719	Chartrand, Joseph.....	82	Montreal.....	Montreal.....	Q.	do	do	6e bataillon	20 00	20 00	

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
527	747	Chevalt, dit St. Jacques, Joseph.	81	St. Antoine.	Verchères	Q.	H. Hurteau, M.P.	Caporal	St. Denis	20 00		
528	792	Chartrain, Jacques.	79	St. Roch.	Québec	Q.	J. L. Biggar, M.P.	Soldat	1er bataillon	20 00		
529	828	Chevigny, dit Durand, Jean Bte.	82	L'Assompt'n	L'Assompt'n	Q.	R. Fiset, M.P.	do	3e bataillon	20 00		
530	836	Chis olm, Angus A.	78	Port Hope	Durham	Q.	L. D. Lafontaine, M.D.	do	1er bataillon	20 00		
531	939	Charvet, Michel	81	St. Hélène	Kamouraska	Q.	V. Gladu, N.P.	do	2e bataillon	20 00		
532	941	Chapeton, Joseph	84	St. Patrice	Napierville	Q.	J. B. Poulhot, M.P.	do	3e bataillon	20 00		
533	984	Chapdelaine, Joseph	80	St. François	Yamaska	Q.	J. B. Poulhot, M.P.	Serjeant	1er bataillon	20 00		
534	1225	Chunard, Louis	85	St. Alxandre	Kamouraska	Q.	J. B. Poulhot, M.P.	Soldat	3e bataillon	20 00		
535	1226	Chamberland, J. Bte	83	Fraserville	Témiscouata	Q.	J. A. Ouellette.	Soldat	Québec	20 00		
536	1232	Chamberland, Frncs	79	St. Modeste	Témiscouata	Q.		Serjeant	3e bataillon	20 00		
537	2227	Chicoine, Antoine	86	Newport	Michigan	E.U.		Soldat	1er bataillon	20 00		A laissé les limites.
538	2362	Charbonneau, Pierre	78	St. Urs	Richelieu	Q.		Soldat	3e bataillon	20 00		
539	2396	Chisholm, John	80	St. André	Storont	Q.		Soldat	3e bataillon	20 00		
540	2434	Chambers, Joseph	80	P'teanfill	Norfolk	Q.		Soldat	Storont	20 00		
541	1359	Charrette, Charles	80	St. M'grite	Terrebonne	Q.	R. Masson, M.P.	do	do	20 00		
542	1395	Chagnon dit Larose, Joseph	81	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.	Bourgeois et Mercier.	do	3e bataillon	20 00		
543	1418	Chambers, John	79	Oakland	Brant	Q.	J. Gaudet, M.P.	do	5e bataillon	20 00		
544	1442	Charest, Modeste	87	St. Césaire	Nicolet	Q.		Caporal	5e bataillon	20 00		
545	1452	Cha penier, Jean	83	Montréal	Otté	Q.		Soldat	5e bataillon	20 00		
546	1463	Chalifoux, Jean Bte.	80	Clarence	Russell	Q.	G. M. Prevost	do	2e bataillon	20 00		
547	1479	Chalifoux, Michel	92	Pointe aux Trembles	Lochelega	Q.		do	Longue Pnt.	20 00		
548	1493	Chalifoux, Jean Bte.	84	Pointe aux Trembles	Lochelega	Q.		do	Longue Pnt.	20 00		
549	1502	Cherrette, Bernard	81	St. Thomas	Montmagny	Q.		do	4e bataillon	20 00		
550	1511	Chapdelaine dit Charvet, André	84	St. Marcel	Richelieu	Q.		do	4e bataillon	20 00		
551	1688	Chenail, Antoine	84	St. Edouard	Napierville	Q.		do	Voligeurs	20 00		
552	1689	Chapeton, Jean Bte.	81	St. Edouard	Napierville	Q.	L. Lafontaine, M.D.	do	Voligeurs	20 00		

No.	Nom du milicien.	Age en 1875	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.	
553	2019	Charlebois, Jean Bte	85	Beauharnois	Beauharnois	Q.	U. Robillard, M.P.	do	5e bataillon	20 00		
554	2062	Charlani, Joseph	87	It au Rochet	Missisquoi	Q.	F. Béchard, M.P.	do	Voligeurs	20 00		
555	2115	Charron, François	83	Longueuil	Chambly	Q.		do	Cap Trudon	20 00		
556	2141	Chavanel, Pierre	93	Charlesbourg	Québec	Q.	A. P. Caron, M.P.	do	Québec	20 00		
557	2209	Chaussé, Alexis	85	St. Cuthbert	Brûlerie	Q.		do	3e bat. E. M.	20 00		
558	2492	Châtigny, Louis	90	Broughton	Beauce	Q.	Major S. Macdonald	do	1er bataillon	20 00		
559	2648	Charlebois, Joseph	95	St. André	Argenteuil	Q.	W. Levingston	do	Tecumseh	20 00		
560	3175	Chief Tom	90	Delaware	Middlesex	N.B.		Serjeant	Longue Pnt.	20 00		
561	2664	Chasse, Fierman	92	Frédéricton	York	N.B.		Soldat	Longue Pnt.	20 00		
562	2956	Christin, dit St. Amours, J. B.	87	L'Assompt'n	L'Assompt'n	Q.-U.		do	Deschamb't	20 00		A laissé les limites.
563	2916	Chateaugy, Charles	82	Oswego	New York	E.-U.		do	Voligeurs	20 00		
564	3038	Champagne, Ant.	80	Caughnawaga	Leprairie	Q.	J. A. Mousseau, M.P.	do	Capt. Kitson	20 00		
565	612	Chartier, Philippe	79	St. Pie	Bagot	Q.		do	4e bataillon	20 00		
566	622	Chisholm, Alexander	78	Frankford	Hastings	Q.		do	Gleungary	20 00		
567	931	Chaloup, dit L'grange Michel	80	St. Margue-rie	Dorchester	Q.-U.	F. Rouleau, M.P.	do	1er bataillon	20 00		
568	1140	Chaillet, François	82	St. Anne	Illinois	E.-U.		do	3e bataillon	20 00		
569	1556	Choquet, Jean Bte	84	Canrobert	Kouville	Q.	Capt. F. Gagnier	do	3e bataillon	20 00		
570	2321	Choquette, J. B.	80	St. Grégoire	Iberville	Q.	L. Delorm, M.P.	do	2e bataillon	20 00		
571	860	Civalier, Glaude	84	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.	F. Béchard, M.P.	do	Chambly	20 00		
572	98	Clement dit Bousquet, François	99	St. Martine	Chateauguy	Q.		do	St. Denis	20 00		
573	359	Cloutier, Prosper	78	St. Jude	St. Hyacinth	Q.		do	3e bataillon	20 00		
574	574	Cloutier, Pierre	80	St. Joseph	Maskinongé	Q.		do	2e bataillon	20 00		
575	524	Clark, Robert	82	Moscow	Addington	Q.	C. Warner	Sous-officier du jour	Essex	20 00		
576	617	Clark, John	85	North Ridge	Essex	Q.		Soldat	Addington	20 00		
577	797	Clement, Lewis	85	Longaboro	Addington	Q.		do	4e bataillon	20 00		
578	1087	Clement, Louis	83	St. Justin	Maskinongé	Q.	L. A. Boyer, M.P.	do	do	20 00		
579	2268	Clemending, Robert	77	Humberstone	Welland	Q.		do	Lincoln	20 00		
580	2372	Cliche, Jean Bte. dit Jeannot	85	Montebello	Ottawa	Q.	E. M. Bisson	do	Col. La-mothe	20 00		
581	1346	Clark, Daniel	78	Waterloo	Shefford	Q.	Hon. Huntington	do	2e bataillon	20 00		
582	1402	Clenkeson, Warren	81	Oakville	Halton	Q.	McGraney, M.P.	do	York	20 00		
583	2474	Clemen, Louis	87	Thorold	Welland	Q.	J. B. Plumb, M.P.	Lieutenant	Lincoln	20 00		Recevait déjà une pension.
584	2172	Clopin, Jean Bte	86	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.	L. Delorme, M.P.	Soldat	St. Hyacinth	20 00		
585	1546	Clive, Michael	88	Township de Cornwall	Storont	Q.		do	Storont	20 00		Décédé.
586	1546	Cloutier, Joseph	81	St. Roch	Québec	Q.		do	6e bataillon	20 00		
587	1704	Claus, Nicholas	79	Township de Clinton	Lincoln	Q.		do	4e bataillon	20 00		
588	1785	Clement, Samuel T.	80	Woodstock	Oxford	Q.	W. D. Webster	do	Niagara	20 00		
589	2084	Clement, Pierre	91	Coteau du Lac	Soulanges	Q.	J. P. Lantier, M.P.	Caporal	Vaudreuil	20 00		

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
590	2671	Clow, Henry D.	85	Brockville	Leeds	O.		Sergent	1er bataillon			
591	3045	Clark, Alex.		Anderson	Essex	O.		Eclaireur	Montreal	\$ cas. 20 00		
592	92	Côté, Louis	81	Ste. Julie de		O.						
593	101	Coons, Jacob	82	Somerset	Mégantic	Q.	E. Richard, M.P.	Soldat	1er bataillon	20 00		
594	134	Costin, Jean Fred.	80	Beaumont	Grenville	O.		do	1er bataillon	20 00		
595	566	Côté, Joseph	84	St. Paul d'	Bellevue	Q.		do	6e bataillon	20 00		
596	182	Cormier, Jean Ete.	79	Abbotsford	Rouville	Q.	G. Cheval, M.P.	da	Chambly	20 00		
597	192	Côté, John	84	Kingsley F. Village.	Drummond	Q.		do	4e bataillon	20 00		
598	293	Cook, Joseph	86	Ste. Martine	Chateauguay	Q.		do		20 00		
599	309	Corson, Rev. Robert	83	Spencerville	Grenville	Q.		do	Voligeurs	20 00		
600	441	Côté, Toussaint	88	Cainville	Erant	O.	Hardy et Wilkie	do	Vaudreuil	20 00		
601	442	Côté, Charles	91	St. Hilaire	Rouville	Q.	G. Cheval, M.P.	do	Lincoln	20 00		
602	457	Collin, Joseph	80	St. Océle	Kouville	Q.		do	Chambly	20 00		
603	485	Coons, Samuel	78	du Bic	Rimouski	Q.	J. N. Tuttle	do	2e bataillon	20 00		
604	492	Collison, John	84	Iroquois	Dundas	O.		do	Dundas	20 00		
605	518	Corbin, Louis	92	Ernstson's Corners	Dundas	O.	J. N. Tuttle	do	Dundas	20 00		Décédé.
606	551	Coulombe, Antoine	84	Ste. Cécile du Bic	Rimouski	Q.	R. Fiset, M.P.	do	1er bataillon			
607	558	Cochrane, Samuel	82	St. Antoine de Tilley	Lotbinière	Q.		do	Montreal	20 00		
608	560	Coyeux, Joseph	87	Township de Whitby	Ontario	O.	Wm. Kerr, M.P.	do	Essex	20 00		
609	156	Côté, dit Forgeret, Joseph	87	St. Damase	St. Hyacinth	Q.	L. Delorme, M.P.	Sergent	St. Hyacinth	20 00		
610	614	Coderre, Paul	79	St. Ferdinand	Mégantic	Q.	E. Richard, M.P.	Soldat	1er bataillon	20 00		
611	621	Cornwall, Robert	80	St. Pie. Township de Caradoc	Bagot	O.	J. A. Mousseau, M.P.	do	4e bataillon	20 00		

612	664	Côté, Jean Ete.	87	Pierreville	Yamaska	Q.	G. Gill, M.P.	Soldat	Yamaska	20 00		Décédé.
613	689	Cournoyer, Paul	80	Sorel	Richelieu	Q.		do	St. Ours	20 00		
614	692	Cournoyer, Joseph	87	Sorel	Richelieu	Q.		do	St. Ours	20 00		
615	701	Cook, William	84	Beausville	Lincoln	O.		do	St. Cl. Grant	20 00		
616	740	Coulombe, Ambrose	84	St. Laurent	Montmorency	Q.		do	St. Cl. Grant	20 00		
617	854	Couture, Jean	84	St. Henri	Lennox	Q.		do	5e bataillon	20 00		
618	866	Cole, Henry	95	Adolphus-town	Lennox	O.		do	6e bataillon	20 00		
619	873	Côté, Ulric	85	Beaumont	Québec	Q.	E. O'Brien, écr., N.P.	do	Lennox	20 00		Décédé.
620	906	Coutir, François	79	St. Guillemme	Québec	Q.		do	1er bataillon	20 00		
621	924	Cole, Solomon	83	d'Upton	Yamaska	Q.		do	81e régiment			Décédé.
622	1017	Cooper, James	79	Buckingham	Ottawa	Q.		Sergent	2e bataillon	20 00		Décédé.
623	1025	Cook, John	84	North Wilkesborough	P. Edouard	O.		Soldat	P. Edouard	20 00		
624	1035	Gollard, Robert	80	Norwich	Dundas	O.	W. Gibson, M.P.	Sergent	Dundas	20 00		
625	1050	Cornwall, Jesse	78	Township	Oxford	O.		Soldat	Norfolk	20 00		
626	1220	Corbelle, Pierre	82	Roxton Falls	Middlesex	O.	T. O'Brien	do	York	20 00		Non payé.
627	1235	Côté, Raphael	82	Roxton Falls	Shefford	Q.	A. O. J. Beauchemin	do	Lachine	20 00		Le crédit voté étant épuisé.
628	2203	Coutin, Jean Ete.	84	St. Verte	Témiscouata	Q.	J. B. Pouliot, M.P.	do	6e bataillon	20 00		
629	2235	Courchéne, Jean Ete	81	Berthier	Berthier	Q.		do	Berthier	20 00		
630	2250	Gollard, Thos. Oliver	84	St. François	Yamaska	Q.		do	Yamaska	20 00		
631	2317	Corbelle, Pierre	80	Sorel	Rimouski	Q.		Sergent d'ordonnance	1er bataillon	20 00		
632	2344	Coriveau, Charles	84	Sweetburg	Beauharnois	Q.		Soldat	5e bataillon	20 00		
633	2356	Cook, Jacob	83	Gorrie	Missisquoi	O.	O. N. E. Boucher	do	4e bataillon	20 00		Services non certifiés.
634	2424	Cournoyer, Claude	80	Sorel	Richelieu	Q.	I. Barthe, M.P.	do	3e bataillon	20 00		
635	1276	Combs, James	80	Township Saultnepe	Wentworth	O.	J. Rochester, M.P.	do	Lincoln	20 00		
636	1301	Cournoyer, Luc	80	St. Clet	Soulanges	Q.	J. P. Lanier, M.P.	do	Vaudreuil	20 00		
637	1314	Benjamin, dit Lafleur, Benjamin	79	Lavaltrie	Berthier	Q.		do	Lavaltrie			Rejeté.
638	1393	Colombe, Antoine	79	St. Henri	Lévis	Q.		do	5e bataillon	20 00		A payé un rem-p. q. qui a servi.
639	1461	Coutlée, Thotime	80	Les Cedres	Soulanges	Q.		do	6e bataillon	20 00		
640	1557	Coulombe, Jean	84	Canrobert	Kouville	Q.	A. Roussin	do	Vaudreuil	20 00		Décédé.
641	1616	Courtois, Louis Théophile	99	St. Gabriel de Brandon	Berthier	Q.	Hon. A. H. Faquet	Soldat	Col. Chouinard	20 00		
642	1626	Cole, William	85	Harold	Hastings	O.	M. Bowell, M.P.	do	Col. Stone	20 00		
643	1653	Coriveau, Benoit	86	Buckland	Bellevue	Q.		do	1er bataillon	20 00		
644	1661	Côté, Jean Ete.	80	St. Flavien	Lotbinière	Q.		do	1er bataillon	20 00		
645	1662	Côté, Etienne	77	St. Flavien	Lotbinière	Q.		do	1er bataillon	20 00		

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1876.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
646	1691	Couse, John.....	83	Yarmouth Centre.....	Elgin.....	O.		Soldat.....	Lincoln.....	20 00	Rejeté.....	Non enrôlé.
647	1784	Otté, Jean.....	82	St Isidore.....	Dorchester.....	Q.		Soldat.....	3e bataillon.....	20 00	Rejeté.....	Non enrôlé.
648	1915	Coutin, François.....	83	St Thomas.....	Joliette.....	Q.	F. B. Godin.....	Soldat.....	4e bataillon.....	20 00		
649	1955	Couriveau, Charles.....	85	St. Annase.....	Iberville.....	Q.		do				
650	1962	Corsant, Christopher.....	78	Township de London.....	Middlesex.....	O.		do	Gén. Brock.....	20 00		
651	1982	Cornell, Aaron.....	80	Byron.....	Middlesex.....	Q.	F. Béchard, M.P.....	do	5e bataillon.....	20 00		
652	2057	Courchéne, Charles.....	81	St Sébastien.....	Iberville.....	Q.		do	4e bataillon.....	20 00		
653	2158	Cope, Jacob.....	85	Norwood.....	Peterboro'.....	O.		do	Norfolk.....	20 00		
654	2174	Corteluis, Nicolas.....	83	Norham.....	Norham.....	O.		do	Lennox.....	20 00		
655	2843	Couturier, Hubert dit Lajoie.....	88	Ste. Marthe.....	Vaudreuil.....	Q.		do	Vaudreuil.....	20 00		
656	2682	Cournoyer, Prisque.....	81	Sorel.....	Richelieu.....	Q.		do	3e bataillon.....	20 00		Services non certifiés.
657	2610	Coderre, Joseph.....	88	St. Thomas.....	Joliette.....	Q.	Hon. J. Buréau.....	do	Berthier.....	20 00		A. laissé les lites.
658	2614	Cottin, Bazile.....	87	St. Thomas.....	Joliette.....	Q.		do	St. Denis.....	20 00	Rejeté.....	Non enrôlé.
659	2675	Côté, Gaspard.....	88	N. Stukely.....	Shefford.....	Q.		do				
660	2722	Comstock, Aaron.....	82	Rapids.....	St. Louis.....	E. U.		do				
661	2785	Coleby, Timothy.....	84	Brighton.....	Northumberland.....	O.		do	Newcastle.....	20 00	Rejeté.....	Non enrôlé.
662	2815	Cody, Aaron.....	79	Nobleton.....	York.....	O.		Conducteur.....	2e bataillon.....	20 00		
663	2821	Cook, Thomas.....	83	Wallace's g.....	Kent.....	O.		Tambour.....	Liacoln.....	20 00		
664	2822	Cosby, Elob.....	84	Smithville.....	Lincoln.....	O.		Soldat.....				
665	2861	Cook, Noah.....	89	Drummond.....	Welland.....	O.		do	Lincoln.....	20 00		
666	356	Crites, John.....	83	Indians.....	Haldimand.....	O.	D. Thompson, M.P.....	do	1er bataillon.....			Décédé.
667	505	Créneau, Alexis.....	88	Sorel.....	Richelieu.....	Q.	I. Barthe, M.P.....	do	St. Ours.....		Rejeté.....	Décédé.
668	724	Crysler, Harmanus.....	77	Clifton.....	Welland.....	O.		Conducteur.....	Gie de franc.....	20 00		A servi dans un corps impérial.
669	912	Crowder, Andrew.....	76	Morewood.....	Dundas.....	O.		Soldat.....	Stormont.....	20 00	Rejeté.....	Non enrôlé.
670	1022	Cramer, Francis.....	78	Keswick.....	York.....	O.	W. Gibson, M.P.....	do				
671	2278	Crittenden, Amos.....	79	Lachine.....	Jacques Cartier.....	O.		do				
672	1403	Crepeau, J. Be.....	80	Lachine.....	Jacques Cartier.....	Q.	J. Bte. Caron.....	Soldat.....	2e bataillon.....		Rejeté.....	Services non certifiés.

673	2457	Cryderman, Wm.....	85	Northfield.....	Cornwall.....	O.	A. F. McDonald, M.P.....	do	Stormont.....	20 00		Services non certifiés.
674	1663	Crosby, James.....	84	Markham.....	York.....	O.	Jas. Metcalfe, M.P.....	do	York.....	20 00		
675	2007	Grandell, Laban.....	87	St. George.....	Brant.....	O.		do	York.....	20 00		
676	1673	Cross, John.....	81	Acton Ouest.....	Wellington.....	O.		do	Lincoln.....			
677	3071	Cryderman, Joseph.....	76	Brighton.....	Northumberland.....	O.	A. C. Singleton.....	do	P. Edouard.....	20 00		
678	1879	Crépeau, Jean Be.....	81	Montréal.....	Québec.....	Q.		do	2e bataillon.....	20 00		
679	2094	Crysler, John G.....	78	Morrisburg.....	Dundas.....	Q.		do	Dundas.....	20 00		
680	2795	Cronhite, Jacob.....	80	Thomasburg.....	Hastings.....	O.		do	Lennox.....	20 00		
681	795	Cudney, Daniel.....	84	Homer.....	Lincoln.....	O.		do	Lincoln.....	20 00		
682	2386	Cumming, James.....	85	Brookville.....	Brookville.....	O.		Sergent.....	Glengarry.....	20 00		
683	1370	Cutler, Francis.....	80	Orwell.....	Elgin.....	O.		Soldat.....	Capt. W. Lyons.....			Décédé.
684	1419	Culver, Adam.....	79	Simcoe.....	Norfolk.....	O.		do	2e bataillon.....	20 00		
685	1893	Curry, James.....	80	Curry Hill.....	Glengarry.....	O.		do	1er bataillon.....	20 00		
686	2101	Cudney, James.....	80	Lynville.....	Norfolk.....	O.		do	1er bataillon.....	20 00		
687	2133	Gummer, Daniel.....	79	Welland.....	Welland.....	O.		do	York.....	20 00		
688	2746	Culver, Abraham.....	83	Cobourg.....	Northumberland.....	O.		do	York.....	20 00		
689	760	Cyr, Joseph.....	84	Wotton.....	Wolfe.....	Q.	Capt. J. B. Richard.....	do	Chasseurs.....	20 00		
690	2866	Cyr, Firmin.....	98	Ascot.....	Sherbrook.....	Q.		do	Nicolet.....			Services non certifiés.
691	220	David, Daniel.....	85	Odesse.....	Lennox.....	O.	G. E. Rioux.....	do	Frontenac.....	20 00		
692	283	Davy, John.....	79	Napanee.....	Lennox.....	O.	S. Shibley, M.P.....	do	Lennox.....	20 00		
693	452	Dalbec, François.....	86	St. Anne la Péraée.....	Champlain.....	Q.		do	4e bataillon.....	20 00		
694	468	Danis, Honoré.....	80	Ottawa.....	Carleton.....	Q.	Dr. St Jean, M.P.....	do	2e bataillon.....	20 00		
695	479	Dampousse, A.....	80	Loup.....	Rivière-du-Loup.....	Q.	A. Boyer, M.P.....	do	Boucherville.....	20 00		
696	513	Davis, Samuel.....	86	Port Colborne.....	Maskinongé.....	Q.		do	3e bataillon.....			
697	535	Davis, William.....	83	Fulford.....	Welland.....	O.	Trow, M.P.....	do	York.....	20 00		Services non certifiés.
698	618	Davis, Henry.....	79	Adolphus town.....	Lennox.....	O.		do	York.....			
699	637	Dalpe Noel.....	80	F. Alexandre.....	Iberville.....	O.	F. Béchard, M.P.....	do	Lennox.....	20 00		
700	737	Dafoe, John.....	87	Parma.....	Lennox.....	Q.	A. L. Geddes.....	do	Voligeurs.....	20 00		
701	753	Davis, Robert.....	78	Belleville.....	Hastings.....	O.		do	Hastings.....	20 00		
702	982	Daragon dit Lafrance Antoine.....	83	Montréal.....	Cité.....	Q.	S. Shibley, M.P.....	do	Beauharnois.....	20 00		
703	1150	Dafoe, Daniel.....	78	St. Roch.....	Lennox.....	Q.	A. Lusingan.....	do	Lennox.....	20 00		Décédé.
704	1088	Dafge, François.....	83	St. Roch.....	Richelieu.....	Q.		do	3e bataillon.....			Services non certifiés.
705	2226	Darling, John.....	87	Dartford.....	Northumberland.....	O.		do	P. Edouard.....			
706	2233	Dawson John.....	90	Loborough.....	Frontenac.....	O.		do	Canonnière.....	20 00		
707	2280	Dauphinais, Louis.....	81	St. Jude.....	St. Hyacinth.....	Q.		do	2e bataillon.....	20 00		
708	2398	Davis, Lyman.....	82	Trenton.....	Hastings.....	O.	Jas. Brown, M.P.....	do	Vaudreuil.....	20 00		
709	2389	Davis, Thomas.....	79	Hamilton.....	Wentworth.....	O.		do	Lincoln.....	20 00		
710	2400	Daoust, Joseph.....	84	St. Eugène.....	Prescott.....	O.		do	2e bataillon.....	20 00		
711	1400	David, Thomas.....	84	Pictou.....	Prince-Edouard.....	O.	W. Ross, M.P.....	do	Lennox.....	20 00		

TABEAU indiquant les nom, l'âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1876.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
712	1445	Danis, Joseph	86	St. David	Yamaska	Q.		Soldat	Nicolet	\$ 20 00		
713	1619	Dalpé dit Pariseau, Antoine	83	St. Marcel	Richelieu	Q.		do	St. Denis	20 00		
714	1674	Dansereau, Augustin	80	Verchères	Verchères	Q.		do	Verchères	20 00		
715	1743	Daigle, Jean Jacques	86	St. Ambroise	Québec	Q.		do	1er bataillon	20 00		
716	1751	Dalpé dit Pariseau, Joseph	82	Varennes	Verchères	Q.		do	Verchères	20 00		
717	1762	Dalpé dit Pariseau, Hypolite	82	Varennes	Verchères	Q.		do	Verchères	20 00		
718	1789	Daigneault, Antoine	77	St. Jacques	Laprairie	Q.	F. G. Marchand, M. P.	do	Beauharnois	20 00		
719	2069	Daigneau, Michel	80	St. Jean	St. Jean	Q.	H. J. Daigneau	do	4e bataillon	20 00		Services non certifiés.
720	2092	Daigneau, André	86	Roxton Pond	Shefford	Q.		do	Chasseurs	20 00		
721	2125	Daragon, dit Lafrance, Jean Bte.	81	Ste. Adèle	Terrebonne	Q.	L. R. Masson, M.P.	do	Blainville	20 00		
722	2155	Dagenais, François	81	St. Jean Bte Hochelaga	Q.			do	2e bataillon, E.M.	20 00		
723	2489	Dantigny, François L.	78	Champlain	Champlain	Q.	H. Montplaisir, M.P.	do	Trois-Riv.	20 00		
724	2520	*Davignon, Joseph	80	Farnham	Missisquoi	Q.		do	Voligeurs, Canadiens	20 00		
725	2524	Davis, William	84	Shefford Ouest	Shefford	Q.		do	Townships, 4e bataillon	20 00		
726	186	Dansereau, Jos	78	Verchères	Verchères	Q.		Sergent	Verchères	20 00		
727	2635	Daoust, Jean Bte.	77	St. Poly-carpe	Soulanges	Q.			Verchères	20 00		
728	2640	Daniels, Jos	86	Knowlton	Brome	Q.		Soldat	Deschambault	20 00		Services non certifiés.
729	2669	Dafoe, John	86	Farmer's Pt.	St. Hyacinth	Q.		do	1er bataillon	20 00		Services non certifiés.
730	3048	Dafoe, Conrad	79	Blarion	Peterboro	Q.		Sergent	Lennox	20 00		Services non certifiés.
731	2735	Darby, Adams Geo.	77	Port Robinson	Welland	Q.		Conducteur				Non enrôlé.
732	2797	Dafse, François	85	Queensboro	Hastings	Q.		Soldat	Lennox	20 00		Rejeté

733	43	Dénomme, François Xavier	80	Acton Vale	Bagot	Q.		do	6e bataillon	20 00		
734	56	DeCasile, Carlo	78	Morrisburgh	Dundas	Q.		Sergent	Col. Gluck	20 00		
735	78	Depencier, Luke	86	Rapids	Carleton	O.		do	Dundas	20 00		Services non certifiés.
736	244	Dénomme, Alexis	82	St. Barthélemi	Berthier	Q.	Hon. A. H. Paquet	Soldat	5e bataillon	20 00		
737	277	Demers, alias Dumet, Nicholas	84	St. Valentin	St. Jean	Q.	F. Bourassa, M.P.	do	4e bataillon	20 00		
738	278	Desjardon, Charles	84	St. Valentin	St. Jean	Q.	F. Bourassa, M.P.	do	Chasseurs	20 00		
739	323	Desjardins, Louis	85	St. Poly-carpe	Soulanges	Q.	J. P. Lanthier, M.P.	do	Deschambault	20 00		
740	332	Desrosiers, Ambroise	89	St. Thomas	Joliette	Q.	A. Beaupré	do	Gen. Brook	20 00		
741	342	Demers, Pierre alias	83	Roxton Falls	Shefford	Q.	A. O. F. Beauchemin	Caporal	Terrebonne	20 00		
742	373	Derrick, Aaron	79	Merrickville	Grenville	Q.		Soldat	Grenville	20 00		Décédé.
743	481	Desaulniers, Alexis Lesteur	80	Rivière-du-Loup	Maskinongé	Q.		do	Trois-Rivières	20 00		Rejeté
744	584	Desjardins, Ant.	78	St. Emélie	Lotbinière	Q.	A. Boyer, M. P.	do	1er bataillon	20 00		Recevait déjà une pension.
745	680	Denis, Etienne	78	St. Anastasie	Mégantic	Q.	H. Bernier, M.P.	do	4e bataillon	20 00		
746	675	Desrosiers, Alexis	90	Lanorato	Berthier	Q.	E. Crépeau	do	Lavaltrie	20 00		
747	678	Detlor, George Hill	80	Napanee	Lennox	Q.	Hon. A. H. Paquet	do	York	20 00		
748	709	Delisle, Etienne	84	St. Anne des Plaines	Terrebonne	Q.	Hon. Cartwright	Enseigne		20 00		
749	711	Derouin, Joseph	80	St. Anne des Plaines	Terrebonne	Q.	G. M. Prévost	Soldat	Deschambault	20 00		
750	766	Derrick, Anthony	84	Clarenceville	Missisquoi	Q.	G. M. Prévost	do	Deschambault	20 00		
751	768	Derrick, Jacob	90	St. Thomas	Missisquoi	Q.		do	Rouville	20 00		Décédé.
752	821	Delorme, Jean Bte.	86	St. Simon	Bagot	Q.		Sergent	Rouville	20 00		Services non certifiés.
753	943	Denoyes, Peter	82	Phillipston	Hastings	Q.	A. Lusignan	Soldat	St. Denis	20 00		
754	972	Delisle, Pierre	81	Lavaltrie	Berthier	Q.		do	Lennox	20 00		
755	1075	Desory dit Leucourt, Alexis	81	St. Victoire	Richelieu	Q.		do	3e bataillon	20 00		
756	1076	Denis dit Laspierre, Etienne	78	St. Victoire	Richelieu	Q.		do	Richelieu	20 00		
757	1132	Delorme, Antoine	86	St. Romuald	Lévis	Q.	Rev. P. Sax	Caporal	4e bataillon	20 00		
758	1167	Desilets, Joseph	70	St. Jude	St. Hyacinth	Q.	R. Steppenson, M.P.	Soldat	4e bataillon	20 00		
759	987	Desory, Joseph	80	Chatham	Kent	Q.		Sergent	4e bataillon	20 00		Décédé.
760	1183	Deil, Joseph	80	St. Hugues	Bagot	Q.		Soldat	St. Ours	20 00		Services non certifiés.
761	2248	Devens, Abraham	83	Lynodoch	Norfolk	Q.		Soldat	Norfolk	20 00		
762	2253	Desautels, Michel	78	Dawn Mills	Kent	Q.		do	Essex	20 00		
763	2253	Desautels, Michel	78	St. Jean Baptiste	Rouville	Q.	Bourgeois et Mercier	do	Chambly	20 00		
764	2269	Desroches, Pierre	83	St. Grégoire	Iberville	Q.	F. Béchard, M.P.	do	Chambly	20 00		
765	1368	Desmarais, Paul	81	St. Pie de Gaire	Yamaska	Q.	C. Gill, M.P.	do	Yamaska	20 00		Décédé.
765	1368	Delâge, Joseph	81	St. Sauveur	Québec	Q.		do	6e bataillon	20 00		Décédé.

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
766	1392	Després, Couillard								\$ cts.		
767	1423	Dell, Richard.....	95	L'Islet.....	L'Islet.....	Q.		Soldat.....	1er bataillon	20 00		
768	1436	Dessant, dit St. Pierre, Jérôme F.	81	Windham.....	Norfolk.....	Q.		do.....	Norfolk.....	20 00		
769	1449	Deline, dit Yvette, Arnoine.....	82	L'Islet.....	L'Islet.....	Q.		do.....	6e bataillon.	20 00		
770	2444	Dell, Jonathan.....	80	St. Edouard.....	Napierville.....	Q.	L. D. Lafontaine, M.D.	do.....	Voligeurs.....	20 00		Décédé.
771	2430	Denault, Jean Bte.....	80	Montrose.....	Welland.....	Q.		do.....	Lincoln.....	20 00		
772	2482	Deziel, dit Labrèche, André.....	82	St. Isidore.....	Laprairie.....	Q.	Dr N. Provost.....	do.....	Chasseurs.....	20 00		
773	1505	Desaulniers, Louis.....	81	St. Roch.....	L'Assomption.....	Q.	H. Hurteau, M.P.....	do.....	St. Ours.....	20 00		
774	1523	Dépatis, John.....	79	Pénélan.....	Simcoe.....	Q.		do.....	Lincoln.....	20 00		
775	1531	Décaury, Hypolite.....	80	Mt. Bridges.....	Middlesex.....	Q.		do.....	Col. Robinson.....	20 00		Services non certifiés.
776	1534	Dempsey, Peter.....	80	Long. Pointe.....	Hochelaga.....	Q.		do.....	Long. Pointe.....	20 00		
777	1548	Desmarais, Pierre O.....	90	Albany.....	P. Edouard.....	Q.		do.....	P. Edouard.....	20 00		
778	1754	Decelles, Ducloux A.....	83	Canrobert.....	Rouville.....	Q.		do.....	St. Hyacinth.....	20 00		
779	1830	Degourdelle.....	85	Vareannes.....	Verchères.....	Q.		Fournier.....	Verchères.....	20 00		
780	1906	Longchamp, Pierre.....	87	St. Henri.....	Lévis.....	Q.		Soldat.....	2e bataillon.	20 00		
781	1936	Deschamps, François.....	80	St. Eugène.....	Prescott.....	Q.		do.....	2e bataillon.	20 00		
782	1942	Desbryshire, Joseph.....	79	Farmersville.....	Leeds.....	Q.		Sergent.....	Foucherville.....	20 00		
783	1961	Desmarteau, Birtz P.....	82	St. Hyacinth.....	St. Hyacinth.....	Q.		Soldat.....	8e bataillon.	20 00		
784	1970	Dempsey, Isaac.....	80	Pointe du Lac.....	P. Maurice.....	Q.	J. Brown, M.P.....	Sous-officier de jour.....	P. Edouard.....	20 00		
785	1978	Delage, dit Lavigneur, Joseph.....	82	Albany.....	P. Edouard.....	Q.		Soldat.....	1er Bat. E.M.....	20 00		
786	2012	Dexter, Ransom.....	82	Charlebourg.....	Québec.....	Q.	C. Macdougall, M.P.....	do.....	York.....	20 00		
787	1856	Desnoyers, André.....	82	St. Philippe.....	Elgin.....	Q.	F. G. Marchand, M.P.....	do.....	4e bataillon.....	20 00		
788	2137	Derrick, Wm.....	81	Clareneville.....	Missisquoi.....	Q.	W. Donahue, M.P.....	Sergent.....	Inf. lég. de la frontière.	20 00		

789	2140	Desautels, Pierre.....	82	Ste. Hélène.....	Bagot.....	Q.		Soldat.....	St. Ours.....	20 00		
790	2530	Delorme, dit Eric, Jean Bte.....	93	Base St. Paul.....	Marquette.....	M.		Sergent.....	3e bataillon.	20 00		
791	2542	Decour, dit Paulo, Louis.....	90	Ste. Justine.....	Vaudreuil.....	Q.		Soldat.....	Vaudreuil.....	20 00		
792	2553	Desjardins, Joseph.....	78	de Newton.....	Deux-Montagnes.....	Q.		do.....	Glenarry.....	20 00		
793	2207	Derrick, Henry.....	91	St. Thomas.....	Missisquoi.....	Q.		Sergent.....	6e bataillon.....	20 00		
794	2566	Deslauriers, Michel.....	86	West Farm.....	Missisquoi.....	Q.		Soldat.....	8e bat. E. M.....	20 00		
795	2577	Demers, Augustin.....	83	Arthabaska.....	Arthabaska.....	Q.		do.....	1er bataillon.....	20 00		
796	3008	DeGrâce, Raphaël.....	81	Rathurst.....	Glochester.....	Q.		do.....	Col. Munroe.....	20 00		
797	2585	Desauce, Charles.....	84	Hatley.....	Stanstead.....	Q.		do.....	4e bataillon.....	20 00		
798	3046	Demers, J. R.....	81	St. Eustache.....	Deux-Montagnes.....	Q.		do.....	3e do.....	20 00		
799	2602	Despart, Jean Félix.....	92	St. Dominique.....	Bagot.....	Q.		do.....	Deschambault.....	20 00		
800	2633	Desruisseaux, Louis.....	89	St. Grégoire.....	Nicolet.....	Q.		do.....	Voligeurs.....	20 00		A laissé les limit.
801	2758	Deslauriers, J. Bte.....	81	St. George.....	Illinois.....	E.U.		do.....	1er bataillon.....	20 00		Le crédit voté étant épuisé.
802	2806	Deslauriers, dit Dion, Joseph.....	79	St. Nicolas.....	Lévis.....	Q.		do.....	Col Lamothe.....	20 00		Services non certifiés.
803	2869	Deslages, dit Poirier, Pierre.....	88	Ottawa.....	Carleton.....	Q.		Sergent.....	Laratrie.....	20 00		Non enrôlé.
804	2895	Deziel, Joseph.....	79	St. Paul.....	Joliette.....	Q.		Soldat.....	Lennox.....	20 00		Services non certifiés.
805	44	Diamond, Wm. F.....	78	Belleville.....	Hastings.....	Q.	S. Shibley, M.P.....	do.....	Lennox.....	20 00		Décédé.
806	95	Dion, Magloire.....	80	Ste. Julie de Somerset.....	Mégantic.....	Q.		do.....	2e bataillon.....	20 00		
807	636	Diamond, John.....	83	Belleville.....	Hastings.....	Q.		Caporal.....	Lotbinière.....	20 00		
808	638	Diamond, Abraham.....	79	Belleville.....	Hastings.....	Q.		Soldat.....	Lennox.....	20 00		
809	776	Dion, François.....	80	St. Dominique.....	Bagot.....	Q.	Bourgeois et Mercier,	do.....	4e do.....	20 00		
810	957	Dion, Frs. Xavier.....	85	Lévis.....	Lévis.....	Q.	T. Anderson.....	do.....	Lennox.....	20 00		
811	1153	Dibble, Owen.....	81	Hamburg.....	Lennox.....	Q.	S. Shibley, M.P.....	do.....	3e bataillon.....	20 00		
812	2281	Dionne, Pierre.....	82	Le Verte.....	Témiscouata.....	Q.	D. C. Dumas.....	do.....	Norfolk.....	20 00		
813	1241	Dillaire, Guillaume.....	80	St. Denis.....	Richelieu.....	Q.		do.....	Norfolk.....	20 00		
814	1273	Dishan, Ira.....	80	Lynedoch.....	Norfolk.....	Q.		do.....	3e bataillon.....	20 00		
815	1396	Dianault, dit Beaussollet, Paul.....	79	St. Hyacinth.....	St. Hyacinth.....	Q.		do.....	Norfolk.....	20 00		
816	1416	Disbrow, Almond E.....	79	Simcoe.....	Norfolk.....	Q.		do.....	Lincoln.....	20 00		
817	2463	Disher, William.....	84	Kingham.....	Welland.....	Q.		do.....	Lincoln.....	20 00		
818	2464	Disher, David.....	81	N. Pelham.....	Welland.....	Q.		do.....	Lincoln.....	20 00		
819	1525	Dingman, Ganet.....	82	Warkworth.....	Northamb'd.....	Q.		do.....	Col. Peters.....	20 00		Décédé.
820	2601	Dion, Jean Bte.....	86	St. Ephrem.....	Bagot.....	Q.		do.....	St. Hyacinth.....	20 00		
821	2691	Dixon, Robert J.....	76	Newington.....	Stormont.....	Q.	C. Archibald, M.P.....	do.....	Stormont.....	20 00		
822	2740	Dickson, Daniel.....	80	Port Rowen.....	Norfolk.....	Q.		do.....	Norfolk.....	20 00		
823	82	Doran, Jean Louis.....	80	Châteaugay.....	Châteaugay.....	Q.		do.....	Voligeurs.....	20 00		
824	376	Doan, Jno. Thompson.....	83	Union.....	Elgin.....	Q.		do.....	Middlesex.....	20 00		
825	521	Dorval, Joseph.....	80	Montreal.....	Châteaugay.....	Q.	C. McDougall, M.P.....	Sergent.....	3e bataillon.....	20 00		Services non certifiés.

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comité.	Provincie.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
826	676	Dorton, alias Cayen, François.	84	Lanoraie	Berthier	Q.	L'hon. A. H. Pâquet	Soldat	Lavalrie.....	20 00		Décédé.
827	739	Dorval, Jean Be.....	78	Québec	Québec	Q.	R. Masson, M.P.	do	do	20 00		
828	835	Dorval, dit Tassé, A. Ignace.	82	St. Jérôme.....	Terrebonne	Q.	J. Proulx.....	do	do	20 00		
829	907	Doyon, Frisquie.....	82	St. Guillaume	Bagot	Q.	A. De St. George, M.P.	do	do	20 00		
830	1125	Doré, Jacques.....	92	St. Hermas.....	Deux-Mont.....	Q.	D. McGruer.....	do	do	20 00		
831	1537	Dozville, Olivier.....	79	St. Casimir.....	Portneuf.....	Q.		do	do	20 00		
832	1593	Dozais, Jean Be.....	80	Worcester.....	Massachusetts	E.U.		do	do	20 00		A laissé les limit.
833	1892	Dorchester, John.....	78	Rivière aux Raisins	Glengarry.....	O.		do	do	20 00		Rejeté.....
834	1950	Doan, Levi.....	84	Humberstone.....	Wendworth.....	O.		Sergent	3e bataillon.....	20 00		
835	2787	Downs, Timothy.....	79	Ancester.....	Québec.....	O.		Soldat	Lincoln.....	20 00		
836	2824	Doré, Louis.....	79	Beauport.....	Québec.....	O.		do	do	20 00		
837	1147	D'Oraire, Joseph.....	79	Québec.....	Québec.....	O.		do	do	20 00		
838	3176	Dolsen, Isaac.....	56	Lougwood.....	Middlesex.....	Q.		do	do	20 00		
839	2844	Doitlen, James.....	80	Wallace.....	Cumberland.....	N.E.		Sergent	do	20 00		
840	372	Drake, Hines.....	78	London.....	Middlesex.....	O.		Soldat	Norfolk.....	20 00		Décédé.
841	755	Drouin, Jean Be.....	82	Notre-Dame.....	Québec.....	Q.		do	do	20 00		
842	946	Drouin, Amable.....	84	St. Joseph.....	Lévis.....	Q.		do	do	20 00		
843	4747	Draper, Joseph.....	82	Kewick.....	York.....	O.		do	do	20 00		
844	2349	Drew, Luther.....	79	Nutt's Cornr.....	Missisquoi.....	O.		do	do	20 00		
845	1341	Drew, James.....	86	St. Etienne.....	Lévis.....	Q.		Sergent	2e bataillon.....	20 00		Recevait déjà une pension.
846	1350	Drolet, Jacques.....	82	de Lauzon.....	Lévis.....	Q.		do	do	20 00		
847	1404	Drolet, Pierre.....	81	Mont-Carmel.....	Champlain.....	Q.		Soldat	do	20 00		
848	1518	Drouillard, Bazile.....	79	Canard Riv.....	Essex.....	O.		do	do	20 00		
849	1686	Drapeau, Charles.....	85	St. Gervais.....	Bellechasse.....	Q.		do	do	20 00		
850	1863	Dragon, André.....	90	St. Denis.....	St. Hyacinth.....	Q.		do	do	20 00		
851	1974	Drolet, Jacques.....	89	Anci Lorette.....	Québec.....	Q.		do	do	20 00		
852	31*	Dunmeads, John.....	88	Selkirk.....	Haldimand.....	Q.		Sergent	do	20 00		Décédé.
853	831	Dubois Joseph.....	85	Contraecreur.....	Verchères.....	Q.		do	do	20 00		

854	74	Dumoulin, François.....	87	Montréal.....	Cité.....	Q.	A. S. de Carrufel	Soldat	3e bataillon.....	20 00		
855	186	Dupressis, Louis.....	90	Pte du Lac.....	St. Maurice.....	Q.	A. H. Pözer, M.P.	Caporal	1er bataillon.....	20 00		
856	282	Dupuis, dit Gilbert, J.....	84	St. George.....	Beauce.....	Q.		Soldat	Berthier.....	20 00		
857	335	Durand, Joseph.....	82	St. Basile.....	Portneuf.....	Q.		do	do	20 00		
858	158	Duchemin, François.....	82	St. Rose.....	Laval.....	Q.		do	do	20 00		
859	389	Dumoulin, Joseph.....	83	St. Nicolas.....	Lévis.....	Q.		do	do	20 00		
860	333	Dubois, Noël.....	83	St. Roch.....	Québec.....	Q.		do	do	20 00		
861	743	Dussault, Jean Be.....	79	St. Anne.....	Saguenay.....	Q.		do	do	20 00		
862	774	Duval, dit Dupaulot, Hilaire.....	80	Kamouraska.....	Kamouraska.....	Q.		do	do	20 00		
863	824	Dubé, Honoré.....	101	St. Tit.....	Champlain.....	Q.		do	do	20 00		Décédé.
864	897	Dupuis, Jérôme.....	81	Beaucecourt.....	Nicolet.....	Q.		do	do	20 00		
865	955	Dumont, Jean Be.....	80	St. Césaire.....	Kovville.....	Q.		do	do	20 00		
866	1044	Dumas, Charles.....	79	St. Victoire.....	Richelieu.....	Q.		do	do	20 00		
867	1074	Dufault, Etienne.....	80	St. Victoire.....	Richelieu.....	Q.		do	do	20 00		
868	1073	Dufault, Paul.....	88	St. Victoire.....	Richelieu.....	Q.		do	do	20 00		
869	1104	Dufaut, Augustin.....	82	Montréal.....	Cité.....	Q.		do	do	20 00		
870	1256	Dupré, Etienne.....	84	St. Nicolas.....	Lévis.....	Q.		do	do	20 00		
871	2379	Dumas, Nicholas.....	83	St. Jude.....	St. Hyacinth.....	Q.		do	do	20 00		
872	2403	Dumontel, Ignace.....	83	Rigaud.....	Vaudreuil.....	Q.		do	do	20 00		
873	2441	Duquet, Joachim, alias Bébé.....	90	St. Martine.....	Chateaugay.....	Q.		do	do	20 00		
874	1279	Duff, Charles.....	80	St. Monique.....	Nicolet.....	Q.		do	do	20 00		
875	1427	Duchêne, Louis B.....	92	St. Paul de M. Vaches.....	Saguenay.....	Q.		do	do	20 00		
876	2476	Dumesnil, Charles.....	81	Montréal.....	Hochelaga.....	Q.		do	do	20 00		
877	1554	Duclos, Louis.....	80	Ganrobert.....	Rouville.....	Q.		do	do	20 00		
878	1570	Duquet, Etienne.....	88	Lacolle.....	St. Jean.....	Q.		do	do	20 00		
879	1664	Duquet, Joachim.....	60	St. Monique.....	Deux-Mont.....	Q.		do	do	20 00		
880	1665	Duquette, François.....	85	St. Roch.....	L'Assompt'n.....	Q.		do	do	20 00		
881	1652	Dumont, Toussaint.....	84	Cocagne.....	Kent.....	N.B.		do	do	20 00		
882	1903	Dupré, Honoré.....	81	Trenton.....	Hastings.....	Q.		do	do	20 00		
883	1921	Duquette, Etienne.....	78	St. Ambroise.....	Québec.....	Q.		do	do	20 00		
884	1998	Durand, Louis.....	84	Casapédia.....	Bonaventure.....	Q.		do	do	20 00		
885	2046	Dubé, Firmin.....	86	Ile Perrot.....	Vaudreuil.....	Q.		do	do	20 00		
886	2046	Dubreuil, Antoine.....	84	Cap de la Madeleine.....	Champlain.....	Q.		do	do	20 00		
887	2152	Dubou, Zénobe.....	81	St. Brigid.....	Iberville.....	Q.		do	do	20 00		
888	2168	Dufoir dit Bougvière, Jean Louis.....	81	Laprairie.....	Laprairie.....	Q.		do	do	20 00		
889	2196	Durasseau, Pierre C.....	95	Montréal.....	Cité.....	Q.		do	do	20 00		
890	2496	Dutresne, Paul.....	80	Ile Perrot.....	Vaudreuil.....	Q.		do	do	20 00		
891	2213	Dubur, Michel.....	80	Richmond.....	Richmond.....	Q.		do	do	20 00		
892	2579	Duperon, François.....	80	Richmond.....	Richmond.....	Q.		do	do	20 00		
893	2970	Duquette, Jacques.....	80	Malmaison.....	Missisquoi.....	Q.		do	do	20 00		
894	2639	Dumanthel, Hyppolite.....	84	Papineauville.....	Ottawa.....	Q.		do	do	20 00		
895	2986	Dupon, Louis.....	87	Pte du Lac.....	St. Maurice.....	Q.		do	do	20 00		
896	2716	Dubuc, François.....	82	Warckworth.....	Northland.....	Q.		do	do	20 00		
897	2988	Duguay, Joseph.....	81	St. François.....	du Lac.....	Q.		do	do	20 00		

Services non certifiés.
Services non certifiés.

TABLERAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1875	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15, auquel il a servi.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
898	2725	Dulmage, Jacob	80	London	Middlesex	O.	F. X. Bonneau, J.P.	Soldat.	8e bataillon.	20 00	Rejeté.	Pensionnaire Impérial.
899	2992	Dupuis, Constant	82	St. Romé	Napierville	O.		do	4e bataillon.	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
900	2790	Dufresne, Antoine	80	Trois-Rivières	Trois-Rivières	O.		do	Dundas	20 00	Non payé.	Le crédit voté étant épuisé.
901	3020	Dumon, Joseph	80	Belmont	Middlesex	O.		do	Voligeurs.			
902	2931	Duguey, Antoine	84	St. Guillaume	Bagot	Q.	L. Dessert	do	Trois-Rivières			
903	3095	Dussault, Joseph	82	St. Marcel	Richelieu	Q.		do	St. Ours			
904	446	Dyre, Henry	80	Wair's Falls	Grey	O.	Dr. Brouse, M.P.	do	Lennox			
905	227	Eastman, David	79	Kars	Carleton	O.		do	Stormont			
906	1069	Eastman, Nadab	79	Corwall	Stormont	O.	C. Archibald, M.P.	do	Stormont			
907	1034	Eamer, Michael	77	Higonquin	Stormont	O.	Dr. Brouse, M.P.	do	Dundas			
908	1054	Earle, Ephraim	88	Algonquin	Greenville	O.		Lieutenant.	14e bataillon			
909	1308	Eakins, Robert	82	Port Burwell	Eglin	O.	J. Rochester, M.P.	Sergent.	Stormont			
910	1675	Eastman, John	89	Kars	Carleton	O.		Soldat.	Oxford			
911	1854	Earle Lewis	78	Atherton	Norfolk	O.		do	Norfolk			
912	33*	Eberle, Henry	80	Eddystone	Northland	O.	W. Kerr, M.P.	do	Northland			
913	1984	Eddy, Harden	83	Ruckport	Leeds	O.		do	Leeds			
914	1984	Egley, Boswell	83	Cherry Valley	P.-Bedford	O.	W. Gibson, M.P.	do	Dundas			
915	2180	Edmonds, Thomas	83	Inkerman	Dundas	O.		do	Miliciens			
916	593	Ebore, John	88	Hunter's w	Mackinongé	Q.		do	4e bataillon.			
917	945	Elliot, Joseph	81	Farmersville	Leeds	Q.		do	Miliciens			
918	2292	Elliot, Harvey	80	Greenvale	Frontenac	O.	C.A.P. Pelletier, M.P.	do	3e bat., E.M.			
919	2527	Ellerbeck, James	80	Danville	Richmond	Q.		do	Rouville			
920	2659	Elliot, Abraham	77	Tshipescott	Dundas	Q.	H. Aymer, M.P.	do	4e bataillon.			
921	2663	Elliott, David	84	Newington	Stormont	O.	A.F. McDonald	Sergent.	Stormont			
922	2757	Elson, Henry	78	Dollar	York	O.	D. H. Watt	do	Lincoln			
923	79*	Emery, John	81	Parkhill	Middlesex	Q.		do	Dragons			
924	149	Emond, Hyacinth.	83	Riv. Ouelie	Kamouaska	Q.		do	3e bat., E.M.			
925	764	Emond, Antoine	79	St. George	Brant	O.		do	4e bataillon.			
926	771	Emrick, Henry	80	Clarenceville	Missisquoi	Q.		do	Rouville			
927	1680	Emerson, Luther	80	Danville	Richmond	Q.		do	4e bataillon.			
928	1680	Empey, Christopher	85	Williamsb'g	Dundas	Q.		Sergent.	Stormont			
929	1705	Empey, Thomas	82	Belleville	Hastings	O.		Soldat.	Lennox			

930	2087	Emond, Christophe	80	St. Jean	St. Jean	Q.	F. Marchand, M.P.P.	do	Verchères	20 00	Rejeté.	Non certifié.
931	2756	Embury, Valentine	84	Elairton	Peterboy	Q.		do	Lennox	20 00	Rejeté.	Pas d'adresse.
932	2832	Emond, Firmin	92	Rimouski	Rimouski	Q.		do	8e bataillon			
933	2975	Emond, Jean	81	Napier	Middlesex	O.	Lt.-col. J. Arthurs	do	1er bat., E.M.	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
934	3024	Emrick, Francis	88	St. Lin.	L'Assomp'n.	Q.	H. Hurteau, M.P.	Lieutenant.	Ferreboune	20 00	Rejeté.	A laissé les limit.
935	294	Emrick, Abraham	80	St. Victoire	Richelieu	Q.		Soldat.	Bianville	20 00	Rejeté.	Décédé.
936	1074	Ethier, Jacques	100	Wright	Ottawa	Q.	Rév. E. Faure	do	St. Hyacinthe			
937	3042	Ethier, Augustin	86	Saguenay	Michigan	E.-U.		do	2e bataillon			
938	571	Evon, Joseph	78	St. Barabé	St. Hyacinth	Q.		do	1er bataillon			
939	902	Eve, Joseph	81	Cap Santé	Portneuf	Q.	J. B. Poulet, M.P.	do	2e bataillon			
940	25*	Fardaudin, Joseph	84	Lie Verte	Témiscouata	Q.	Dr. Davignon	do	1er Montcal			
941	1234	Fancher, Pierre	88	Longueuil	Chamby	Q.		do	Boucherville			
942	2443	Fausse, Louis	88	Longueuil	Chamby	Q.		do	Boucherville			
943	2373	Faucher, dit Cha-teauvert Antoine	78	Deschamb't	Portneuf	Q.	A. De St. Georges, M.P.	Soldat	Cap. Denis			
944	1965	Faneuf, François	92	St. Denis	St. Hyacinth	Q.		do	Chamby	20 00	Rejeté.	Non enrôlé.
945	1966	Farrand, Charles	91	St. Jean Be.	Rouville	Q.	Bourgeois et Mercier	do	2e bataillon	20 00	Rejeté.	A laissé les li-mites.
946	2073	Faubert, François	84	St. Timothé	Beauharnois	Q.	J. U. Robillard, M.P.	do	2e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
947	2915	Faneuf, Louis	81	St. Ours	Richelieu	Q.		do	3e Halifax	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
948	2837	Farshner, Knapp	88	Wallace	Cumberland	N.E.	W. McGregor, M.P.	do	Essex	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
949	370	Ferriss, Isaac	85	St. Sulpice	L'Assomp'n.	Q.		do	2e bataillon			
950	490	Feron, Antoine	82	Laggan	Glengarry	O.	W. Gibson, M.P.	do	Dundas	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
951	583	Ferguson, Donald	82	Hoosan	Dundas	O.		do	Lincoln	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
952	1019	Fetterly, George	81	Mt Albion	Wentworth	O.	W. D. Webster	Caporal.	Essex	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
953	2288	Felker, Frederick	82	Burnside	Marquette	M.		Soldat.	Artillerie	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
954	2399	Ferris, John	81	Normandale	Norfolk	O.	D. McGruer	do	1er bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
955	1585	Ferris, James	89	Williams'tn	Glengarry	O.		do	2e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
956	1728	Ferguson, Alexander	91	Basile	Portneuf	Q.		do	C't. Burnham	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
957	775	Filion, Olivier	92	St. Basile	Bellechase	Q.	W. D. Webster	Sergent.	Lincoln	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
958	899	Fiset, Prieux	83	Gainsville	Brant	O.		Soldat	4e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
959	2301	Files, Malch.	80	Parkhill	Middlesex	Q.		do	4e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
960	1450	Fike, Malch.	81	Manchester	Illinois	E.-U.		do	4e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
961	2467	File, Benjamin	80	Rosedene	Lincoln	O.	Thos. McGrae	do	C't. Crawford	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
962	1687	Furler, Koonrad	82	Chatham	Kent	O.		do	C't. Cluipford	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
963	1844	Feld, Daniel	80	Ontario	Ontario	O.		do	Vandreuil	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
964	2111	Fisher, George	79	Oshawa	Kent	N.E.		do	4e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
965	2214	Fitzgrad, Wm	74	St. Ignace	Soulanges	O.	J. P. Lantier, M.P.	Enseigne.	41e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
966	2143	Filion, A. Amédée	86	Mt Brydges	Middlesex	O.		Soldat	Lincoln	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
967	1122	Flanagan, Barnabé	79	Embrook	Wentworth	O.		do	4e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
968	2128	Flock, John	89	de Gran-tham	Drummond	Q.	J. Charlton, M.P.	do	4e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
969	2544	Fleury, Antoine	89	St. Germain	Norfolk	Q.		Soldat	6e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
970	19	Force, Geo. F.	19	Forget dit Despaty, Pierre	Ferreboune	Q.	R. Masson, M.P.	Soldat	4e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
971	383	Forget dit Despaty, Pierre	83	St. Adèle	Ferreboune	Q.		do	6e bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
972	417	Fournier, Joseph de	417	Contrecoeur	Verchères	Q.	J. U. Voligny	do	St. Ours	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
973	231	Fortier, Thos	80	Gentilly	Nicolet	Q.	J. Gaudet, M.P.	Lieutenant.	1er bataillon	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.
974	556	Fournier, Pierre	82	St. Alexis	Montcalm	Q.		Soldat	L'Assomp'n	20 00	Rejeté.	Services non certifiés.

TABEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. de cas.	Nom du milicien.	Age en 1878.	Domicile.	Comté.	Provinces.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas non payés.	Observations.
975	633	Fontaine dit Bienvenu, François.....	81	St. Marc.....	Verchères.....	Q.	T. Forth, N.P.....	Soldat.....	St. Denis.....	20 00	
976	880	Fortin, Vital.....	81	Bale St. Paul.....	Charlevoix.....	Q.		do	1er bataillon.....	20 00	
977	944	Fortier, Leonard.....	82	Site Scholas.....	Deux - Montagnes.....	Q.	A. Lusignan.....	do	Deschamb't.....	20 00	
978	1055	Mourrier, dit Prefontaine, Alexis.....	82	Bélouil.....	Verchères.....	Q.		do	Beaufort.....	20 00	
979	1091	Fournier, Germain.....	78	Bienville.....	Levis.....	Q.		do	1er bataillon.....	20 00	
980	2364	Fouger, David.....	95	Aldershot.....	Wentworth.....	Q.		do	Wentworth.....	20 00	
981	2365	Fouger, George.....	79	Aldershot.....	Wentworth.....	Q.		do	Wentworth.....	20 00	
982	2407	Fontaine dit Bienvenu, Louis.....	78	Varennes.....	Verchères.....	Q.	A. Lusignan.....	do	Verchères.....	20 00	
983	2408	Forest, Joseph.....	81	Joliette.....	Joliette.....	Q.		do	Deschamb't.....	20 00	
984	1296	Fortin, Jacques.....	81	St. Irénée.....	Charlevoix.....	Q.		do	1er bataillon.....	20 00	
986	1361	Fortin, Andrew.....	85	Lambeth.....	Middlesex.....	Q.		Sergent.....	Lincoln.....	20 00	
986	1369	Fournier, Michel.....	81	St. Lm.....	L'Assompt'n.....	Q.		Soldat.....	Deschamb't.....	20 00	
987	1428	Fournier, Thomas.....	80	St. Thomas.....	Montmagny.....	Q.		Caporal.....	1er bataillon.....	20 00	
988	1432	Foster, Edward.....	83	Port Royal.....	Norfolk.....	Q.		Soldat.....	Norfolk.....	20 00	
989	1501	Fortier, Pierre.....	81	St. Thomas.....	Montmagny.....	Q.		do	6e bataillon.....	20 00	
990	1829	Fourquin, dit Leveillé, Noël.....	81	St. Michel.....	Yamaska.....	Q.	C. Gill, M.P.....	do	Yamaska.....		Décédé.
994	2515	Fortin, Jean Bte.....	81	St. Joseph.....	Yamaska.....	Q.		do	Long P. Pointe.....	20 00	
992	2550	Foucreau, François.....	83	Riv. des P.....	Hochelaga.....	Q.		do		20 00	
993	2618	Fournier, Pierre.....	89	St. J. Chry.....	Chateaugay.....	Q.	S. J. Derome.....	do	Voligeurs.....	20 00	
994	2660	Forrester, John.....	80	St. Martin.....	Chateaugay.....	Q.	Capt. F. Gagnier.....	do	6e bataillon.....	20 00	
995	49	Francis, Xavier.....	84	Shanley.....	Greenville.....	Q.		do	Col. Pearson.....	20 00	
996	112	Fréchette, Amable.....	82	Belleville.....	Hastings.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	do	C. Fenables.....	20 00	
997	543	French, Peter.....	85	Darrell.....	Kent.....	Q.		do	Col. Koch.....	20 00	
998	588	Fredet, François.....	82	St. Sauveur.....	Québec.....	Q.	F. Bowman, M.P.....	do	Col. Baby.....	20 00	
999	870	Freeman, John.....	77	Conestogo.....	Waterloo.....	Q.		do	1er bataillon.....	20 00	
1000	864	Fry, Abraham.....	88	Hallowell.....	P. Edouard.....	Q.		do	York.....	20 00	
1001	868	Fradet, Antoine.....	78	St. Michel.....	Bellechasse.....	Q.		do	Lennox.....	20 00	
1008	2345	Franklin, Horatio N.....	76	Valleyfield.....	Beauharnois.....	Q.		do	Pointe Claire.....	20 00	
1009	1498	Freny, Lesseur F.....	82	Grovesend.....	Elgin.....	Q.		do	Norfolk.....	20 00	
1010	1788	Freland, Daniel.....	80	Yamachiche.....	St. Maurice.....	Q.		do	Boucherville.....	20 00	
1011	1888	Fredette, Athanase.....	84	St. Ours.....	Richelieu.....	Q.	W. Patterson, M.P.....	Sergent.....	St. Ours.....	20 00	
1012	2038	Fréchette, F. X.....	83	St. Nicolas.....	Lévis.....	Q.	L. H. Fréchette, M.P.....	Soldat.....	St. Ours.....	20 00	
1013	2749	Frets, Louis.....	87	Brighton.....	Norfolk.....	Q.	H. M. Droche, M.P.....	Conducteur.....	Louinière.....	20 00	
1014	2803	Frederick, Nicholas.....	81	Marine City.....	Michigan.....	E-U	J. D. McDonald.....	Sauvage.....	Laprairie.....	20 00	Non enrôlé.
1015	3170	Fraser, Joseph.....	85	Riscara.....	Brant.....	Q.		Soldat.....	Gen. Brock.....	20 00	A laissé les limites.
1016	2935	Frache, Hubert.....	82	Tigouane.....	Vaudreuil.....	Q.	T. Oliver, M.P.....	do	Long Pointe.....	20 00	Service temporaire.
1017	1142	Fulley, Ira.....	80	Beachville.....	Oxford.....	Q.		do	Norfolk.....	20 00	
1018	2468	Furry, William.....	83	Stromville.....	Monck.....	Q.		do	Lincoln.....	20 00	
1019	2795	Futro, William.....	91	Wallace.....	Cumberland.....	N-E	Rev. Bourassa.....	Corporal.....	Umbertland.....	20 00	
1020	3106	Gauthier, J. B.....	82	Papineauve.....	Ottawa.....	Q.		Soldat.....	2e bataillon.....	20 00	Le crédit voté étant épuisé.
1021	62	Garrard, Jean.....	87	St. Clet.....	Soulanges.....	Q.	H. Hurteau, M. P.....	Caporal.....	3e bataillon.....	20 00	
1022	106	Gauthier, François.....	84	L'Assompt'n.....	L'Assompt'n.....	Q.		Soldat.....	3e bataillon.....	20 00	
1023	193	Gauthier, Joseph.....	81	Ste. Scholas.....	Deux - Montagnes.....	Q.	J. F. Poitras.....	do	Voligeurs.....	20 00	
1024	215	Galarneau, Joseph.....	79	Ste. Hélène.....	Bégin.....	Q.		Sergent.....	Terbonne.....	20 00	
1025	239	Gauthier, Amable.....	82	St. Barthe.....	Berthier.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	Soldat.....	1er bataillon.....	20 00	
1026	375	Gagné, Denis.....	78	St. Fabien.....	Rimouski.....	Q.	R. Fiset, M. P.....	do	3e bataillon.....	20 00	
1027	391	Gagnon, François L.....	80	St. Rose.....	Laval.....	Q.	Hon. Bellerose.....	do	2e bataillon.....	20 00	
1028	407	Gagnon, Amable.....	83	St. Césaire.....	Nicolet.....	Q.		do	4e bataillon.....	20 00	
1029	408	Gagnon, Louis.....	84	St. Agnès.....	Charlevoix.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	Caporal.....		20 00	
1030	411	Gariépy, Pierre.....	80	Montreal.....	Cité.....	Q.		Soldat.....		20 00	
1031	425	Gaudin, Louis.....	82	Baie du Faveur.....	Yamaska.....	Q.	C. Gill, M.P.....	do	5e bataillon.....	20 00	
1032	445	Gaffield, Jonathan.....	88	Castleton.....	Northland.....	Q.	J. L. Biggar, M.P.....	do	Col. Peters.....	20 00	
1033	459	Gamelin, Benjamin.....	80	Vaudreuil.....	Vaudreuil.....	Q.	J. P. Lanthier, M.P.....	Enseigne.....	Vaudreuil.....	20 00	
1034	470	Gaucher, Abraham.....	80	Port de Massachussetts.....	Maskinongé.....	Q.	A. Boyer, M.P.....	Caporal.....	1er bataillon.....	20 00	Décédé.
1035	521	Gagnon, Firmin.....	82	Ste. Anne.....	Maskinongé.....	Q.		Soldat.....	1er bataillon.....	20 00	
1036	604	Gauthier, Jean Bte.....	80	Sorel.....	Rimouski.....	Q.	R. Fiset, M.P.....	do	8e bataillon.....	20 00	
1037	665	Gagnon, François.....	84	St. Thomas.....	Yamaska.....	Q.	J. G. Grebassa.....	do	3e bataillon.....	20 00	
1038	745	Gaudette, François.....	80	St. Antoine.....	Verchères.....	Q.	C. P. Germain.....	do	St. Denis.....	20 00	
1039	758	Gagnon, Pierre.....	86	St. François.....	Maskinongé.....	Q.		Sergent.....	1er bataillon.....	20 00	

No.	No. de cas.	Nom du milicien.	Age en 1878.	Domicile.	Comté.	Provinces.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas non payés.	Observations.
1002	1026	Frocks, John.....	91	Morrisburg.....	Dundas.....	Q.	W. Gibson, M. P.....	do	Dundas.....	20 00	
1003	1109	Fronem, François X.....	86	St. Hélène.....	Bégin.....	Q.		do	Voligeurs.....	20 00	
1004	1222	Fraxier, John.....	82	Chatham.....	Kent.....	Q.		do	Kent.....	20 00	
1005	1255	Frechette, Michel.....	83	St. Nicolas.....	Lévis.....	Q.	L. H. Fréchette, M.P.....	do	1er bataillon.....	20 00	
1006	2228	Freeman, Isaac.....	79	Trafalgar.....	Halton.....	Q.		do	Lincoln.....	20 00	
1007	2314	French dit Laframboise, Amable.....	83	Saliaberry de Valleyfield.....	Beauharnois.....	Q.		do	Pointe Claire.....	20 00	
1008	2345	Franklin, Horatio N.....	76	Grovesend.....	Elgin.....	Q.		do	Norfolk.....	20 00	
1009	1498	Freny, Lesseur F.....	82	St. Anne.....	St. Maurice.....	Q.		do	Lincoln.....	20 00	
1010	1788	Freland, Daniel.....	80	Scotland.....	St. Maurice.....	Q.	W. Patterson, M.P.....	Sergent.....	St. Ours.....	20 00	
1011	1888	Fredette, Athanase.....	84	St. Ours.....	Richelieu.....	Q.	L. H. Fréchette, M.P.....	Soldat.....	Louinière.....	20 00	
1012	2038	Fréchette, F. X.....	83	St. Nicolas.....	Lévis.....	Q.	H. M. Droche, M.P.....	Conducteur.....	Louinière.....	20 00	
1013	2749	Frets, Louis.....	87	Brighton.....	Norfolk.....	Q.	J. D. McDonald.....	Sauvage.....	Laprairie.....	20 00	Non enrôlé.
1014	2803	Frederick, Nicholas.....	81	Marine City.....	Michigan.....	E-U		Soldat.....	Gen. Brock.....	20 00	A laissé les limites.
1015	3170	Fraser, Joseph.....	85	Riscara.....	Brant.....	Q.	T. Oliver, M.P.....	do	Long Pointe.....	20 00	Service temporaire.
1016	2935	Frache, Hubert.....	82	Tigouane.....	Vaudreuil.....	Q.		do	Norfolk.....	20 00	
1017	1142	Fulley, Ira.....	80	Beachville.....	Oxford.....	Q.		do	Lincoln.....	20 00	
1018	2468	Furry, William.....	83	Stromville.....	Monck.....	Q.	Rev. Bourassa.....	Corporal.....	Umbertland.....	20 00	
1019	2795	Futro, William.....	91	Wallace.....	Cumberland.....	N-E		Soldat.....	2e bataillon.....	20 00	Le crédit voté étant épuisé.
1020	3106	Gauthier, J. B.....	82	Papineauve.....	Ottawa.....	Q.		Caporal.....	3e bataillon.....	20 00	
1021	62	Garrard, Jean.....	87	St. Clet.....	Soulanges.....	Q.	H. Hurteau, M. P.....	Soldat.....	3e bataillon.....	20 00	
1022	106	Gauthier, François.....	84	L'Assompt'n.....	L'Assompt'n.....	Q.		Soldat.....	3e bataillon.....	20 00	
1023	193	Gauthier, Joseph.....	81	Ste. Scholas.....	Deux - Montagnes.....	Q.	J. F. Poitras.....	do	Voligeurs.....	20 00	
1024	215	Galarneau, Joseph.....	79	Ste. Hélène.....	Bégin.....	Q.		Sergent.....	Terbonne.....	20 00	
1025	239	Gauthier, Amable.....	82	St. Barthe.....	Berthier.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	Soldat.....	1er bataillon.....	20 00	
1026	375	Gagné, Denis.....	78	St. Fabien.....	Rimouski.....	Q.	R. Fiset, M. P.....	do	3e bataillon.....	20 00	
1027	391	Gagnon, François L.....	80	St. Rose.....	Laval.....	Q.	Hon. Bellerose.....	do	2e bataillon.....	20 00	
1028	407	Gagnon, Amable.....	83	St. Césaire.....	Nicolet.....	Q.		do	4e bataillon.....	20 00	
1029	408	Gagnon, Louis.....	84	St. Agnès.....	Charlevoix.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	Caporal.....		20 00	
1030	411	Gariépy, Pierre.....	80	Montreal.....	Cité.....	Q.		Soldat.....		20 00	
1031	425	Gaudin, Louis.....	82	Baie du Faveur.....	Yamaska.....	Q.	C. Gill, M.P.....	do	5e bataillon.....	20 00	
1032	445	Gaffield, Jonathan.....	88	Castleton.....	Northland.....	Q.	J. L. Biggar, M.P.....	do	Col. Peters.....	20 00	
1033	459	Gamelin, Benjamin.....	80	Vaudreuil.....	Vaudreuil.....	Q.	J. P. Lanthier, M.P.....	Enseigne.....	Vaudreuil.....	20 00	
1034	470	Gaucher, Abraham.....	80	Port de Massachussetts.....	Maskinongé.....	Q.	A. Boyer, M.P.....	Caporal.....	1er bataillon.....	20 00	Décédé.
1035	521	Gagnon, Firmin.....	82	Ste. Anne.....	Maskinongé.....	Q.		Soldat.....	1er bataillon.....	20 00	
1036	604	Gauthier, Jean Bte.....	80	Sorel.....	Rimouski.....	Q.	R. Fiset, M.P.....	do	8e bataillon.....	20 00	
1037	665	Gagnon, François.....	84	St. Thomas.....	Yamaska.....	Q.	J. G. Grebassa.....	do	3e bataillon.....	20 00	
1038	745	Gaudette, François.....	80	St. Antoine.....	Verchères.....	Q.	C. P. Germain.....	do	St. Denis.....	20 00	
1039	758	Gagnon, Pierre.....	86	St. François.....	Maskinongé.....	Q.		Sergent.....	1er bataillon.....	20 00	

TABEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	'Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1040	761	Gaouette, Louis	84	Wotton	Wolfe	Q.	J. Mayrand	Sergent	3e bataillon.	20 00		
1041	782	Gagnier, Pierre	84	St. Philippe	Laprairie	Q.		Soldat	Chasseurs	20 00		
1042	830	Gagnon, François	81	Ile aux Coudres	Charlevoix	Q.	P. A. Tremblay, ex M.P.	Sergent	1er bataillon.	20 00		
1043	879	Gagnon, Jacques	79	Faie St. Paul	Charlevoix	Q.		Soldat	2e bataillon.	20 00		
1044	978	Gamache, Louis B.	78	St. Sauveur	Québec	Q.	J. Langlois, M.P.	do	Beaurport	20 00		
1045	1015	Gagnon, Simon	88	St. Joachim	Montmorency	Q.	A. Boyer, M.P.	Caporal	4e bataillon.	20 00		
1046	1085	Gagnon, Pierre	83	St. Justin	Maskinongé	Q.		Soldat	6e bataillon.	20 00		
1047	1129	*Gagnon, François	80	St. Jean, I. O.	Montréal	Q.		do	Chasseurs	20 00		
1048	1166	Garand, Joseph	81	St. Rémi	Napierville	Q.	S. Coupal, M.P.	do	Chasseurs	20 00		
1049	1049	*Gauthier, Bernard	79	St. Anne	Jac.-Cartier	Q.		do	6e bataillon.	20 00		
1050	1236	Gagné, dit Belavance	89	St. Alexandre	Kamouraska	Q.	J. B. Pouliot, M.P.	do	3e bataillon.	20 00		
1051	2244	Galipeau, Loyand	84	St. Dorothée	Laval	Q.	J. A. Ouimet, M.P.	Caporal	7e bataillon.	20 00		
1052	2304	Gadoury, Joseph	83	Montréal	Cité	Q.		Soldat	Voligeurs	20 00		
1053	2311	Charneau, Louis B.	80	Valleyfield	Beauharnois	Q.	D. Thompson, M.P.	do	Leeds	20 00		
1054	2357	Garvey, John	83	Cayuga	Madimund	Q.		do	6e bataillon.	20 00		
1055	2390	Garnau, Alexis	82	Montréal	Cité	Q.		do	1er bataillon.	20 00		
1056	1286	Gagnon, Felix	83	Éboulém's	Charlevoix	Q.		do	6e bataillon.	20 00		
1057	1510	Gagnon, Jean Bte.	80	St. Marcel	Richelieu	Q.		do	1er bataillon.	20 00		
1058	1516	Gauthier dit St. Germain, Joseph	82	Lacolle	St. Jean	Q.	F. Bourassa, M.P.	do	4e bataillon.	20 00		
1059	1527	Gauthier, Antoine	81	St. Laurent	Jacq. Cartier	Q.	A. Lecours	do	2e bataillon.	20 00		
1060	1541	Gagné, Louis	82	St. François	Montm'rney	Q.	Dr. J. Demers	do		20 00		Non enrôlé.
1061	1634	Gauthier, Augustin	82	L. O.	Fortneuf	Q.	A. De St. George	do		20 00		
1062	1681	Gastonguay, E. dit S. Frenière	77	Portneuf	Fortneuf	Q.		Soldat	Vaudreuil	20 00		
1063	1755	Gagné, dit Bellavance, Louis	85	Vaudreuil	Vaudreuil	Q.	R. Harwood, M.P.	do	2e Québec	20 00		
1064	1797	Gauthier dit St. Germain, Antoine	86	St. Michel	Napierville	Q.		do	Col. Boyer	20 00		

1065	1884	Gauvreau, Joseph	82	St. Etienne de Beaum't	Bellechasse	Q.		Sergent	2e bataillon.	20 00		
1066	1922	Gaucin dit St. Germain, Bazile	80	St. David	Yamaska	Q.	M. Fortin	Soldat	Yamaska	20 00		
1067	1937	Gabedout, Ambroise	81	St. Ours	Richelieu	Q.	I. Barthe, M.P.	do	St. Ours	20 00		
1068	1858	Garceau, Louis	79	Pte. du Lac	St. Maurice	Q.	Rev. Carutel	do	Trois-Riv.	20 00		
1069	1913	Gauvin, Louis	82	Ancienne Lorette	Québec	Q.		do	5e bataillon.	20 00		Décédé.
1070	1975	Gauthier, dit Lariche Abraham	79	Baie St. Paul	Charlevoix	Q.	F. Fortin	do	1er bataillon.	20 00		
1071	2003	Garlough, Jacob	85	N. Williamsburgh	Dundas	Q.		do	Mil Dundas	20 00		
1072	2030	Gaboriau, Joseph	85	St. Antoine	Huntingdon	Q.		Tambour	1er bataillon	20 00		
1073	2490	Gagné, Louis	81	Hébertville	Chicoutimi	Q.	A. Dumas	Soldat	Charlevoix	20 00		
1074	2497	Gagné, Germain	78	St. Marie	Beauce	Q.	G. Gagat, fils	do		20 00		Décédé.
1075	2578	Gagné, Mathias	78	St. Albert de Warwick	Wolfe	Q.		Soldat	4e bataillon.	20 00		
1076	2604	Galipeau, Alexis	78	Montréal	Hochelega	Q.	Lt.-col. d'Orsenens	do		20 00		
1077	2673	Gallinger, George M.	87	Aultville	Stornont	Q.		do	Col. McLean	20 00		
1078	2890	Gallinger, George	85	Aultville	Stornont	Q.	C. Archibald, M.P.	Caporal	Stormont	20 00		
1079	2789	Gauthier, Joseph	86	Champlain	New-York	Q.		Soldat	Voyageurs	20 00		Rejeté. A laissé les limit. Services non certifiés.
1080	3299	Gaboriau, Pascal	82	St. François	Rouville	Q.		do	Capt. Privé	20 00		
1081	2804	Gagnon, Pierre	80	I. O.	Montm'rney	Q.		Sergent	1er bataillon	20 00		
1082	3002	Gauthier dit Lasdraville, Jacques	80	Windsor	Essex	Q.		Soldat	Deschamb't	20 00		
1083	2833	Garant, Jean	80	St. Anselme	Dorchester	Q.		do	3e do	20 00		
1084	1429	Gaudreau, Ant. Dery	80	St. Thomas	Montmagny	Q.		do		20 00		
1085	2901	Gauthier dit St. Germain, François	88	St. Charles	St. Hyacinth	Q.	L. Delorme, M.P.	do	Verchères	20 00		
1086	285	Gervais, Michel	97	St. Jules	St. Hyacinth	Q.	A. De St. Georges, M.P.	Sergent	5e bataillon	20 00		
1087	346	Germain, Chrysologue	79	St. Basile	Portneuf	Q.	W. E. Parke, J.P.	Soldat	2e bataillon.	20 00		
1088	449	Germain, dit Meunier, Jean Baptiste	80	Waterville	Compton	Q.		do	5e bataillon.	20 00		
1089	540	Gendron, Jacques	85	Bagotville	Saguenay	Q.	P. A. Tremblay, ex M.P.	do	Cl. Robins'n	20 00		
1090	615	Gervais, Jean Bte.	79	St. Pie	Bagot	Q.	J. A. Mousseau, M.P.	do	3e bataillon.	20 00		
1091	871	Gerou, John	79	Pictou	P. Edouard	Q.		do	Essex	20 00		
1092	1081	Gelinas, Pierreche, dit L'Alcmand, Pierre	80	St. Barnabé	St. Maurice	Q.	C. Lajoie, M.P.	do	Boucherville	20 00		
1093	1082	Gélines, dit L'Allemand, Joseph	80	St. Barnabé	St. Maurice	Q.		do	4e bataillon.	20 00		Décédé.
1094	1260	Gendron, Laurent	83	St. François	Montmagny	Q.	C. Lajoie, M.P.	do	1er bataillon	20 00		
1095	1268	Genereux, Ambroise	87	St. Gabriel	Compton	Q.		do		20 00		
1096	3031	Genereux, Joseph	86	Brandon	Berthier	Q.	Hon. A. H. Faquet	do	Berthier	20 00		
1097	2398	Gervais, Antoine	84	Montréal	Berthier	Q.	Hon. A. H. Faquet	Sergent	Berthier	20 00		
1098	1277	Gendron, Alexis	85	St. Basile	Cité	Q.	C. E. Schlier	Soldat	3e bataillon.	20 00		
1099	1376	Gervais, Augustin	85	Pt. St. Charles	Champlain	Q.	H. Montplaisir, M.P.	Caporal	2e bataillon.	20 00		
1100	1593	Gendreau, P. X.	80	St. Thomas	Laprairie	Q.		Sergent	2e bataillon.	20 00		Recevait déjà une pension.
1101	1594	Gendron, Jean	81	Beaurport	Montmagny	Q.		Soldat	4e bataillon.	20 00		Non enrôlé.
1102	1640	Germain Jérôme	85	Portneuf	Portneuf	Q.	A. De St. George, M.P.	do	6e bataillon.	20 00		
1103	2161	Gérard, Joseph	85	St. Martin	Laval	Q.	Lt.-col. L. Bélanger	Soldat	Long Pointe	20 00		Serv. non certif.

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas non payés.	Cas payés.	Observations.
1104	2177	Gendron, Prudent	83	Assomption de St. Vider	Rimouski	Q.		Soldat	6e bataillon Voltigeurs			
1105	2521	Gervais, François	85	St. Isidore	Laprairie	Q.		do				
1106	2763	Gervais, Benjamin	88	Petit Canada	Minnesota	Q.		do		Rejeté		A laissé les limites.
1107	2852	Gervais, Constant	80	St. Antoine	Châteaugay	E.-U.		do				
1108	2892	Gervais, Pierre	87	St. Abbé	Châteaugay	Q.		do				
1109	2024	Gibeau, Joseph	94	St. Angele	Rouville	Q.		do				
1110	2031	Gibeau, François	83	St. Antoine	Cité	Q.	Major Lafour.	do				
1111	2523	Gilbert, dit Comtois	86	St. Ambroise	Châteaugay	Q.		do				
1112	2886	Girard, Louis	80	St. Ours	Joliette	Q.	G. Baby, M.P.	do				
1113	2801	Gingras, Augustin	79	St. Saverus	Richelieu	Q.	H. Delagrave	do				Décédé.
1114	3171	Givens, James	78	Ruscarora	Québec	Q.		do				Décédé.
1115	48	Gilmore, Samuel	83	T. Oxford	Brant	O.		Sauvage	Gen. Brock			Décédé.
1116	108*	Giasson, Nicolas	81	Detroit Est.	Michigan	E.-U.		Soldat	4e bataillon	Rejeté		A laissé les limites.
1117	210	Gingras, Augustin	80	St. Genieviève	Champlain	Q.		do				Décédé.
1118	222	Ginard, François	80	St. Gesaire	Rouville	Q.	R. Trudel, N.P.	do				Décédé.
1119	429	Giroux, Jean	80	Québec	Québec	Q.	G. Cheval, M.P.	do				Décédé.
1120	547	Gingras, Charles	89	Beauport	Montrenoy	Q.		Caporal	6e bataillon			
1121	606	Giroux, Louis	78	St. Michel	Yamaska	Q.		Soldat	1er bataillon			
1122	742	Giroux, F. X.	78	Beauport	Québec	Q.	E. O'Brien	do				
1123	748	Girouard, François	81	St. Antoine	Verchères	Q.	C. P. Germain	do				Décédé.
1124	839	Gingras, François	82	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.		do				
1125	961	Giguère, Claude	91	La Vallée	Berthier	Q.		do				
1126	980	Giguère, Jean	84	Beauport	Québec	Q.		do				
1127	1070	Girouard, Pierre	79	St. Jules	St. Hyacinth	Q.		do				
1128	1206	Giroux, Pierre	83	St. Eustache	Napierville	Q.	E. O'Brien	do				
1129	1228	Ginnesse, Antoine	85	Fraserville	Témiscouata	Q.	L. Delorme, M.D.	do				
1130	2338	Giroux, Frs. Xavier	80	St. Charles	Québec	Q.	J. B. Pouliot, M.P.	do		Rejeté		A servi dans un corps impérial.
1131	3041	Gibson, Gedeon	88	St. Port Hope	Pontiac	Q.	J. L. McDougall, M.P.	do		Rejeté		do
					Durham	Q.		do	49e de ligne.			

1132	2418	Gilfellew, Wm.	82	Lynnhurst	Leeds	Q.		do	1er T'ships			Décédé.
1133	1285	Girard, Pierre	87	Eboulements	Charlevoix	Q.	J. Noël, N.P.	do	1er bataillon	Rejeté		A laissé les limites.
1134	1349	Girard, Alexis	85	St. Saverus	Québec	Q.	O. N. E. Boucher	do	Miliciens	Rejeté		
1135	3023	Gilbert, Joshua	93	Allen Co.	Ohio	E.-U.		do	4e T'ships			
1136	1652	Gibouneur, Alexis	84	Carrobert	Rouville	Q.		do	Belleil			
1137	1658	Gibouneur, Joseph	86	Brighton	Northbr'd	Q.	J. Biggar, M.P.	do	Newcastle			
1138	1694	Girouard, Luc	82	St. Eustache	Deux Monta.	Q.	C. H. Champagne	do	Capt. Fere			
1139	1916	Giguère, Jean Amable	84	A. de Sillery	Québec	Q.		do	6e bataillon			
1140	569	Glackmeyer, Edouard	81	Québec	Québec	Q.		S-offic.	7e bataillon			
1141	2728	Glover, Francis	83	Station de Victoria	Victoria	Q.		Soldat	Lincoln			
1142	387	Gladu, André	84	St. Adèle	Terrebonne	Q.	Capt. Corson	do	Vaudreuil			
1143	1330	Glover, Charles	80	St. William	Norfolk	Q.	R. Masson, M.P.	do	Norfolk			
1144	319	Glaude, Nicolas	80	St. Polyctpe	Soulanges	Q.	J. P. Lantier, M.P.	do	2e bataillon			
1145	1360	Glassford, Wm.	80	London	Middlesex	Q.		do	Glangary			
1146	1714	Glassford, Liftle	80	Riv. Rasin.	Glangary	Q.	D. McGuer	do	Middlesex			
1147	35*	Goff, Alex.	79	Morpeth	Kent	Q.	D. Mills, M.P.	do	3e bataillon			
1148	103	Goulet, Frs. Xavier	83	St. Raphael	Kent	Q.	L. Delorme, M.P.	do	Capitaine			
1149	116	Godin, Capt. T.	84	Montréal	Cité	Q.		Soldat	3e bataillon			Décédé.
1150	194	Gosselin, François	80	N. de Dme. de Bassecour	Shefford	Q.		do	2e bataillon			Non enrôlé.
1151	448	Godin, Jean Bte.	84	Ecuireuil	Portneuf	Q.		do	Ile Jésus	Rejeté		
1152	734	Gourgeau, Charles	79	Ile Perrot	Vaudreuil	Q.	C. P. Germain	do	Verchères			
1153	750	Gosselin, François	83	St. Antoine	Verchères	Q.		do	St. Denis			
1154	1643	Gosselin, Joseph	80	St. Paul de Abbotsford	Rouville	Q.	G. Cheval, M.P.	do	1er bataillon			Décédé.
1155	1131	Goulet, Jean	83	St. Raphael	Bellechasse	Q.		do	Lincoln			
1156	1133	Goring, Hamilton	79	Homer	Lincoln	Q.		do	3e bataillon			Décédé.
1157	1160	Godin, Louis	79	St. Anne de la Parade	Champlain	Q.		do	D. Fraser			Décédé.
1158	3054	Goulet, Louis	91	St. Ignace	Soulanges	Q.		do	1er bataillon			Services non certifiés.
1159	2348	Goodman, Peter	80	Groucester	Russell	Q.		do	3e bataillon			
1160	1262	Godreau, Joseph	84	St. Hénédine	Dorchester	Q.	F. Rouleau, M.P.	Caporal	3e bataillon			A laissé les limites.
1161	1316	Godreue, Pierre	85	Montréal	City	Q.		Soldat	St. Denis			
1162	1596*	Gosselin, Joachim	96	Wotton	Wolfe	Q.		do	2e bataillon			
1163	1627	Gosselin, Joachim	81	St. Hélène de Chester	Arthabaska	Q.		do	Ile Jésus			Services non certifiés.
1164	1668	Goyette, Joseph	87	Notre Dame des Anges	Missisquoi	Q.		do	3e bataillon			
1165	1920	Goulette, François	92	Trenton	Hastings	Q.	A. H. Meyers	do	Voligeurs			
1166	2013	Gosselin, Nicholas	80	Québec	Québec	Q.		do	1er Québec			
1167	2028	Godreau, Henri	75	Champlain	New-York	Q.		do	3e bataillon			
1168	2058	Godreau, Joseph	79	Riv. Brochet	Missisquoi	E.-U.		do	Voligeurs			
1169	2621	Gosselin, Louis	82	Prairies des Rivière des	Hochelega.	Q.	F. Bechar, M.P.	do	Ile Jésus			
1170	418	Grenon, Joseph	80	Contrecoeur	Verchères	Q.		do	3e bataillon			
1171	36*	Green, Freeman	90	Morpeth	Kent	Q.	D. Mills, M.P.	do	Voligeurs			
1172	1713	Green, Hyacinth	93	Riv. Rasin.	Glangary	Q.	D. McGuer	do	Voligeurs			
1173	165	Griffa, David	78	Straitville	Elgin	Q.	C. Macdougall, M.P.	do	Col. Nellis			

TABEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas non payés.	Observations.
1174	343	Griffith, Ezra	84	Westminster Township, Middlesex	O.	Thos. O'Brien.....	Soldat.....	2e bataillon.....	20 00		
1175	404	Grenon, Joseph.....	83	St. Fidèle, Charlevoix.....	O.	S. Coupal, M.P.....	do.....	Voligeurs.....	20 00		
1176	594	Granger, Claude	80	Napierville, Napierville.....	O.	G. S. Goodwillie.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1177	628	Grass, Henry	92	Georgetown, Halton.....	O.	.....	do.....	.....	20 00		
1178	631	Grenier, Hyacinthe	84	Pointe aux Trembles, Portneuf	O.	.....	Sergent.....	1er bataillon.....	20 09		
1179	651	Grenier, Pierre.....	87	St. Louis de Gonzague, Beauharnois	O.	.....	Soldat.....	4e bataillon.....	20 00		
1180	826	Graham, Richard	85	Queensville, York.....	O.	.....	Soldat.....	Ci. Oberrette.....	20 00		
1181	832	Graon, Louis.....	92	St. Jérôme, Terrebonne.....	O.	.....	Soldat.....	2e bat., E.M.....	20 00		
1182	918	Gregoire, Etienne.....	80	St. Elzéar, Beauce.....	O.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1183	936	Grimard, Jean Bte.....	82	St. Casimir, Portneuf	O.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1184	1004	Groves, Nathan	73	Cornwall, Stormont.....	O.	A.F. Macdonald, M.P.....	do.....	Stormont.....	20 00		Décédé.
1185	1007	Groves, James.....	80	Cornwall, Stormont.....	O.	A.F. Macdonald, M.P.....	do.....	Stormont.....	20 00		
1186	1130	Gravel, Simon.....	82	Vistation de Notre Dame, Montm'roy	O.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1187	1157	Grimard, Joseph.....	84	Ste. Anne de la Pérade, Champlain	O.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1188	1163	Grimard, Modeste	87	St. Stanislas, Champlain	O.	.....	Caporal.....	4e bataillon.....	20 00		
1189	1249	Gravelle, Etienne.....	80	Pointe aux Trembles, Portneuf	O.	.....	Soldat.....	Col. Bradt.....	20 00		Rejeté.
1190	1275	Green, William	82	Stoney Creek, Wentworth	E.U.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		A laissé les limites.
1191	1326	Grandpré, Joseph	83	Kankakee, Illinois.....	E.U.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		A laissé les limites.
1192	1331	Grégoire, Louis.....	83	Gr de Chutes, New Hamp- shire.....	E.U.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1193	1362	Grenier, Pierre.....	80	St. Georges de Henryville, Iberville	O.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1194	1536	Grenier, Frs.....	94	St. Ignace, Soulanges	O.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1195	1646	Grenier, François	84	St. Marie, Beauce.....	O.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1196	1601	Grote, Simon.....	82	Longwood, Middlesex.....	O.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1197	1712	Grant, Richard	82	Riv. Raisin, Middlesex.....	O.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1198	1742	Griffard, Etienne.....	87	St. Roch, Quebec.....	O.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1199	1876	Grisolius, Cornelius	82	Belleville, Hastings.....	O.	D. McGruer.....	do.....	Hastings.....	20 00		
1200	1886	Grant, Donald.....	83	Camrurton, Glengarry.....	O.	.....	do.....	Glengarry.....	20 00		

1201	2007	Griffin, John.....	88	Lausdowne, Leeds.....	O.	.....	Sergent.....	Capt. R. Sherwood, Glengarry.....	20 00		
1202	2166	Grant, Alexander.....	79	Lancaster, Glengarry.....	O.	D. McGruer.....	Soldat.....	Glengarry.....	20 00		
1208	2685	Grant, Angus.....	85	Cashon's Glen, Glengarry.....	O.	.....	do.....	Glengarry.....	20 00		
1204	2698	Grant, Alexander.....	79	Williamston, Glengarry.....	O.	.....	do.....	Glengarry.....	20 00		
1205	2849	Grenier, Alexis.....	85	Shawinigan, St. Maurice.....	O.	.....	do.....	Glengarry.....	20 00		
1206	2974	Grégoire, Louis Et.....	85	St. Cuthbert, Berthier.....	O.	.....	do.....	Col. Héroux.....	20 00		
1207	166	Guérard, Jean.....	78	St. Roch, Québec.....	O.	.....	Sergent.....	Berthier.....	20 00		Décédé.
1208	292	Guérin, dit Dumont J.....	82	St. Lin, L'Assompt'n	O.	H. Hurteau, M.P.....	Soldat.....	6e bataillon.....	20 00		
1209	249	Guilbault, Hypolite.....	82	Berthier, Berthier.....	O.	Hon. A. H. Piquet.....	do.....	5e bataillon.....	20 00		
1210	371	Gummond, Antoine.....	82	M.tréal, Gitié.....	O.	C. A. H. Guimond.....	Caporal.....	Gen. Brook, Roncheville.....	20 00		
1211	440	Guyon, Jean Bte.....	79	Verchères, Verchères.....	O.	Hon. F. Geoffron.....	Soldat.....	Verchères.....	20 00		
1212	813	Guillaume, dit St. Hilaire, Guillaume.....	81	St. George, Iberville.....	O.	.....	do.....	3e bataillon.....	20 00		
1213	884	Guenette, Jean.....	78	St. Jérôme, Terrebonne.....	O.	.....	do.....	do.....	20 00		
1214	2435	Guilhanik, Gabriel.....	84	St. André, Argenteuil.....	O.	.....	do.....	Deschamb't.....	20 00		
1215	1289	Guerin, Louis.....	95	St. Denis, St. Hyacinth	O.	M. St. Macdonald.....	do.....	St. Denis.....	20 00		
1216	1335	Gummond, Joseph.....	88	St. Louis de Gonzague, Ottawa.....	O.	Major H. A. Mignault.....	do.....	St. Denis.....	20 00		
1217	1469	Guilmont, Joseph.....	88	Gonzague, Ottawa.....	O.	E. M. Bisson, M.P.P.....	do.....	2e bataillon.....	20 00		
1218	1901	Guéguen, Shrl.....	84	Cocagne, Kent.....	N.B.	.....	do.....	do.....	20 00		
1219	1904	Guéguen, Placide.....	84	Cocagne, Kent.....	N.B.	.....	do.....	Col. Bliss.....	20 00		
1220	1964	Guertin, Michel.....	83	St. Denis, St. Hyacinth	O.	.....	do.....	Col. Bliss.....	20 00		
1221	2920	Guilmette, Augustin	83	Québec, Québec.....	O.	Major Mignault.....	do.....	4e bataillon.....	20 00		
1222	2204	Guernon, François.....	85	St. Barthé, Iberville.....	O.	J. B. Pruneau.....	do.....	3e bataillon.....	20 00		
1223	3082	Guilbault, Antoine.....	80	Iberville, Iberville.....	O.	.....	do.....	3e bataillon.....	20 00		
1224	1	Haight, Harrison.....	78	Port Perry, Ontario.....	O.	.....	Soldat.....	Capt. J. Wil- son.....	20 00		
1225	20	Harris, Samuel.....	85	Kingsville, Essex.....	O.	.....	Enseigne.....	48e régiment.....	20 00		
1226	30	*Hare, William.....	79	Selkirk, Haldimand.....	O.	D. Thompson, M.P.....	Soldat.....	Chasseurs.....	20 00		
1227	67	*Hart, Fred.....	80	St. Valentin, St. Jean.....	O.	C. A. P. Pelletier, M.P.....	Soldat.....	2e bataillon.....	20 00		
1228	154	Harton, Joseph.....	79	St. Louise, l'Islet.....	O.	.....	do.....	3e bataillon.....	20 00		
1229	256	Hamel, Pierre.....	81	St. Thomas, Yamaska.....	O.	Rev. A. D. Lockhart.....	do.....	3e bataillon.....	20 00		
1230	271	Hay, George.....	81	Lacolle, St. Jean.....	O.	.....	do.....	Lennox.....	20 00		
1231	303	Haines, George.....	91	Sely, Lennox.....	O.	L. Ross, M.P.....	do.....	Durham.....	20 00		
1232	463	Harris, Myndert.....	40	Port Hope, Durham.....	O.	G. Cherval, M.P.....	do.....	Chambly.....	20 00		
1233	443	Halde, Jean Bte.....	83	St. Hilaire, Rouville.....	O.	.....	do.....	Dundas.....	20 00		
1234	1234	Hartle, Matthew I.....	80	Iroquois, Dundas.....	O.	J. N. Tuttle.....	do.....	Dundas.....	20 00		
1235	1265	Hains, Jacob.....	78	Dickens' Cor, Dundas.....	O.	.....	do.....	Dundas.....	20 00		
1236	517	Haverbec, dit Haverbec.....	85	Napierville, Napierville.....	O.	Hon. J. O. Bureau.....	Tambour.....	1er bataillon.....	20 00		
1237	706	Havel, Isaac.....	89	Napanee, Lennox.....	O.	S. Shibley, M.P.....	Soldat.....	Lennox.....	20 00		
1238	1023	Haves, John.....	82	Morrisburg, Dundas.....	O.	W. Gibson, M.P.....	do.....	Dundas.....	20 00		
1239	1804	Haynes, Adam.....	79	St. Cathrine, Lincoln.....	O.	.....	do.....	Lincoln.....	20 00		
1240	1242	Hawley, Syas.....	79	Enferpette, Addington.....	O.	C. Warner.....	do.....	Addington.....	20 00		
1241	1368	Hawkins, Robert.....	95	Cannifton, Hastings.....	O.	.....	do.....	Col. Orw- ford.....	20 00		Décédé.
1242	1386	Harton, Ignace.....	85	Grande Bate, Chicoutimi	O.	.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		

TABEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile	Comté.	Provinces.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1243	1387	Harvey, Joseph.....	82	St. Alexis.....	Chicotimi.....	Q.		Soldat.....	1er bataillon.....	20 00		
1244	1660	Hamel, Pierre.....	77	St. Flavien.....	Lotbinière.....	Q.		do.....	5e bataillon.....	20 00		
1245	1727	Hay, John.....	88	Williamstown.....	Glengarry.....	Q.	D. McGruer.....	Sergent.....	Glengarry.....	20 00		
1246	1780	Hayland, Benj.....	83	Oakland.....	Norfolk.....	O.		Soldat.....	Norfolk.....	20 00		
1247	1806	Halladay, Ebenezer.....	85	Elgin.....	Leeds.....	Q.		do.....	Leeds.....	20 00		
1248	1839	Haines, William.....	85	Lechute.....	Argenteuil.....	Q.		do.....	Maj. Markien.....	20 00		
1249	2044	Hart, Joseph.....	82	Vachell.....	York.....	O.		do.....	Infant. N.B.....	20 00		
1250	2139	Halladay, Alvin T.....	78	Phillipsville.....	Leeds.....	O.		do.....	St. Ours.....	20 00		
1251	2514	Harpin, André.....	80	St. Aimé.....	Richeieu.....	Q.		do.....	Dundas.....	20 00		
1252	2676	Haines, John C.....	98	Autisville.....	Stormont.....	O.		do.....	Col. McLean.....	20 00		
1253	2676	Haron, Peter.....	82	Newington.....	Stormont.....	O.		do.....	Lincoln.....	20 00		
1254	2714	Harper, Samuel.....	77	Aylmer.....	Elgin.....	O.	W. E. Murray.....	do.....	Leeds.....	20 00		
1255	2720	Harvey, Joseph K.....	79	St. Catharines.....	Lincoln.....	O.		do.....	Northland.....	20 00		
1256	2777	Harris, Joseph.....	87	Gore's Lodge.....	Northland.....	O.	W. Kerr, M.P.....	do.....	Col. A. Bradt.....	20 00		
1257	2779	Hagle, Jacob.....	87	N. Glenford.....	Westworth.....	O.		do.....	14e bataillon.....	20 00		
1258	2789	Hawkinson, Thos.....	79	Grovesend.....	Elgin.....	O.		do.....	Col. Robin-son.....	20 00		
1259	2810	Hayes, John.....	78	Pine Orchard.....	York.....	O.		do.....	son.....	20 00		Non enrôlé.
1260	2938	Hagar, James C.....	80	St. Catharines.....	Lincoln.....	O.		Soldat.....	Col. McLean.....	20 00		
1261	2943	Hawn, Henry.....	79	Winchester.....	Dundas.....	O.		do.....	Col. McLean.....	20 00		
1262	2990	Hall, Charles Henry.....	80	Township.....	Beauce.....	Q.		do.....	Cavalerie Q.....	20 00		Rejeté.
1263	2906	Hamin, Abraham.....	86	Oswego.....	New York.....	Q.		do.....	2e bataillon.....	20 00		A laissé les li- mites.
1264	457	Hemond, Jean.....	81	St. Ferdinand.....	Mégantic.....	E.-U.		do.....	1er bataillon.....	20 00		
1265	261	Hebert, Michel.....	81	Napierville.....	Napierville.....	Q.	E. Richard, M.P.....	do.....	Volontaires.....	20 00		
1266	329	Herriman, Luther.....	79	Port Hope.....	Durham.....	O.		do.....	Col. Glen.....	20 00		
1267	473	Heroux, Michel.....	82	St. Justin.....	Maskinonge.....	Q.	L. Ross, M.P.....	Caporal.....	7e bataillon.....	20 00		
1268	565	Hebert, Jean Bte.....	86	St. Roch.....	Richeieu.....	Q.	A. Boyer, M.P.....	Soldat.....	St. Ours.....	20 00		
1269	683	Heon, dit Rehaul, Charles.....	84	St. Grégoire.....	Nicolet.....	Q.	Rev. F. Larochelle.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
1270	730	Hendeshot, Daniel.....	85	Simcoe.....	Norfolk.....	Q.		do.....	Lincoln.....	20 00		
1271	810	Hight, Joseph.....	83	Belleville.....	Hastings.....	O.		do.....	Hastings.....	20 00		
1272	1123	Heron, Andrew.....	81	Mt. Bryages.....	Middlesex.....	O.		do.....	Col. Claus.....	20 00		
1273	1180	Henry, George.....	78	Newbury.....	Middlesex.....	O.		do.....	Lincoln.....	20 00		

1274	2229	Henry, Thomas.....	79	Oshawa.....	Ontario.....	O.		Sergent.....	York.....	20 00		
1275	2312	Hébert, Jacques.....	84	Valleyfield.....	Beauharnois.....	Q.		Soldat.....	Volonteurs.....	20 00		
1276	1332	Heron, John.....	78	Danforth.....	York.....	O.	J. Metcalfe, M.P.....	do.....	Cl. Robins'n.....	20 00		
1277	1547	Hemenway, Delver.....	74	Kemptville.....	Greenville.....	O.		do.....	2 Township.....	20 00		
1278	2917	Hébert, Louis, <i>alias</i> Louison, Adrien.....	83	Beauharnois.....	Beauharnois.....	Q.	J. U. Robillard, M.P.....	Caporal.....	Chasseurs.....	20 00		
1279	2160	Henderson, Gilbert.....	90	Ste. Madeleine.....	Dorchester.....	Q.		Soldat.....	Boucherville.....	20 00		
1280	2171	Henderson, William.....	92	E. Francon.....	Dorchester.....	Q.		Q. Maître.....	3e bataillon.....	20 00		
1281	2510	Hébert, Jean-Bte.....	83	St. Grégoire.....	Beauville.....	Q.	F. Béchar, M.P.....	Soldat.....	Chambly.....	20 00		
1282	2623	Hébert, Isaac.....	82	St. Herménégide.....	Stanstead.....	O.		do.....	Volonteurs.....	20 00		Non-payé. Le crédit voté étant épuisé.
1283	2637	Héroux, Michel.....	79	Woonscock.....	Rhode Is'nd.....	E.U.		do.....	Richeieu.....	20 00		Rejeté.
1284	2721	Herrick, Lyman.....	82	Markham.....	York.....	O.	J. Metcalfe, M.P.....	do.....	York.....	20 00		A laissé les limites.
1285	2903	Heaslip, Samuel.....	82	Port Robson.....	Welland.....	O.		do.....	C. Volontair.....	20 00		Services non certifiés.
1286	3179	Hemlock, Jacob.....	82	St. Régis.....	Huntington.....	Q.	W. Colquhoun.....	do.....	Cl. Montigny.....	20 00		Services non certifiés.
1287	330	Hill, Solomon.....	82	St. Catherine.....	Lincoln.....	O.		do.....	4e bataillon.....	20 00		
1288	1024	Hickley, John.....	80	Autisville.....	Dundas.....	O.	W. Gibson, M.P.....	Sergent.....	Dundas.....	20 00		
1289	2399	Hicks, Timothy.....	79	Relon.....	Missour.....	E.U.	W. Paterson, M.P.....	Soldat.....	Lincoln.....	20 00		Rejeté.
1290	1365	Hicks, Benjamin.....	81	Warkworth.....	Northland.....	O.	J. L. Biggar, M.P.....	Caporal.....	Maj. Kerby.....	20 00		A laissé les limites.
1291	1744	Hieneux, Charles.....	78	Québec.....	Québec.....	Q.		do.....	6e bataillon.....	20 00		
1292	1748	Hicks, Joseph.....	79	Annapvan.....	Illinois.....	E.U.		Soldat.....	Cl. Robins'n.....	20 00		Rejeté.
1293	2149	Hinman, Turman M.....	77	Grafton.....	Northland.....	O.	J. W. Kerr.....	do.....	Northland.....	20 00		A laissé les limites.
1294	2703	Hill, Joseph.....	82	Bedford.....	Missisquoi.....	Q.		do.....	4e bataillon.....	20 00		Voit No. 1296.
1295	2969	Higgins, Orrin.....	78	Belleville.....	Hastings.....	Q.	L. Walbridge.....	do.....	Cl. Ferguson.....	20 00		Services non certifiés.
1296	3167	Hill, Joseph.....	79	Papineauville.....	Ottawa.....	Q.		do.....	Col. Keil.....	20 00		
1297	2903	Hillman, Charles.....	85	Eden.....	Elgin.....	O.	S. Macdougall, M.P.....	do.....	4e bataillon.....	20 00		
1298	168	Howey, Samuel.....	82	Morven.....	Lennox.....	O.	C. Sibley, M.P.....	Sergent.....	Lennox.....	20 00		
1299	284	Howley, Johnson.....	80	B. du Febvre.....	Yamaska.....	Q.	C. Gill, M.P.....	Soldat.....	4e bataillon.....	20 00		
1300	422	Houle, Joseph.....	80	St. Anne.....	Terrebonne.....	Q.	G. M. Prevost.....	do.....	Deschamb'l't.....	20 00		
1301	710	Hogue, Dominique.....	83	des Plaines.....	Terrebonne.....	Q.		Caporal.....	1er bataillon.....	20 00		
1302	789	Hoffman, Jean Bte.....	85	St. Valier.....	Belechasse.....	Q.		Soldat.....	Lennox.....	20 00		
1303	865	Hoover, Jacob.....	85	Prince-Ed.....	Prince-Ed.....	O.		do.....	York.....	20 00		
1304	1188	Horning, Aron.....	78	Otterville.....	Oxford.....	O.		do.....	Col. Depews.....	20 00		
1305	1200	Houle, Alexis.....	82	St. Pierre les Bequets.....	Nicolet.....	Q.		do.....	1er bataillon.....	20 00		
1306	2265	Hollishead.....	86	Collingwood.....	Simcoe.....	Q.		do.....	4e bataillon.....	20 00		
1307	2439	Howser, John.....	80	Murray T'p.....	Northland.....	O.		do.....	Cl. Ferguson.....	20 00		
1308	1575	Holstapple, John.....	93	Station St.....	St. Armand.....	Q.	D. R. Murphy.....	do.....	4 Township.....	20 00		
1309	1600	Howey, Stephen.....	78	Rondeau.....	Missisquoi.....	O.		do.....	2e bataillon.....	20 00		
1310	1624	Howard, Matthew M.....	81	Lyn.....	Brookville.....	O.	J. D. Buell, M.P.....	do.....	Leeds.....	20 00		
1311	1710	House, James.....	79	Strafordville.....	Elgin.....	O.	David Griffin.....	do.....	Lincoln.....	20 00		
1312	1763	House, Patrick.....	85	Clinton T'p.....	Lincoln.....	O.		do.....	Col. Butler.....	20 00		
1313	1770	Houle, John Bte.....	86	Hamilton.....	Hamilton.....	O.		Conducteur.....	Artillerie.....	20 00		
1314	1793	Houle, Joseph.....	83	Pte. du Lac.....	St. Maurice.....	Q.		Soldat.....	Trois-Riv.....	20 00		
1315	1813	Hodge, Timothy.....	88	Charleyville.....	Greenville.....	O.		do.....	1er bataillon.....	20 00		
1316	2031	Ho-26, Joseph.....	82	Scarboro.....	York.....	O.	J. Metcalfe, M.P.....	do.....	Cl. Chewet.....	20 00		

TABEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No. du ess.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1317	Hodgkins, Francis	86	Embro	Orford	O.	W. D. Webster	Soldat	Lincoln	\$ cts.		Décédé.
1318	Hopkins, Caleb	81	Ingersoll	Oxford	O.		do	Col. Clark	20 00		
1319	Houté, Charles	87	Brimpton	Oxford	O.		do	3e bataillon.	20 00		
1320	Holden, Arthur	80	Falls	Richmond	Q.	Ed. Brooks, M.P.	do	4 Township.	20 00		
1321	Hoople, Michael	83	St. Armand	Missisquoi	Q.		do	Stormont	20 00		
1322	Houze, Frédéric	79	Newington	Stormont	Q.	C. Archibald, M.P.	do	Col. Dickson	20 00		
1323	House, Matthew	77	Aylmer	Elgin	O.		do	Middlesex	20 00		Services non certifiés.
1324	Hotchkiss, Jonathan	81	Owen Sound	Grey	O.	Lt.-Col. T. Gordon	do	Cst. Stone			Décédé.
1325	Hudson, Robert B.	90	Bristol	Pontiac	Q.	Geo. Lothian	Enseigne	Inf. légères de la Patrie			Non-entré.
1326	Huard, Benjamin	80	St. Julie de Somerset	Mégantic	Q.		do	Capt. Cantin	20 00		Décédé.
1327	Hudson, dit beaulteu,	171									
1328	Huff, Paschal	85	St. Anne	St. Maurice	Q.	C. Lafoie, M.P.	Soldat	4e bataillon.	20 00		
1329	Huff, Richard	87	Pringer	St. Maurice	Q.		do	Lennox	20 00		
1330	Huffman, Elijah	81	Moscow	Addington	Q.	C. Warner	do	Voligeurs	20 00		
1331	Hunt, John E.	79	Bolton T'n'p	Brome	Q.	N. Paves, M.P.	do	Cl. McDonald	20 00		
1332	Huyck, Joseph	78	Belleville	Hastings	Q.		do	Lincoln	20 00		
1333	Huffman, George	81	Stevensville	Welland	Q.	I. Barthe, M.P.	do	6e bataillon.	20 00		A servi dans un corps impérial.
1334	Hughes, John	82	St. Ours	Richelieu	Q.		do	Verchères	20 00		
1335	Huppé, Louis	79	St. Roch	Québec	Q.	A. Lusignan	do	1er bataillon	20 00		
1336	Huber, Antoine	80	Kaleil	Verchères	Q.	Rév. P. Sax	do	Col. Peters	20 00		
1337	Huard, François	88	St. Romuald	Lévis	Q.		Sergent	Col. McDonald	20 00		
1338	Huibel, Martin	86	Wicklow	North-riand	Q.		Soldat	Core	20 00		
1339	Huycke, John Platt	86	Colborne	do	O.		do	Lennox	20 00		
1340	Huffman, Henry	79	Kelvin	Brant	O.	M. Bowell, M.P.	do	Core	20 00		
1341	Huff, Isaac	84	Spring Brok	Hastings	O.	D. R. Murphy	do	Cl. Ferguson	20 00		
1342	Huyks, Cornelius	81	Ameliasburg	Prince-Ed.	O.	J. L. Figgat, M.P.	do	Lennox	20 00		
1343	Huff, Charles	79	Hastings	Peterboro	Q.	N. A. Boucher	do	4 Township	20 00		
1344	Humphrey, Peter	78	Cowanville	Missisquoi	Q.		do	Lennox	20 00		
1345	Huffman, Jacob	79	Parma	Lennox	Q.	E. Harwood, M.P.	Sergent	Vaudreuil	20 00		
1346	Hurtubise, Nicolas	87	Conno	Vaudreuil	Q.		Soldat	Lennox	20 00		
1347	Hughes, Joseph	88	Milford	Prince-Ed.	Q.		do	Voligeurs			Srv. non certifiés.
1348	Hubert, Paul	87	St. Michel	Napierville	Q.		do				

1348	Huneault, Joseph	2595	St. Ignace	Soulanges	Q.	J. P. Lanthier, M.P.	do	Vaudreuil	20 00		
1349	Hunter, James	2693	Brookville	Leeds	Q.		do	Col. Fraser	20 00		
1350	Hurtubise, Pierre	2917	Hull	Ottawa	Q.		do	2e bataillon	20 00		
1351	Huestes, James H.	86	Wallace	Cumberland	N.-E.		do	Cumberland	20 00		
1352	Hubert, Antoine	83	St. Jean	St. Jean	Q.		do	2e bataillon	20 00		
1353	Hunter, Socrates	104	Port Bruce	Elgin	Q.	W. Brown	do	Cl. Lethbr'ge	20 00		
1354	Hubardeau, Joseph	85	St. Phil'me	Chateaugay	Q.	St. Phil'me	do	Voligeurs	20 00		
1355	Hvatt, James	79	Stamford	Welland	Q.		do	Lincoln	20 00		
1356	Hyde, George	2436	St. André	Argenteuil	Q.	Maj. S. Macdonald	Sergent	Argenteuil	20 00		
1357	Imbault, dit Mantha	303	St. Calixte	Montcalm	Q.		Soldat	Deschamb'y	20 00		
1358	Imbault, dit Mantha	388	Jean Bte.	do	Q.	Rev. M. Mireault	do	5e bataillon	20 00		
1359	Inghart, John	2748	St. Adèle	Terrebonne	Q.	R. Masson, M.P.	do	Col. Nellis	20 00		
1360	Isabella, Guillaume	1360	St. Gervais	Felicheasse	Q.	M. McCraney, M.P.	do	1er bataillon	20 00		
1361	Ivon, Joseph	2695	Sandwich	Essex	Q.		do	Col. Baby	20 00		
1362	Jannotte dit Lachapelle, Bazil	380	te, Agathe	des Monts	Q.	R. Masson, M.P.	do	Longue P'te Sauvage	20 00		Services non certifiés.
1363	Jackson, Peter	577	Jard, Etienne	Cookshire	Q.	E. C. Parkin	do	Col. Drolet	20 00		
1364	Jarret dit Beaurégard, Etienne	1254	Jasmin, Noël	St. Hubert	Q.	F. Bechard, M.P.	do	Col. Davis	20 00		
1365	Jackson, John	2321	Janis	Charlottetown	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1366	Janis	1426	Janis	Norfolk	Q.		do	4e bataillon	20 00		
1367	Jackson, Henry	2104	Jackson, Wellet	Prince-Ed.	Q.		do	Col. Ritchie	20 00		Décédé.
1368	Jackson, Henry	2762	Jarvis, Ira	Thorndale	O.		do	Col. Smith	20 00		A laissé les lim.
1369	Jarvis, Ira	3762	Jarvis, Ira	Casper	O.	A. Keefer	Caporal	Génie	20 00		Décédé.
1370	Jeolotte, Michel	2782	St. Etienne	Becher	E.-U.	Hon. A. Paquet	Soldat	M. Doucette	20 00		A laissé les lim.
1371	Jeolotte, Michel	242	St. Marc	Verchères	Q.		do	St. Denis	20 00		Décédé.
1372	Jeanotte, Joseph B.	632	Poinne aux Trembles	Hochelega	Q.		do	5e bataillon	20 00		
1373	Jeannot, Antoine	1495	Jeannot dit Lachapelle, Prudent S.	Hochelega	Q.		do	Longue P'te	20 00		
1374	Jeannot dit Lachapelle, Bazille	1533	Jibon, Michel	Colchester	Q.	Whitmore & W'hr	do	4e bataillon	20 00		A laissé les lim.
1375	Joyal, Michel	2523	St. Thomas	Yamaska	E.-U.	C. Gill, M.P.	do	5e do	20 00		
1376	Joly, Charles	285	St. Gamut	Deux-Mont.	Q.		do	2e do	20 00		
1377	Jones, Louis	378	Bromere	Brome	Q.	Hon. L. S. Huntington	do	Townships	20 00		
1378	Jones, Charles Hugh	439	Maslinongé	Maslinongé	Q.	A. Boyer, M.P.	do	8e bataillon	20 00		
1379	Jolotte, François	468	Iberville	Iberville	Q.		do	Chambly	20 00		
1380	Johnson, Joseph	522	St. Pie	Bagot	Q.	J. A. Mousseau, M.P.	do	104e régim.	20 00		A servi dans un corps impérial.
1381	Johnson, John	616	St. François	Missisquoi	Q.	Lt.-col. Wily	Sauvage		20 00		
1382	Johnson, George W.	872	Clarenceville	Missisquoi	Q.		do	5e bataillon	20 00		
1383	Joyal, Antoine	986	du Lac	Yamaska	Q.		Soldat	St. Ours	20 00		
1384	Joly, Antoine	1219	Sorel	Richelieu	Q.	I. Barthe, M.P.	do	Dorchester	20 00		
1385	Jones, Thomas	2230	Sabrevois	Iberville	Q.	F. Marchand, M.P.P.	Sergent		20 00		
1386	Jobin, Jean	2275	Charlesburg	Québec	Q.		Soldat	1er bataillon	20 00		Décédé.
1387	Jobin, Jean-Bte	2319	St. Sauveur	Québec	Q.		do	1er bataillon	20 00		

TABEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1388	2329	Jones, Dunham	82	Maitland	Grenville	O.		Soldat et enseigne	1er Grenville	20 00		
1389	1776	Jones, Ab-salon	79	Abington	Monck	O.		Contineur	49e régiment	20 00		A servi dans un corps impérial.
1390	2377	Jones, William	78	St. Cathar's	Lincoln	O.		Soldat	1er Lincoln	20 00		
1391	1331	Jones, James	90	Scarboro.	York	O.	J. Metcalf, M.P.	Sergent	18e rég. No. 3	20 00		
1392	1371	Jones, Apollo	86	Canboro.	Hastings	O.	G. Johnson	Soldat	18e rég. No. 3	20 00		
1393	1160	Johnston, G. W.	82	Clarenceville	Mississquoi	Q.		do	3e bataillon.	20 00		Rejeté. Non enrôlé.
1394	2475	Joly, Ardoin	80	St. Félix de Valois	Joliette	Q.		do	do	20 00		
1395	1581	Johnson, Layton	80	St. Armand	Mississquoi	Q.		do	Col. Harrott.	20 00		Décédé.
1396	1776	Jodoin, Hypolite	83	Boucherville	Chambly	Q.	Hon. F. Geoffron	do	Lennox	20 00		
1397	1790	Joliceur, Thomas	80	St. Henri	Lévis	Q.		do	2e bataillon.	20 00		
1398	1794	John, Joseph	81	Montréal	Cité	Q.	L. D. R. Catret	Sergent	5e bataillon.	20 00		
1399	1948	Johnson, Henry H.	82	Orono	Durham	O.		Soldat	Cl. Br'ckn'g Caval. P.-E.	20 00		
1400	2054	Johnson, John	87	Smithfield	N'umberl'nd	O.		do	2e bataillon.	20 00		
1401	2054	Johnson, John	87	Delta	Leeds	O.		do	do	20 00		
1402	2736	Johnson, Vincent	79	Bloomingt'n	York	O.		do	do	20 00		
1403	2788	Johnson, Silas	78	Mowen	Lennox	O.		do	do	20 00		
1404	2788	Johnson, Joseph	78	P.-Edouard	Frontenac	O.		do	do	20 00		
1405	3155	Jones, Stephen	78	Bedford	Frontenac	O.		do	do	20 00		
1406	2828	Johnson, John S.	85	Tuscarora	Brant	O.		do	do	20 00		
1407	3174	Johnson, William	85	Tuscarora	Brant	O.		Sauvage	2e régiment	20 00		
1408	715	Jumenville, Michel	82	Ste. Thérèse	Terrebonne	Q.		do	do	20 00		
1409	964	Jubenville, Pierre	80	St. Pie	Beaufort	Q.		Soldat	3e bataillon.	20 00		
1410	2933	Juncan, Louis	89	St. Didaee	Maskinongé	Q.	A. Boyer, M.P.	do	2e do	20 00		
1411	2999	Jubenville, Pierre	89	Pte. Claire	Jacq Gardier	Q.	P. C. Valois	do	5e do	20 00		
1412	2461	Kaiser, Jacob	80	Edgley	York	O.		do	York	20 00		
1413	2103	Karr, John	82	Simcoe	Norfolk	O.		do	do	20 00		
1414	3142	Kaler, John	82	Linden	Wentworth	O.		do	3e bataillon.	20 00		
1415	3165	Kahodogewen, Pet	86	Toronto	Cité	O.	W. Plummer	Sauvage	do	20 00		Services non certifiés.
1416	3180	Kaustaisake, Kor	96	St. Régis	Huntingdon	Q.	J. Colquhoun	Soldat	S. St Régis	20 00		
1417	3188	Kassakete, François	78	Coughu wgs	Laprairie	Q.	J. E. Pinsonneault	Sauvage	Col. de Sala-berry	20 00		

1418	185	Keeler, George	79	Spencerville	Grenville	O.	W. H. Brouse, M.P.	Soldat	Grenville	20 00		
1419	401	Kennedy, Samuel	87	Garafaxa	Wellington	O.		do	Lincoln	20 00		
1420	461	Ketcheson, Thomas	87	Wallbridge	Hastings	O.		Sergent	Hastings	20 00		
1421	463	Ketcheson, Elijah	80	Belleville	Hastings	O.		do	1er Hastings	20 00		
1422	498	Keck, Isaac	93	Iroquois	Dundas	O.	J. N. Tuttle	Soldat	Dundas	20 00		
1423	920	Kelly, Isaac	85	Thorold	Welland	O.		do	Lincoln	20 00		
1424	1089	Kennedy, Morris	80	Wadler Sta'n	Lambton	O.		do	Lincoln	20 00		
1425	1263	Kerby, Wm.	85	Napanee	Lennox	O.	M. W. Pruyn	do	Lincoln	20 00		
1426	1347	Keller, Frederick	101	Sterling	Hastings	O.	M. Bowell, M.P.	do	Lennox	20 00		
1427	2480	Kelley, W. F. H.	78	Cobourg	Northumb'nd	O.	W. Kerr, M.P.	do	Col. Peters	20 00		
1428	1830	Kennedy, Henry	85	Napanee	Lennox	O.	A. H. Roe	do	Lennox	20 00		Non enrôlé.
1429	1866	Kemp, David	77	Vienna	Elgin	O.		do	Esséx	20 00		
1430	1894	Kester, Philip	82	Stouville	York	O.	M. Jones	do	Lennox	20 00		Services non certifiés.
1431	2215	Kemp, Abraham	79	Delhi	Norfolk	Q.		do	Cl. McCullum	20 00		
1432	2563	Keet, David	88	Magog	Stanstead	Q.		do	1er M. Norfolk	20 00		
1433	2702	Kern, Christopher	80	Forestville	Norfolk	O.		Caporal	2e bataillon.	20 00		
1434	2826	Kelner, Simeon	79	Newburg	Addington	O.		Soldat	Frontenac	20 00		
1435	2846	Kellar, Andrew	80	Odesa	Lennox	O.		do	do	20 00		
1436	3005	Kelly, Peter B.	80	Linden	Wentworth	O.	J. E. Pinsonneault	Soldat	Capt. S. Natt	20 00		Le crédit voté étant épuisé.
1437	3100	Keatonston, Ignace	88	Lac 2 Mont.	Deux Mont.	Q.		do	Salaberry	20 00		
1438	78	Kimmel, Zacharius	82	Sutton	Brome	Q.	W. H. Brouse, M.P.	Soldat	6e bataillon.	20 00		Décédé.
1439	187	King, Stephen	86	Spencerville	Grenville	O.		do	Grenville	20 00		
1440	351	Kimmerly, Garrett	88	Napanee	Lennox	O.		Lieutenant	Lennox	20 00		
1441	354	Kimmerly, John	86	Napanee	Lennox	O.		do	Lennox	20 00		
1442	495	Kintner, Conrad	81	Iroquois	Dundas	O.	J. N. Tuttle	Soldat	Dundas	20 00		
1443	887	Kilmer, Philip	84	Forest	Lambton	O.	T. B. Pardee	Soldat et sergt	Lincoln	20 00		
1444	2380	Kilborn, John	87	Newboro	Leeds	O.		Sergent	1er Leeds	20 00		
1445	1407	Kitchen, Wm.	77	Newboro	Norfolk	O.		Soldat	1er Norfolk	20 00		
1446	1910	Kinnard, Sela	84	Humbersburg	Wendland	O.		do	do	20 00		
1447	2009	Kinnee, Joel	84	Waterloo	York	O.	J. N. Noyes	do	3e York	20 00		
1448	2179	Kief, John	81	Waterloo	Shefford	Q.		do	do	20 00		
1449	2773	King, Wm.	87	King	Wentworth	O.		do	do	20 00		
1450	3193	Kiyoshik, Jacob	92	Sarnia	Lambton	O.	Robert McKenzie	Soldat	Tecumseh	20 00		Décédé.
1451	3177	King, George	84	Longwood	Middlesex	O.	W. Levingston	oldat	do	20 00		Le crédit voté étant épuisé.
1452	2875	Kitchen, Henry	80	Guyshoro	Norfolk	O.		do	Chef sauv'ge	20 00		Services non certifiés.
1453	2973	Kingley, Paul	85	St. Andre	Laprairie	Q.		do	Capt. S. Natt	20 00		
1454	592	Knight, Charles	80	Inkerman	Dundas	O.	W. Gibson, M.P.	do	Longue Pte.	20 00		
1455	856	Knight, Charles	79	Talbotville	Elgin	O.	G. E. Casey, M.P.	do	Dundas	20 00		
1456	1313	Knap, Colbert	81	Riv. Belle	Essex	O.		do	Lincoln	20 00		
1457	1169	Konkle, Lt.-Col. A.	85	Clinton Tnps	Lincoln	O.	J. Norris, M.P.	do	do	20 00		
1458	2	Larue, Jss. Frédéric	81	Pointe aux Trembles	Portneuf	Q.	A. DeSt. Georges, M.P.	do	4e bataillon.	20 00		
1459	3*	Lebracque, Joseph	81	St. Jean, I.O.	Montm'ncy	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1460	45	Labelle, Frs	81	Montréal	City	Q.	L. A. Jetté, M.P.	do	6e bataillon	20 00		
1461	90	Labranche, dit Laforet, Jean Louis	80	Sault au Récollet	Hochelega	Q.		Caporal	do	20 00		
								Soldat	3e bataillon.	20 00		

TABEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1462	140	Lanoie, Louis	82	St. Gabriel	Berthier	Q.	Hon. A. H. Paquet	Soldat	Deschamb't	\$ 20 00		
1463	177	Lawrence, John	77	Spencerville	Grenville	Q.	W. H. Brouse, M.P.	Lieutenant	Grenville	20 00		
1464	203	Labonté, Jean Bte	70	St. Benoît	Deux Mont.	Q.		Soldat	4e bataillon	20 00		
1465	212	Lafontaine, Sifroi	84	St. Stanislas	Champplain	Q.	C. Lajoie, M.P.	do	4e bataillon	20 00		
1466	263	Lampron, Louis	82	St. Sévère	St. Maurice	Q.	C. Lajoie, M.P.	do	4e bataillon	20 00		
1467	264	Lampron, Joseph	80	St. Sévère	St. Maurice	Q.	J. P. Lantier, M.P.	do	Lieut.-col.	20 00		
1468	268	Lalonde, Jean Bte	85	St. Zotique	Soulanges	Q.	J. P. Lantier, M.P.	do	Lieut.-col.	20 00		
1469	269	Lalonde, Joseph	83	St. Zotique	Soulanges	Q.		Sergent	Chasseurs	20 00		
1470	275	Labelle, Charles	86	Montréal	Oitè	Q.		Caporal	5e bataillon	20 00		
1471	334	Latour, Pierre, dit	84	Ste. Elizabeth	Joliette	Q.	A. P. Beaupré, M.P.	Soldat	8e bataillon	20 00		
1472	361	Lafleur, Joachim	83	Ste. Adèle	Terrebonne	Q.	R. Masson, M.P.	do	Vaudreuil	20 00		
1473	382	Laurin, Joseph	84	St. Martin	Terrebonne	Q.	A. Oumet, M.P.	do	Deschamb't	20 00		
1474	480	Laurin, Paul	83	St. Martin	Laval	Q.		do	8e bataillon	20 00		
1475	455	Laperrière, Jean Bte	79	St. Léon	Maskinongé	Q.	A. Boyer, M.P.	do	8e bataillon	20 00		
1476	469	Laroche, Louis	82	Maskinongé	Maskinongé	Q.		do	8e bataillon	20 00		
1477	471	Labrèche, Médard	85	Maskinongé	Maskinongé	Q.	A. Boyer, M.P.	do	8e bataillon	20 00		
1478	553	L'Alne dit Laliberté	80	de Tilley	Lotbinière	Q.		do	6e bataillon	20 00		
1479	573	Lapierre, François	78	St. Jean Bte	Hochebaga	Q.		do	Artillerie	20 00		
1480	574	Labelle, Charles	83	Montréal	City	Q.		do	2e bataillon	20 00		
1481	605	Larivière, dit Chap	79	St. David	Yamaska	Q.	A. De St. Georges, M.P.	Caporal	1er bataillon	20 00		
1482	626	Labbé, Etienne	82	St. Casimir	Portneuf	Q.		do	Lieut.-col.	20 00		
1483	648	Lalonde, Charles	78	St. Louis de Gonzague	Beauharnois	Q.	E. H. Bisson, M.P.P.	Soldat	Vaudreuil	20 00		
1484	667	Lalonde, Jean Bte	86	Ordres	Soulanges	Q.	J. P. Lantier, M.P.	do	Lieut.-col.	20 00		
1485	684	Lanère, Pierre	79	Sorel	Richelieu	Q.		do	Strickland	20 00		

28

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1486	688	Lamouroux, Joseph	83	Sorel	Richelieu	Q.		do	St. Ours	20 00		Décédé.
1487	713	Labelle, Toussaint	82	Ste. Thérèse	Terrebonne	Q.		do	4e bataillon	20 00		
1488	720	Labranche, Louis	84	Montréal	Oitè	Q.		do	Voyageurs	20 00		
1489	741	Labbé, Jacques	88	St. Laurent	Montm'ncy	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1490	793	Lavoie, Joseph	88	Québec	Québec	Q.		do	3e bataillon	20 00		
1491	868	Langelier, Jean Bte	80	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.		Lieutenant	1er bataillon	20 00		
1492	861	Laughton, John Bea	85	Sandwich	Essex	O.		Sergent	Stormont	20 00		Le crédit voté étant épuisé.
1493	869	Lazier, Abraham	83	Picton	Prince-Ed	O.		Soldat	P.-Edouard	20 00		Non payé.
1494	878	Lavoie Oliver	86	Baie St. Paul	Charlevoix	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1495	877	Lavoie, Thomas	80	St. Guilme	Yamaska	Q.		do	8e bataillon	20 00		
1496	904	Lambert, Louis	81	Inkerman	Dundas	Q.		do	Dundas	20 00		
1497	914	Landon, James	79	St. Claire	Dorchester	Q.	F. Rouleau, M.P.	do	1er bataillon	20 00		
1498	928	Lafontaine, Jacques	87	St. Claire	Dorchester	Q.	F. Rouleau, M.P.	do	1er bataillon	20 00		
1499	939	Lapointe, Charles	83	Béancour	Nicolet	Q.		do	5e bataillon	20 00		
1500	963	Lamontagne, F	81	Papineau	Ottawa	Q.		do	R. du Chêne	20 00		
1501	960	Lauzon, Joseph	82	Lavaltrie	Berthier	Q.		do	Lavaltrie	20 00		
1502	970	Laporte, Charles	82	St. Hugues	Bagot	Q.	E. Lafontaine	do	Verchères	20 00		
1503	981	Larose, dit Chagnon	82	Lavaltrie	Berthier	Q.		do	Col. Séguin	20 00		
1504	983	Lacombe, Joseph	79	St. Ours	Richelieu	Q.	G. Chérel, M.P.	do	Yamaska	20 00		
1505	1041	Lagorce, Jean	80	St. Osaire	Rouville	Q.	Dr. Brouse, M.P.	do	Dundas	20 00		
1506	1051	Lawford, Wm.	80	St. Victoire	Richelieu	Q.	L. Barthe, M.P.	do	Richelieu	20 00		
1507	1071	Lavallé, Augustin	78	Nepesee	Lennox	Q.		do	Lennox	20 00		
1508	1084	Latimer, William	82	St. Croix	Lotbinière	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1509	1095	Laroche, Charles	82	St. Anne la Pérade	Champplain	Q.		do	Trois-Riv.	20 00		
1510	1156	Laféche, Olivier	60	St. Anne la Pérade	Champplain	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1511	1158	Laquerre, Hilaire	82	St. Rémi	Napierville	Q.	A. Boyer, M.P.	do	4e bataillon	20 00		
1512	1172	Lacaille, J. Bte	81	St. Léon	Maskinongé	Q.		do	3e bataillon	20 00		
1513	1207	Lafleur, Pierre	80	Notre Dame du Portage	Témiscouata	Q.	J. B. Pouliot, M.P.	do	St. Ours	20 00		
1514	1227	Laforest, François	90	St. David	Yamaska	Q.		do	3e bataillon	20 00		Décédé.
1515	1246	Lauglois, Pierre	79	Dover East	Ken.	Q.	Jerry Donovan	Sergent	3e bataillon	20 00		
1516	2246	Laguille, Jean Bte	81	Cannington	Ontario	O.		Soldat	Grenville	20 00		A. laissé les limites.
1517	2324	Lanolete, Pierre	85	Fitzroy Hbr	Carleton	O.	E. R. Demers	do	5e bataillon	20 00		Rejeté.
1518	1405	Landon, John	81	Swanton C.	Vermont	Vt.		do	Chamby	20 00		Rejeté.
1519	2265	Lafleur, Pierre	85	Charlesb'rg	Québec	Q.		do	Chaloupier	20 00		Non enrôlé.
1520	2305	Lafrance, Pierre	80	Rochesterv	Carleton	Q.		do	St. Denis	20 00		Décédé.
1521	2336	Lalonde, dit Latruelle	84	St. Denis	St. Hyacinth	Q.	Maj. H. A. Mignault	Soldat	Lennox	20 00		Services non certifiés.
1522	2369	Lavigne, dit Brodeur	87	Silverhill	Norfolk	O.		do	Lincoln	20 00		Décédé.
1523	2374	Lamay, Anthony	85	Bayham	Elgin	O.	O. Macdougall, M.P.	do	Lincoln	20 00		Décédé.
24	2383	Laur, Peter	79	Bayham	Elgin	O.		do	Lincoln	20 00		
5	2384	Laur John	79	Bayham	Elgin	O.		do	Lincoln	20 00		

29

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1876.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1526	1568*	Langlois, dit Lachapelle, François	79	St. Thomas	Joliette	Q.	F. B. Godin	Soldat	4e bataillon			
1527	2411	Lavigne, Jean	86	Joliette	Joliette	Q.	G. Baby, M.P.	do	3e bataillon	20 00		
1528	2422	Lavigne, Paul	87	Berthier	Berthier	Q.	O. Outhbert, M.P.	do	Berthier	20 00		
1529	2437	Lamoureux, Jacq's	85	Lachenaie	L'Assompt'n	Q.		do	2e bataillon	20 00		
1530	2428	Larocque, Pierre	85	St. André	Argenteuil	Q.	Maj. S. McDonald	do	Deux-Monts	20 00		
1531	1282	Languevin, André	80	St. Marc	Verchères	Q.		do	St. Denis	20 00		Décédé.
1532	1299	Lawrence, Durilla	83	W. Shefford	Shefford	Q.	Hon. L. S. Huntington	Sergent	2e bataillon	20 00		
1533	1320	Lane, Joseph	81	Gainsboro	Lincoln	Q.		Soldat	4e bataillon	20 00		
1534	1324	Langlois, Joseph	77	Trois-Riv.	St. Maurice	Q.		do	4e bataillon	20 00		
1535	1344	Lange, dit Ossang, Theodore	78	Notre Dame des Anges	Missisquoi	Q.		do	8e bataillon	20 00		
1536	1361	Lamarre, François	78	L'Islet	L'Islet	Q.		do	2e bataillon	20 00		
1537	1381	Lafrance, Chas.	79	St. Luc	Rimouski	Q.	R. Fiset, M.P.	do	1er bataillon	20 00		
1538	1385	Laforce, dit Pradet, François	83	Grande Baie	Chicoutimi	Q.		Caporal	3e bataillon	20 00		
1539	1448	Lancot, Alexis	82	St. Edouard	Napierville	Q.		Soldat	2e bataillon	20 00		
1540	2451	Lacey, George	78	Smithville	Lincoln	Q.		do	2e bataillon	20 00		
1541	2485	Labonté, dit Beaudryon, François X.	88	St. Jean Bte.	Rouville	Q.		do	Chambly	20 00		
1542	2486	Lafontaine, Stanislas	88	St. Stanislas	Champlain	Q.		do	Trois-Riv.	20 00		
1543	1500	Lacombe, Louis	82	St. Thomas	Montmagny	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1544	1542	Laverdière, Jean Bte	80	St. Jean	Montm'ncy	Q.		do	5e bataillon	20 00		
1545	1549	Laporte, Joseph	85	Canrobert	Rouville	Q.		do	Devil's Own	20 00		
1546	1551	Lacasse, Pierre	87	Canrobert	Rouville	Q.		do	Voltegeurs	20 00		Décédé.
1547	1560	Lawson, John Mat.	79	Brighton	Northern-berland	Q.		do	Newcastle	20 00		
1548	1566	Laurin, François	78	Waterloo	Ottawa	Q.	L. J. Biggar, M.P.	do	Deschamb'l't	20 00		
1549	1579	Larway, Jonas	86	Dunl'n Ferry	Missisquoi	Q.	P. St. Jean, M.P.	do	4e Tro'nships	20 00		Décédé.
1550	1603	Larneau, Athanase	82	St. Jude	St. Hyacinth	Q.		Caporal	4e bataillon	20 00		
1551	1621	Lacombe, Joachim	78	St. Barnabé	St. Maurice	Q.		Soldat	Boucherville	20 00		
1552	1682	Larocque, Hyacinthe	82	Vaudreuil	Vaudreuil	Q.	C. Lajoie, M.P.	do	Vandrevil	20 00		
1553	1686	Lajoie, dit Couturier, Joseph	86	Côte St. L'us	Vaudreuil	Q.	R. Harwood, M.P.	do	Vaudreuil	20 00		
1554	1693	Lator, Jérôme	85	St. Eustache	Deux Monts	Q.		Caporal	Vaudreuil	20 00		
1555	1696	Laudrain, Jean Marie	81	Ripon	Ottawa	Q.		Soldat	2e bataillon	20 00		A laissé les limites.
1556	1778	Lareau, Noël	85	Fall River	Massachusetts	E.U.		do	3e bataillon	20 00		
1557	1786	Lacourse, Glode	79	Bayfield	Huron	O.	J. U. Tremblay	S-officier	Niagara	20 00		
1558	1808	Laras, Pierre	80	Lacolle	St. Jean	Q.		Soldat	Niagara	20 00		
1559	1810	Lane, Isaac	79	Leamington	Essex	O.		do	2e bataillon	20 00		
1560	1820	Langlois, dit Lachapelle, Jean Bte.	86	St. Jacques	Montcalm	Q.		do	5e bataillon	20 00		
1561	1822	Lanoue, Antoine	79	St. Liguori	Montcalm	Q.		do	5e bataillon	20 00		
1562	1845	Laird, George	79	Florence	Bothwell	Q.		do	Col. Baby	20 00		
1563	1848	Lambert, John	86	Fenwick	Monck	O.		do	Drag. Prov.	20 00		
1564	1864	Larochelle, Michel	83	Notre Dame des Anges	Missisquoi	Q.		do	4e bataillon	20 00		
1565	1868	Landon, Stephen	78	Mt. Vernon	Erant	Q.	M. Demers, N.P.	do	Oxford	20 00		
1566	1883	Langlois, Benjamin	91	St. Anicet	Huntingdon	Q.	Hardy et Wilkes	do	Voltegeurs	20 00		
1567	1907	Langevin, Jacques	81	St. Henry	Jacq. Cartier	Q.	L. D. R. Cotret	do	5e bataillon	20 00		
1568	1928	Lacombe, dit Leblanc, Jean Baptiste	84	Como	Vaudreuil	Q.		do	Vaudreuil	20 00		Décédé.
1569	2000	Lafontaine, Pierre	84	Sherbrooke	Sherbrooke	Q.	E. J. Brooks, M.P.	do	4e bataillon	20 00		
1570	2002	Lacerte, Pierre	82	Trois-Riv.	Trois-Riv.	Q.		Caporal	Trois-Riv.	20 00		
1571	2026	Laberge, Charles	80	L'Ange Gardien	Montm'ncy	Q.		Soldat	6e bataillon	20 00		
1572	2041	Lafleur, Jacques	90	Montréal	Hochelega	Q.		do	2e bataillon	20 00		
1573	2065	Lacoste, Pierre	82	St. Jean	St. Jean	Q.	F. Marchand, M.P.	do	Belcel	20 00		
1574	2076	Laplaine, Vincent	82	St. Timothé	Beauharnois	Q.	U. F. Robillard, M.P.	do	Lachaire	20 00		Service temporaire.
1575	2090	Larocque, Louis	82	Iberville	Iberville	Q.		do	Chambly	20 00		
1576	2138	Lamane, Joseph	84	St. Louis de Gonzague	Beauharnois	Q.	E. H. Bisson, M.P.P.	do	Voltegeurs	20 00		
1577	2142	Larocque, dit Rochbrune, Thomas	88	Athol	Glengarry	O.		do	2e bataillon	20 00		
1578	2153	Lamothe, Joseph	80	Cap de la Madeleine	Champlain	Q.	H. Montplaisir, M.P.	do	8e bataillon	20 00		
1579	2159	Lacroix, Simon	80	Plattsburgh	New-York	E.U.		do	Chasseurs	20 00		A laissé les limites.
1580	2191*	La Rocque, Francis	78	Hawkesbury	Prescott	O.		do	Col. Robertson	20 00		
1581	2511	Laperche, Isaac	82	St. Grégoire	Iberville	Q.	F. Béchard, M.P.	Sergent	Boucherville	20 00		
1582	2538	Lalonde, dit Albert, Dominique	80	St. Zotique	Soulanges	Q.	J. P. Lantier, M.P.	Soldat	Deschamb'l't	20 00		
1583	2548	Labelle, Joseph	81	Côt. du Lac	Deux-Monts	Q.		do	Deschamb'l't	20 00		
1584	2206	Lawrence, Geo. B.	86	St. Augustin	E-sex.	O.	E. A. M. Globensky, ex M.P.	do	Deschamb'l't	20 00		
1585	2554	Labelle, Jean Marie	90	Gordon	Deux-Monts	Q.		Soldat	Col. Globensky	20 00		
1586	2560	Lacroix, Antoine	80	Ste. Monique	Deux-Monts	O.		do	Ite Jésus	20 00		Décédé.
1587	2581	Legassé, Alexandre	91	Sorel	Richelieu	Q.	J. G. Urebasca	Sergent	1er bataillon	20 00		
1588	2588	Laboute, Louis	90	L'Avenir	Drummond	Q.		Soldat	Col. Voyer	20 00		

1589	2591	Larocque, dit Rochbrune, Thomas	88	Athol	Glengarry	O.		do	2e bataillon	20 00		
1590	2600	Larocque, Pierre	82	Trois-Riv.	Trois-Riv.	Q.		Caporal	Trois-Riv.	20 00		
1591	2602	Laberge, Charles	80	L'Ange Gardien	Montm'ncy	Q.		Soldat	6e bataillon	20 00		
1592	2041	Lafleur, Jacques	90	Montréal	Hochelega	Q.		do	2e bataillon	20 00		
1593	2065	Lacoste, Pierre	82	St. Jean	St. Jean	Q.	F. Marchand, M.P.	do	Belcel	20 00		
1594	2076	Laplaine, Vincent	82	St. Timothé	Beauharnois	Q.	U. F. Robillard, M.P.	do	Lachaire	20 00		Service temporaire.
1595	2090	Larocque, Louis	82	Iberville	Iberville	Q.		do	Chambly	20 00		
1596	2138	Lamane, Joseph	84	St. Louis de Gonzague	Beauharnois	Q.	E. H. Bisson, M.P.P.	do	Voltegeurs	20 00		
1597	2142	Larocque, dit Rochbrune, Thomas	88	Athol	Glengarry	O.		do	2e bataillon	20 00		
1598	2153	Lamothe, Joseph	80	Cap de la Madeleine	Champlain	Q.	H. Montplaisir, M.P.	do	8e bataillon	20 00		A laissé les limites.
1599	2159	Lacroix, Simon	80	Plattsburgh	New-York	E.U.		do	Chasseurs	20 00		
1600	2191*	La Rocque, Francis	78	Hawkesbury	Prescott	O.		do	Col. Robertson	20 00		
1601	2511	Laperche, Isaac	82	St. Grégoire	Iberville	Q.	F. Béchard, M.P.	Sergent	Boucherville	20 00		
1602	2538	Lalonde, dit Albert, Dominique	80	St. Zotique	Soulanges	Q.	J. P. Lantier, M.P.	Soldat	Deschamb'l't	20 00		
1603	2548	Labelle, Joseph	81	Côt. du Lac	Deux-Monts	Q.		do	Deschamb'l't	20 00		
1604	2206	Lawrence, Geo. B.	86	St. Augustin	E-sex.	O.	E. A. M. Globensky, ex M.P.	do	Deschamb'l't	20 00		
1605	2554	Labelle, Jean Marie	90	Gordon	Deux-Monts	Q.		Soldat	Col. Globensky	20 00		
1606	2560	Lacroix, Antoine	80	Ste. Monique	Deux-Monts	O.		do	Ite Jésus	20 00		Décédé.
1607	2581	Legassé, Alexandre	91	Sorel	Richelieu	Q.	J. G. Urebasca	Sergent	1er bataillon	20 00		
1608	2588	Laboute, Louis	90	L'Avenir	Drummond	Q.		Soldat	Col. Voyer	20 00		

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1589	2606	Lavallée, Pierre	81	Sorel	Richelieu	Q.		Soldat	3e bataillon	20 00		
1590	2607	*Lalonde, Luc	84	Sie. Anne du Pont de l'Île	Jacq. Cartier	Q.	Rév. G. Chevrefils	Sergent	1er bataillon Deschamps	20 00		
1591	2644	Lalonde, Joseph	83	Rigaud	Vaudreuil	Q.	Prince-Ed.	do	2e bataillon	20 00		A laissé les limites.
1592	2708	Lambert, John	84	Anielashigh	New-York	E.U.	do	do	do	20 00		A laissé les limites.
1593	2712	Lambour, Frs.	81	Blackbrook	Kent.	O.	do	do	do	20 00		A laissé les limites.
1594	2738	Lambert, Pierre	79	Chatham	Minnesota	E.U.	W. E. Thompson	do	1er bataillon	20 00		Services non certifiés.
1595	2764	Lambert, Abraham	83	Lit. Canada	Welland	M.	Hon. J. Royal	do	Voligeurs	20 00		
1596	2808	Lampman, Mathias	85	Therold	Provencher	O.				20 00		
1597	2818	Lawrence, Bazile	86	St. Vital		M.				20 00		
1598	3149	Lapointe, J. B.	77	Dalhousie	Restigouche	N.B.	Rév. F. F. Barry	Tambour	1er bataillon	20 00		
1599	2841	Laroy, François	83	Montréal	Cité	Q.	Rév. J. B. Durocher	Soldat	5e bataillon	20 00		A laissé les lim.
1600	2145	Lavallée, Pierre	79	St. Victoire	Richelieu	Q.		do	St. Ours	20 00		Services non certifiés.
1601	2847	Langlois, Antoine	85	Holvoke	Mass'chus'ts	E.U.		Soldat	R. du Chêne	20 00		
1602	2856	Lavolette, Jean Bte.	81	St. Benoit	Deux-Mont.	Q.	Rév. M. Tassé			20 00		
1603	2827	Laquerre, Pierre	87	Dorchester		N.B.		do	Lincoln	20 00		
1604	2870	Langlois, Urbain	81	Crossing	Westmor'ld	O.		do	3e bataillon	20 00		
1605	3043	Lanther, Louis	89	T'ship Hinks	Montréal	Q.		Sergent	5e bataillon	20 00		
1606	2893	Lacoste, dit Langue doc, François	86	Joliette	Cité	Q.		Soldat	2e bat., E. M.	20 00		
1607	3000	Lafauce, Joseph	86	Chatham	Kent.	Q.		do	Ct. C. Cart'r	20 00		A laissé les limites.
1608	2884	Landrie, Frs.	91	Centreville	Minnesota	E.U.	J. A. Mousseau, M.P.	Lieutenant	5e bataillon Beauharnois	20 00		
1609	2895	Lancôt, Antoine	86	Hull	Ottawa	Q.		Soldat	Ct. Duches'y	20 00		
1610	2876	Landy, J. B.	81	Vieilles Forges	St. Maurice	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1611	2915	Labonté, François	91	Trudell	Essex	Q.		do	St. Ours	20 00		
1612	2953	Labossière, J. B.	83	St. Ours	Richelieu	Q.	Rév. P. Belanger	do	Longue Pte.	20 00		Le crédit voté étant épuisé.
1613	3107	Lafrancoise, Hnbert	83	Rigaud	Vaudreuil	Q.		do		20 00		
1614	2836	Lairmouille, Jean Marie, dit John White	80	Montréal	Cité	Q.	A. DeSt. George, MP	do	Voligeurs	20 00		
1615	89	Leclerc, Joseph	80	Cap Santé	Portneuf	Q.		do	2e bataillon	20 00		

1616	96	Lepage, Jean	85	Ste. Julie de Sorel	Mégantic	Q.	C. A. P. Pelletier, MP	do	Montréal	20 00		
1617	138	Leclerc, dit Francoeur, Jean Bte.	82	St. Pacôme	Kamouraska	Q.		do	3e bat., E. M.	20 00		Décédé.
1618	140	Levéque, Jean	84	St. Pacôme	Kamouraska	Q.	C. A. P. Pelletier, MP	Caporal	2e bataillon	20 00		
1619	146	Levéque, Pascal	86	Riv. Ouelle	Kamouraska	Q.		Soldat	3e bataillon	20 00		
1620	205	Lepage, Honoré	80	de R.	Rimouski	Q.	Rév. F. M. Fournier	do	1er bataillon	20 00		
1621	217	Lemieux, François	80	St. Simon	Rimouski	Q.		do	Chasseurs	20 00		
1622	225	Lemay, dit de Lorine Hyacinthe	82	St. François de Sales	Laval	Q.	Hon. J. H. Bellerose	do	2e bataillon	20 00		
1623	226	Letherrot, Tewsan	84	Browseville	Gravelle	Q.	W. H. Brouse, M. P.	do	Col Pearson	20 00		
1624	260	Leblanc, Etienne	80	St. Grégoire	Nicolet	Q.		do	4e bataillon	20 00		
1625	302	Leclerc, François	85	St. Calixte	Montcalm	Q.	Rév. Mr. Mireault	do	Chicoutimi	20 00		
1626	304	Leféon, Joseph	83	L'Avenir	Drummond	Q.	J. Fraser	do	5e bataillon	20 00		
1627	305	Lebina, André	88	L'Avenir	Drummond	Q.	J. Fraser	do	4e bataillon	20 00		
1628	311	Lebrun, Charles Nicolas	80	Ste. Genevieve	Champlain	Q.		do	4e bataillon	20 00		
1629	397	Leclerc, Joseph	81	Ste. Marie	Bence	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1630	338	Leeman, James A	86	Kingston	Frontenac	Q.		do	Lennox	20 00		
1631	366	Lemondé, Joseph	79	St. Jean Bte	Roville	Q.	G. Cheval, M.P.	do	Chambly	20 00		
1632	413	Lescot, J. B.	80	Verchères	Verchères	Q.		do	Verchères	20 00		
1633	465	Leclair, dit Clairche, Alexis	80	Ste. Ursule	Maskinongé	Q.	A. Boyer, M.P.	do	13e bataillon	20 00		
1634	472	Lebrun, Louis	79	Maskinongé	Maskinongé	Q.	A. Boyer, M.P.	do	5e bataillon	20 00		
1635	550	Legault, dit Deslauriers, Joseph	77	Montréal	Cité	Q.	Lt. col. d'Orsormens	do	3e bataillon	20 00		
1636	634	Legros, dit St. Pierre, Michel	86	St. Marc	Verchères	Q.		do	3e bataillon	20 00		
1637	641	Leblanc, Jean Bte.	79	L'présent'n	St. Hyacinth	Q.		do	St. Denis	20 00		
1638	756	Lefrançois, Pierre	82	Chateau Richer	Montm'ncy	Q.	H. Cotter, J.P.	Sergent	1er bataillon 44e régiment	20 00		
1639	814	Leclair, Peter	83	Port Nelson	Halton	Q.		Soldat	Longue P'te	20 00		Décédé.
1640	847	Legault, dit Deslauriers, Jean Marie	82	Lachine	Jacq. Cartier	Q.	R. Lafamme, M.P.	do	do	20 00		Décédé.
1641	849	Lefebvre, François	83	Lachine	Jacq. Cartier	E.U.		do	3e bataillon	20 00		A laissé les limites.
1642	868	Lefort, Joseph	83	Rouss's Pt.	New-York	Q.		do	4e bataillon	20 00		
1643	890	Lefort, Jean Bte.	81	St. Victoire	Richelieu	Q.		Sergent	1er bataillon	20 00		
1644	895	Leclerc, Alexis	86	Trois Pistis	Temiscouata	Q.		Soldat	J. Denis	20 00		
1645	952	Leblanc, Jacques	78	Béancour	Nicolet	Q.		do	L. Denis	20 00		
1646	969	Lebrun, Louis	80	St. Hugues	Bégot	Q.		Caporal	Lavaltrie	20 00		A laissé les limites.
1647	979	Lesage, Jean Bte	80	Lavaltrie	Berthier	E.U.	L. Delorme, M.P.	Soldat	3e bataillon	20 00		
1648	1069	Letourd, François	84	N Brookfield	Massach'ts	Q.		do	Lincoln	20 00		
1649	1092	Letourd, Wm. Edwin	78	Honor.	Rouville	Q.		do	Ct. Goyette	20 00		
1650	1103	Lemaire, Michel	82	St. Cesaire	Lincoln	Q.		do	Verchères	20 00		
1651	1106	Levesque, François	80	St. Jean Bte	Roville	Q.		do	Chambly	20 00		
1652	1121	Lebis, Louis	79	Pte. St. Charles	Jacq. Cartier	Q.	G. L. Rolland	do	1er bataillon	20 00		
1653	1139	Leclerc, Joseph	82	St. Charles	Bellechasse	Q.		do	1er bataillon	20 00		

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No. du cas.	No. du milicien.	Âge en 1875	Domicile	Comté.	Provinces.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1654	Levac, Martin.....	85	Ste. Justine de Newton	Vaudreuil	Q.	R. Harwood, M.P.	Soldat.....	Vaudreuil	20 00	.....	Décédé.
1655	Létourneau, Pierre.....	81	St. Rémi	Napierville	Q.	S. Coupal, M.P.	do	Voligeurs	20 00	.....	.....
1656	Leduc <i>alias</i> Duc, Firmin.....	80	St. Paul de la Croix	Témiscouata	Q.	J. B. Pouliot, M.P.	do	5e bataillon	20 00	Rejeté	A laissé les limites.
1657	Levesque, Jean R.....	85	Rouse's Pie.	New-York	E.U.	J. U. Tremblay	do	2e bataillon	20 00	.....	.....
1658	Lepine, <i>dit</i> Sauvage, J. Bie.....	84	St. François Xavier	Marquette	Q.	L. Schmidt	Caporal.....	3e bataillon	20 00	.....	.....
1659	Lepire, Thomas.....	80	St. Ambroise	Québec	Q.	.....	Soldat.....	1er bataillon	20 00	.....	.....
1660	Lefebvre, <i>dit</i> Basile, Jean Bie.....	82	St. Martine	Châteaugay	Q.	.....	do	Voligeurs	20 00	.....	.....
1661	Letourneau, Jacques.....	90	St. Laurent	Jacq Cartier	Q.	A. Lecours, N.P.	do	Deschamb'lt	20 00	.....	.....
1662	Letourneau, Alexis.....	90	St. Félix de Valois	Joliette	Q.	.....	do	2e bataillon	20 00	.....	.....
1663	Leroux, <i>dit</i> Rousson, Pierre.....	84	St. André	Ottawa	Q.	.....	do	2e bataillon	20 00	.....	.....
1664	Legault, <i>dit</i> Deslauriers, J. Bie.....	88	St. Justine de Newton	Vaudreuil	Q.	J. P. Landier, M.P.	do	2e bataillon	20 00	.....	.....
1665	Levac, François.....	87	St. Ignace	Soulanges	Q.	J. P. Landier, M.P.	do	Vaudreuil	20 00	.....	.....
1666	Lemondé, Michel.....	84	St. Jean Bte	Rouville	Q.	.....	Caporal.....	Chambly	20 00	.....	.....
1667	Lessard, George.....	92	St. Sauveur	Québec	Q.	J. B. Hamel, N.P.	Soldat.....	2e bataillon	20 00	.....	.....
1668	Lewis, Jas. Samuel.....	81	Windsor Cen	Norfolk	Q.	.....	do	4e bataillon	20 00	.....	.....
1669	Lewis, Isaac.....	80	Lothbinière	Lothbinière	Q.	Lt.-col. Jackson	Soldat.....	Leeds	20 00	Rejeté	Non enrôlé.
1670	Lewis, Ira.....	84	Addison	Frockville	Q.	.....	Lieutenant.....	104e régim't	20 00	Rejeté	Régulier.
1671	Leonard, Thomas.....	81	Havelock	Kings	Q.	Geo. Ross, M.P.	Sergent.....	St. Ours	20 00	.....	.....
1672	Leith, Alexander.....	84	Sorel	Richelieu	Q.	.....	Soldat.....	8e bataillon	20 00	.....	Décédé.
1673	Lescadre, Etienne.....	88	St. Léon	Maskinongé	Q.	.....	do	8e bataillon	20 00	.....	.....
1674	LeBlanc, Jean.....	86	St. Sévère	St. Maurice	Q.	O. Lajoie, M.P.	do	8e bataillon	20 00	.....	.....
1675	Legault, <i>dit</i> DesLauriers, Joseph.....	.....	St. Scholas-tique	Deux-Monts	Q.	.....	do	2e bataillon	20 00	.....	.....
1676	Levesque, Elou.....	85	St. Facome	Kamouraska	Q.	.....	do	2e bataillon	20 00	.....	.....

1677	Léveillé, <i>dit</i> Truchon, Joseph.....	81	St. Sauveur	Deux-Monts	Q.	.....	do	Deschamb'lt	20 00	.....	.....
1678	Lévesque, Joseph.....	89	St. Eliz'b'th	Joliette	Q.	.....	Capitaine.....	Berthier	20 00	.....	.....
1679	Legault, <i>dit</i> Deslauriers, Pierre.....	85	St. Martin	Châteaugay	Q.	.....	Soldat.....	Longue P'te	20 00	Rejeté	Recevait déjà une pension.
1680	Lemon, Charles.....	87	Mailand	Augusta	Q.	Hardy et Wilkes	Sgt-fourrier	Leeds	20 00	.....	Services non certifiés.
1681	Lester, Henry.....	88	Harley	Brant	O.	P. St. Jean, M.P.	Soldat.....	Oxford	20 00	.....	.....
1682	Lepage, Michel.....	87	Ottawa	Carleton	O.	.....	Sergt. Major	Glenngary	.....	.....	Décédé.
1683	Learn, Benjamin.....	86	Mulgrave	Welland	O.	.....	Soldat.....	Lincoln	.....	.....	Décédé.
1684	Leclerc, <i>dit</i> Francœur, Joseph.....	77	St. Roch	Québec	Q.	.....	Soldat.....	2e bataillon	.....	.....	.....
1685	Leamy, <i>dit</i> Dolorme, François.....	83	St. Jacques	Montcalm	Q.	.....	do	Col. Meilleur	20 00	.....	.....
1686	Lebeau, Paul.....	82	Beauharnois	Beauharnois	Q.	W. Robillard, M.P.	do	Voligeurs	20 00	.....	.....
1687	Lecours, Charles.....	80	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.	Bourgeois, Mercier	do	Chambly	20 00	.....	.....
1688	Lefebvre, <i>dit</i> Rigoche, Geoffroi.....	78	St. Rémi	Napierville	Q.	.....	do	Voligeurs	20 00	.....	.....
1689	Leclaire, Michael.....	103	Martinown	Glenngary	Q.	C. Bédard	do	Glenngary	20 00	.....	.....
1690	Lecomte, Gabriel.....	83	Petite Rivre	Vaudreuil	Q.	D. McGrier	do	Vaudreuil	20 00	.....	.....
1691	Lebeau, Julien.....	83	St. Ours	Richelieu	Q.	R. Harwood, M.P.	do	St. Ours	20 00	.....	.....
1692	Lecours, Joseph.....	80	St. Henri	Lévis	Q.	G. J. Barthe, M.P.	do	1er bataillon	20 00	.....	.....
1693	Légaré, Pierre.....	80	St. Jacques	Montcalm	Q.	.....	do	Rv. du Chêne	20 00	.....	.....
1694	Leduc, Charles.....	103	St. Timothé	Beauharnois	Q.	H. Hurteau, M.P.	do	Beauharnois	20 00	.....	.....
1695	Legault, François.....	86	St. Timothé	Beauharnois	Q.	J. U. Robillard, M.P.	do	Lechêne	20 00	.....	.....
1696	LeRues, Augustin.....	80	St. Aimé du Bout de l'Isle	Montreal	Q.	J. U. Robillard, M.P.	do	Cap. Mackay	20 00	.....	.....
1697	Lemai, François.....	83	Montreal	Cité	Q.	R. Lafamme, M.P.	do	Longue P'te	20 00	.....	.....
1698	Leger, <i>dit</i> Parisien, Charles.....	82	Vaudreuil	Vaudreuil	Q.	R. Harwood, M.P.	do	Vaudreuil	20 00	.....	.....
1699	LeBlond, Joseph.....	82	St. Elzéar	Beauce	Q.	.....	do	3e bataillon	20 00	.....	.....
1700	L'Ecuver, Pierre.....	87	St. George, Henryville	Iberville	Q.	F. Béchard, M.P.	do	Lacadie	20 00	.....	.....
1701	Levasseur, Augustin.....	2563	Bloomfield	P. Edouard	Q.	.....	Soldat.....	Prince Ed.	20 00	.....	Voir No. 1707.
1702	Levens, Eliphail.....	84	Bloomfield	Arthabaska	Q.	.....	do	1er bataillon	20 00	.....	Services non certifiés.
1703	LeBlanc, François.....	86	Bloomfield	P. Edouard	Q.	W. Laurier M.P.	do	Prince Ed.	20 00	.....	Le crédit voté étant épuisé.
1704	Levens, Daniel.....	81	Rigaud	Vaudreuil	Q.	Rev. P. Belanger	do	Pt. Claire	20 00	Non payé	.....
1705	Lefebvre, Joseph.....	77	London	Middlesex	Q.	.....	do	Townships	20 00	.....	.....
1706	Lewis, Levi.....	81	St. Anne des Monts	Gaspe	Q.	.....	do	6e bataillon	20 00	.....	.....
1707	Levasseur, Augustin.....	2568	St. Joseph	Lévis	Q.	.....	do	1er bataillon	20 00	.....	.....
1708	Letourneau, Benoît.....	2507	St. Joseph	Lévis	Q.	.....	do	Lotbinière	20 00	.....	Décédé.
1709	Letang, <i>dit</i> Burnet, François.....	2526	St. Timothé	Beauharnois	Q.	J. U. Robillard, M.P.	do	.....	.....	.....	.....
1710	Le Beau, <i>dit</i> Malin, Pierre.....	2531	St. Roch de l'Achigan	Montcalm	Q.	.....	do	Deschamb'lt	20 00	.....	.....
1711	Lessard, Louis.....	2532	St. Athanase	Iberville	Q.	.....	do	Chasseurs	20 00	.....	.....
1712	Létourneau, Joseph.....	2591	St. Constant	Laprairie	Q.	.....	do	Cap. Lanctot	20 00	.....	.....

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1876.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas non payés.	Cas payés.	Observations.
1713	2534	Leucyer, Joseph	82	Vaudreuil	Vaudreuil	Q.		Soldat	Vaudreuil		\$ cts.	Décédé.
1714	3003	Lee, John	92	Pas d'adresse				Caporal	Chasseurs	20 00		
1715	2637	Letendre, Jean Bte.	83	Stanford	Arthabaska	Q.		Soldat	Lincoln	20 00		
1716	3025	Leary, John	87	St. Thomas	Deux-Monts	Q.		do	Rv du Chêne	20 00		
1717	2661	Leonard, Paul	96	St. Augustin	Elgin	Q.		do				
1718	3139	Lepage, Louis	90	St. Stanislas				do				
1719	2689	Le Blanc, Bazile	82	Koskita	Beauharnois	Q.		do	Glengarry	20 00		
1720	3153	Leclair, Ant.	79	St. Robert	Richelieu	Q.		do	Richelieu	20 00		
1721	2636	Lefebvre, Jacques	84	St. Esprit	Montcalm	Q.	E. Hurteau, M.P.	do	3e bataillon	20 00		
1722	3047	Le Blanc, Marc	87	St. Remi	Napierville	Q.		do	4e bataillon	20 00		
1723	2689	Leduc, Etienne	83	St. Osaire	Rouville	Q.	Hon. W. Chaffers	do	3e bataillon	20 00		
1724	2666	Ledat, François	80	Ottawa	Carleton	Q.		do	Volontiers	20 00		A laissé les li- mités.
1725	2668	Ledoux, Noel	83	Mendota	Minnesota	E.U.	A. et H. Sibley	Caporal	5e bataillon	20 00		
1726	2968	Léger, Fidèle	84	Richmond	Westmond	N.B.		Trompette	1er bataillon	20 00		
1727	2941	Léger, Jérôme	84	Tedish, West	Westmond	Q.		Soldat	Ct Chapman	20 00		
1728	2868	Leclaire, Antoine	83	St. Ignace	Sorlanges	Q.		Soldat	2e bataillon	20 00		
1729	2937	Leprohon, L. C. Phil	80	Joliette	Joliette	Q.		Enseigne	5e bataillon	20 00		
1730	2877	Ledoux, dit Timette, André	88	Worcester	Mass	E.U.		Soldat	Volontiers	20 00		A laissé les li- mités.
1731	3064	Lemieux, Michel	80	Napierville	Napierville	Q.		do	1er bat. E.M	20 00		A servi dans un corps impérial
1732	2926	Leary, Peter	80	Packenham	Lennox	Q.	L. G. Morrison	do	103e Regt.	20 00		
1733	600	L'Enseigne, Augustin	82	St. Louis	Lotbinière	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1734	18	L'Homme, Joseph	82	Notre Dame		Q.		do	Chambly	20 00		
1734	148	L'Italian, François	84	Des Anges	Missisquoi	Q.		do		20 00		
1735	510	Limoges, Charles	85	St. Anne de la Pocatière	Kamouraska	Q.	C. A. P. Pelletier, M.P.	do	3e bataillon	20 00		
1736	567	L'italien, Joseph	85	St. Janvier	Terrebonne	Q.	D. Des Roches	do	2e bataillon	20 00		
1737	570	Link, John	89	Ernest's Sta	Lennox	Q.		do	2e Québec	20 00		
1738	922	Limoges, Vital	83	Terrebonne	Terrebonne	Q.		do	Glengarry	20 00		
1739	1281	Limoges, Louis	85	St. Maurice	Champlain	Q.	R. Masson, M.P.	do	1er bataillon	20 00		
1740	1611	Livramento, Jos.	81	Riv. du Loup	Maskinongé	Q.	W. Genest, J.P.	do	Cap Perrault	20 00		
1741	1902	Lirette, Hubert	82	Oceagne	Kent	N.B.		do	Col. Bliss	20 00		
1742	2980	Lindsay, Thomas	80	Brit water.	Hastings	Q.		do	Glengarry	20 00		Décédé.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1876.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas non payés.	Cas payés.	Observations.
1743	2493	Livernois, dit Benoit, Antoine	83	Lowell	Mass	E.U.		do	Cap. Jean	20 00		A laissé les limités.
1744	1062	Lloyd, John G.	91	Top de Leeds	Leeds	O.	J. W. Parmenter	do	Leeds	20 00		Décédé.
1745	202	Loughlin, Jacob	83	Colebrook	Addington	O.		Sergent	Aj Fitzgerald	20 00		
1746	345	Loucks, John W.	79	Will maburg	Dundas	O.		do	Dund	20 00		
1747	367	Longin, Pierre	77	St. Marie de Monroie		Q.		Soldat	5e bataillon	20 00		
1748	389	Longré, Jérôme	80	St. Adèle	Terrebonne	Q.	G. Cheval, M.P.	do	2e bataillon	20 00		
1749	476	Loranger, Jean Bte. R.	79	Riv. du Loup	Maskinongé	Q.	R. Masson, M.P.	do	8e bataillon	20 00		
1750	494	Lock, John	78	Bristons Corners	Dundas	Q.	A. Boyer, M.P.	do		20 00		
1751	501	Lock, James	82	Dickson's Corners	Dundas	O.	J. N. Tuttle	do	Dundas	20 00		
1752	588	Loucks, Jacob	87	Smyrville	Dundas	O.	J. N. Tuttle	do	Dundas	20 00		
1753	644	Loyer, Louis	81	St. Vincent de Paul	Dundas	O.	W. Gibson, M.P.	do	2e bataillon	20 00		
1754	803	Loisel, alias Vinet, Jean	88	St. Philo- mène	Laval	Q.		do	5e bataillon	20 00		
1755	927	Longchump, Antoine	93	St. Isidore	Châteauguay	Q.	F. Rouleau, M.P.	do	Volontiers	20 00		
1756	1030	Loucks, William	88	Williams- burgh Nord	Dorchester	Q.		do	2e bataillon	20 00		
1757	2375	Longtin, Jean Bte.	80	St. Philippe	Dundas	O.	W. Gibson, M.P.	Sergent	Dundas	20 00		
1758	1459	Loiselle, dit Limot, Michel	84	Westbury	Leppraire	Q.	R. Lafontaine, M.P.	Soldat	Chasseurs	20 00		
1759	1530	Longré, Alhard Lau- reau	84	Burlington	Vermont	E.U.		do	4e bataillon	20 00		
1760	1621	Longpré, Laurent	84	Longue Pte.	Hochelega	Q.		do	3e bataillon	20 00		
1761	1760	Lozeau, Jean Bte.	80	St. Jérôme	Terrebonne	Q.	P. Longpré	do	Volontiers	20 00		A laissé les limités.
1762	1801	Logan, James	83	Varennes	Verchères	Q.		do	Verchères	20 00		Décédé.
1763	1972	Loverell, William W.	86	Prt. Mat'ind	Haldimand	Q.		do	Lincoln	20 00		A procuré un substitut.
1764	2014	Loree, James	84	Coaticook	Stanstead	Q.	J. W. Mery	Sergent	2e bataillon	20 00		Décédé.
1765	2050	Lothrop, Major Galen	84	Westbury	Wellington	Q.	Rev. W. Milican	do	York	20 00		Décédé.
1766	2547	Lorain, Jean Bte.	84	St. Jos. du Lac	Compton	Q.		do	2e bataillon	20 00		
1767	2619	Loret, Joseph	85	Angé Gardin	Deux-Monts	Q.	A. M. Globensky, M.P.	Caporal	1er bataillon	20 00		
1768	2907	Lowry, Henry	83	Mpie Vail y	Rouville	Q.		Soldat	2e bataillon	20 00		
1769	2486	Lowrey, John	80	Cornwall	Stormont	O.		do	3e bataillon	20 00		
1770	2922	Lusier, Ephraim	80	Brantford	Stormont	O.	A. F. McDonald, M.P.	do	Glengarry	20 00		
1771	958	Luster, Jérôme	85	St. Aimé	Richelieu	Q.	W. Paterson, M.P.	do	York	20 00		
1772	1216	Lustier, Michel	81	Verchères	Verchères	Q.	I. Barthe, M.P.	do	5e bataillon	20 00		
1773	1337	Luke, Jacob V.	81	Philipsburg	Verchères	Q.		do	Verchères	20 00		
1774	2195	Lucas, Dennis	84	Odesse	Missisquoi	Q.		S-offic. du jr	4e bataillon	20 00		
1775	2988	Lussier, Basile	96	Dover-Sud	Lennox	Q.		Private	Lennox	20 00		
1776	705	Luybs, Henry	92	Colchester	Kent	O.		do	Chasseurs	20 00		
1777	1607	Lynch, Toussaint	92	Colchester	Essex	O.	W. McGregor, M.P.	do	Col. Baby	20 00		
1778	51	Madic, Pierre	83	Buckingham	Oranby	Q.		Caporal	Chambly	20 00		
1779	62	Martin, Henry	83	St. S. bas't'n	Iberville	Q.		Soldat	2e bataillon	20 00		Décédé.
1780	131	Martin, Joseph	81	St. Gene- viève		Q.	Wm. Donohue, M.P.	do	Inf. leg. de fr.	20 00		

TABLEAU indiquant les nom, age et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. de cas.	Nom du milicien.	Age en 1876.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1781	209	Martin, Michel	79	St. Roch.	Québec	Q.	H. Hurteau, M.P.	Soldat.	6e bataillon.	\$ cts.		
1782	236	Melo, Joachim	87	L'Assompt'n	L'Assompt'n	Q.		do	3e bataillon.	20 00	Rejeté.	A laissé les limites.
1783	250	Martin, Benjamin	77	Kankakee	Illinois	E.U.		do	4e bataillon.	20 00	Rejeté.	
1784	281	Malen, Charles	82	St. Joseph.	Beauce	Q.	C. H. Poyer, M.P.	Caporal.	1er bataillon.	20 00		
1785	289	Mallou, François	86	St. Jutes.	St. Hyacinth	Q.	L. Delorme, M.P.	Soldat.	2e bataillon.	20 00		
1786	312	Massicotte, Augustin	82	St. Prosper.	Champlain...	Q.	Lt.-col. Massicotte.	do	4e bataillon.	20 00		
1787	313	Massicotte, Abraham	82	St. Geneviève.	Champlain.	Q.		do	4e bataillon.	20 00		
1788	424	Manceau, Charles	81	Baie du Febvre	Yamaska.	Q.		do	4e bataillon.	20 00		
1789	431	Mathieu, François		St. François	Beauce	Q.	C. Gill, M.P.	do	6e bataillon.	20 00		
1790	444	Mercoux, Michel	85	St. Jean Be	Rouville	Q.	C. H. Poyer, M.P.	Caronnier.	1er bataillon.	20 00		
1791	531	Mathon, Maurice	88	St. Pie.	Bagot	Q.	G. Cheval, M.P.	Sergent.	2e bataillon.	20 00		
1792	572	Marron, François	79	Montréal.	Hochelaga.	Q.		Soldat.	Col. Gauthi'r	20 00		Services non certifiés.
1793	613	Masé, François	84	St. Pie.	Bagot	Q.	L. A. Jetté, M.P.	do	3e et 5e bat.	20 00		
1794	662	Mallou, Antoine	79	Stony Point	Essex	Q.	J. A. Mousseau, M.P.	do	Col. Proctor	20 00		
1795	704	Marantelle, Antoine	84	Colchester.	Essex	Q.	W. McGregor, M.P.	do	Col. Baly	20 00		
1796	896	Mathurin, Jean Be.	83	St. Thomas.	Montmagny	Q.		Sergent.	4e bataillon.	20 00		
1797	909	Martin, Jonathan	79	Pictou.	Prince-Ed.	Q.		Soldat.	Prince-Ed.	20 00		
1798	188*	Manseau, Charles	87	St. Félix de Valois	Joliette	Q.		do	3e bataillon.	20 00		
1799	1080	Mahou, Alexis	83	Pte. du Lac.	St. Maurice	Q.	C. Lajoie, M.P.	Sergt. instr.	4e bataillon.	20 00		
1800	1110	Maroux, Pierre	81	St. Charles.	Bellechasse	Q.		Soldat.	1er bataillon.	20 00		
1801	1162	Massicotte, Jean Be.	82	St. Stanislas	Champlain	Q.		do	Trois-Riv.	20 00		
1802	1181	Mabec, Pinkney	86	St. Stanislas	Champlain	Q.		do	Norfolk	20 00		
1803	1182	Mathews, John	84	Lynedock.	Norfolk	Q.		do	Norfolk	20 00		
1804	1190	Markle, Abraham	78	Drumbo	Oxford	Q.		do	Lincoln	20 00		Services non certifiés.
1805	1233	Marchand, François	90	St. Arsène.	Témiscouata	Q.	J. B. Pouliot, M.P.	do	3e bataillon.	20 00		
1806	2340	Mette, Jean	86	St. Alban.	Portneuf	Q.	A. DeSt. Georges, M.P.	Chaloupiér.	Chaloupiér.	20 00	Rejeté.	Non enrôlé.
1807	2371	Macklen, James	86	Lexington.	Michigan	E.U.		Sergent.	Gt. P. Rob'on	20 00	Rejeté.	A laissé les limites.
1808	2421	Massicotte, Jean Be.	84	Trois-Riv.	St. Maurice.	Q.	E. Gerin	Soldat.	Trois-Riv.	20 00		
1809	1274	Marchand, Joseph	82	Pont de Batiscau.	Champlain.	Q.	H. Montplaisir, M.P.	do	1er bataillon	20 00		

No.	Nom du milicien.	Age en 1876.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.	
1810	Malette, Pascal	89	Détroit	Michigan	E.U.	Peltier et Bélanger.	Sergent	4e bataillon.	20 00	Rejeté.	A laissé les limites.	
1811	Mainville, Louis	84	Détroit	Michigan	E.U.		Soldat	4e bataillon.	20 00	Rejeté.		
1812	Maheux, Barthélemi.	80	St. Stanislas	Beauharnois	Q.		do	Chasseurs	20 00			
1813	Mainville, dit Breton, Pierre	82	St. Jean Be.	Rouville	Q.	Bourgeois et Mercier.	do	Chamby	20 00			
1814	1528	Mainville, dit Des-chênes, Jean Be.	80	St. Laurent.	Jacq. Cartier	Q.	A. Lecours, M.P.	do	Voligeurs.	20 00		
1815	1539	Marotte, Jean Be.	83	Sorel	Richelieu	Q.		do	4e bataillon.	20 00	Rejeté.	Non enrôlé.
1816	1633	Marotte, Henri	89	Portneuf.	Portneuf	Q.	A. DeSt. Georges, M.P.	Chaloupiér.	Voligeurs.	20 00		
1817	1642	Maheux, Antoine	83	St. Martin.	Châteaug'ay	Q.	R. Harwood, M.P.	Soldat.	Vaudreuil.	20 00		
1818	1663	Mallet, Joseph	80	Rigaud.	Vaudreuil	Q.		do	Trois-Riv.	20 00		
1819	1737	Marois, Pierre	84	Montréal.	Cité	Q.	J. A. Blondin.	do	1er bataillon	20 00		
1820	1768	Marceau, Germain	82	Beauport.	Nicolet	Q.		Sergent	8e bataillon.	20 00		
1821	1819	Marion, Joseph	81	St. Jacques.	Montcalm	Q.		Soldat.	3e bataillon.	20 00		
1822	1823	Mathews, Michel	83	St. Jacques.	Montcalm	Q.		do	Lincoln	20 00		
1823	1837	Mathews, or Mathers, Aneit	83	Oakville	Halton	Q.	D. McOraney, M.P.	Soldat.	Essex	20 00		
1824	1841	Martin, Moses	78	Oshawa	Ontario.	O.		do	Essex	20 00		
1825	1865	Mallou, Modeste	81	St. Jean Des-challons.	Lotbinière.	Q.	Rév. F. Casgrain	Sergent	1er bataillon	20 00		
1826	1881	Mainville, Jean Be.	85	Montréal.	Cité	Q.	M. Mathieu	Soldat	3e bataillon.	20 00		Décédé.
1827	1887	Mathieu, Joseph	83	St. Victoire	Richelieu	Q.	J. C. Fatterson, M.P.	Soldat.	Cl. St. George	20 00		
1828	1911	Marantelle, Benj'n	85	Windsor	Essex	Q.		do	Vaudreuil	20 00		
1829	1919	Maybee, Abraham P.	77	Ross	N'tumber'd	O.		do	Vaudreuil	20 00		
1830	1931	Martel, François de Sales	83	Côte St. Fr's	Vaudreuil	Q.	R. Harwood, M.P.	do	2e bataillon.	20 00		Services non certifiés.
1831	2175	Martin, François	92	Montréal.	Cité	Q.	Rév. A. I. Tortel.	do	Yamaska	20 00		
1832	1932	Martel, François	80	St. François du Lac.	Yamaska	Q.		do	Chasseurs	20 00		Décédé.
1833	1941	Mallou, Paul	86	Herdman's Corners	Huntingdon	Q.	Rév. Veers.	do	Cl. Anderson	20 00		
1834	1967	Martin, Olivier	84	Trois-Riv.	Trois-Riv.	Q.	L. W. A. Genest	do	Kent	20 00		Décédé.
1835	2070	Maue, Jean Be.	79	St. Luc	St. Jean.	Q.	J. U. Robillard, M.P.	Caporal.	Vaudreuil	20 00		
1836	2078	Marchal, François	81	St. Timothé	Beauharnois	Q.		Soldat.	Col. Kison.	20 00		
1837	2082	Mainfesse, Louis	87	Iberville.	Iberville.	Q.	Major Lambert.	do	4e bataillon.	20 00		
1838	2089	Marneuf, François	80	Maskinongé.	Maskinongé.	Q.		do	St. Hyacinth	20 00		
1839	2148	Maheu, Joseph	82	St. Simen.	Bagot	Q.	A. Lusignan	Sergent.	Inf. légère.	20 00		
1840	2178	Macfarlane, Malcolm	73	Rochelle	Shefford	Q.	J. P. Noyes	Soldat	3e bataillon.	20 00		
1841	2181	Maroux, Joseph	82	Rochelle	Shefford	Q.		do	Lennox	20 00		Le crédit voté étant épuisé.
1842	3108	Mallet, Hyacinthe	37	Jugand	Vaudreuil	Q.	Rév. S. Bélanger	do	Vaudreuil	20 00		
1843	2185	Martin, John	84	Lac Ouest.	Prince-Ed.	Q.		do	Lennox	20 00		Décédé.
1844	3073	Madwashington, John	82	Sauguet	Bruce	Q.		do	Sauvage	20 00		
1845	2201	Marango, Joseph	55	Iberville.	Iberville.	Q.		do	2e bataillon.	20 00		Décédé.
1846	2218	Mallet, Hugh	84	Caledon-Est.	Cardwell	Q.		do	Glengarry	20 00		
1847	2533	Mallet, Théodore	80	Rigaud.	Vaudreuil	Q.		do	Vaudreuil	20 00		
1848	2653	Mallet, Antoine		Joliette	Joliette	Q.		do	Longue P'te			Décédé.
1849	2658	Martin, Guillaume	80	St. Augustin	Deux-Mont.	Q.		do	Be bataillon.			Services non certifiés.
1850	3039	Martel, Louis	89	Aylmer	Ottawa	Q.	J. Woods	do				

TABLEAU indiquant les nom, Age et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
1851	Major <i>dit</i> Beaurtrain	83	Montréal	Cité	Q.	Jos. Thibault	Soldat	5e bataillon	20 00		Services non certifiés.
1852	St. Luc	81	Stanford	Arthabaska	Q.		do	8e bataillon	20 00		A servi dans un corps impérial.
1853	Marchand, Pierre	80	Sté Marie de Monnoir	Rouville	Q.	G. Cheval, M.P.	do	Chambly	20 00	Rejeté	A laissé les limites.
1854	Martin, Pierre	82	St. Laurent	Leq. Qartier	Q.	John Grey	do	Deschambly	20 00	Rejeté	A laissé les limites.
1855	3161* Marceau, Antoine	88	Prescott	Prescott	E.U.		do	2e bataillon	20 00		
1856	2778 Mailhot, Valentin	81	3rattleboro	Vermont	O.	A. MacNab	do	Glengarry	20 00		
1857	Martin, Frank	103	1000 Roches	Stormont	O.	Hon. M. C. Cameron	do	Glengarry	20 00		
1858	2889 Marchand, Francis	103	Lochiel	Glengarry	O.		do	1er bataillon	20 00		
1859	2908 Malloy, John	77	Credit	Peel	E.U.	H. Vaassal	do	1er bataillon	20 00		
1860	2911 Magna, Pierre Marie	89	Saratoga Springs	New-York	Q.		do	Berthier	20 00		
1861	2268 Magnant, Joseph	82	St. George de Henryville	Uperville	Q.		do	3e bataillon	20 00		
1862	40* Melancon, Joseph	81	St. Come	Joliette	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1863	188 Mercier, Augustin	76	St. Anne	Montmorenc	Q.	Lt.-col. D'Orsonneus	do	Essex	20 00		
1864	3010 Meloche, François	84	Montréal	Otté	Q.		Lieutenant	Dundas	20 00		
1865	219 Merkley, Christopher	89	Morrisburgh	Dundas	Q.	G. Cheval, M.P.	Soldat	Vereches	20 00	Rejeté	A laissé les limites.
1866	224 Menard, Etienne	84	St. Osaire	Rouville	Q.	Thos. Gordon, J.P.	do	Lincoln	20 00		
1867	410 Meyers, Benjamin	79	Mt Bydges	Middlesex	E.U.		do	1er bataillon	20 00		
1868	2793 Mercier, Nicholas	85	Fairfield	Maine	Q.		do	Chambly	20 00		
1869	645 Meunier, <i>dit</i> Lepierre, François	84	St. Jean Bte	Rouville	Q.		do	4e bataillon	20 00		
1870	789 Melancon, Ambroise	81	Uperville	Uperville	Q.	C. Lejeune, M.P.	do	Lincoln	20 00		
1871	937 Melancon, Simon	80	St. Barnabé	St. Maurice	Q.	Capt. W.H. Pattersh	do	Prince-Ed.	20 00		
1872	2241 Merritt, David	76	Smithville	Lincoln	O.	James Brown, M.P.	do	Lincoln	20 00		
1873	2287 Meyers, John W.	80	Sidney	Hastings	O.		Lieutenant	Lincoln	20 00		
1874	2370 Merritt, John	78	Ridgville	Welland	Q.	J. P. Lantier, M.P.	Soldat	Vaudreuil	20 00		
1875	2443 Merlean, Joseph	80	Côté-aux-Élé.	Soulanges	Q.		do	1er Niagara	20 00		
1876	1444 Merrill, Charles	81	Waterford	Norfolk	O.	F. Bourassa, M.P.	do	Lincoln	20 00		
1877	2452 Metier, Daniel	83	N. Belham	Welland	O.	L. Delorme, M.P.	do	2e bataillon	20 00		
1878	1514 Ménard, Alexis	81	Laclote	St. Jean	Q.		do	1er bataillon	20 00		
1879	3059 Meunier François	85	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.		do	1er bataillon	20 00		

1880	1799 Ménard, <i>dit</i> Bellerose, Pierre	86	St. Michel	Napierville	Q.		do	Col. Robert	20 00		
1881	1824 Melancon, David	83	St. Archange	Montcalm	Q.	Rev. Towner, P.P.	Caporal	3e bataillon	20 00		
1882	1914 Ménard, Hyacinthe	80	St. Eugene	Prescott	Q.		Soldat	1er bataillon	20 00		
1883	2145 Métivier, André	84	Drummondville	Drummond	Q.		do	Capt. Piamondon	20 00		
1884	2503 Mercier, François	84	St. Anne de Beaupré	Montm'reney	Q.		do	5e bataillon	20 00	Rejeté	A laissé les limites.
1885	2700 Méthot, Joseph	83	Champlain	New-York	E.U.		do	Hastings	20 00		
1886	2731 Meyers, Tob. Walker	78	Sidney	Hastings	O.		do	Vereches	20 00		
1887	2967 Mercier, Joseph	80	St. Denis	St. Hyacinth	Q.		do	Lincoln	20 00		
1888	2811 Merritt, John	78	Brookville	Brookville	O.		do	Leeds	20 00		
1889	2873 Mead, Curtis	76	To ship Ely	Shefford	Q.	M. Mathieu	Sergent	2e bataillon	20 00		
1890	195 Millette, Jean Bte.	81	St. Victoire	Richelieu	Q.	Bourgeois et Mercier	Soldat	3e bataillon	20 00		
1891	642 Millet, Claude	90	St. Helene	Begot	Q.		Caporal	Missisquoi	20 00		
1892	666 Michaud, Joseph	79	Dunbar	Shefford	Q.	W. Gibson, M.P.	Trompette	Glengarry	20 00		
1893	712 Mitchell, Archibald	79	Dunbar	Dundas	Q.	W. Gibson, M.P.	Soldat	Dundas	20 00		
1894	1032 Miller, Henry	77	Morrisburgh	Dundas	Q.	Rev. J. Bazago	do	3e bataillon	20 00	Non payé.	Le crédit voté étant épuisé.
1895	1033 Miller, John	80	St. Monique	Nicolet	Q.	J. A. Ouimet, M.P.	do	St. Colborne	20 00		
1896	2293 Michaud, Roman	77	St. Hilaire	Madawaska	N.B.		do	3e bataillon	20 00	Non payé.	Le crédit voté
1897	2005 Miller, Jean	85	St. Rose	Laval	Q.		do	York	20 00		
1898	2303 Michaud, Laurent	82	St. Anne	Madawaska	N.B.		do	1er bataillon	20 00		
1899	2306 Miller, Jacob	86	Lausang	York	O.	G. Snider, M.P.	do	4e bataillon	20 00		
1900	1382 Migneault, Charles	75	St. Luc	Rimouski	Q.	R. Fiast, M.P.	do	Leeds	20 00		
1901	1425 Mills, John	79	Simcoo	Norfolk	O.		do	Leeds	20 00		
1902	1620 Miller, Samuel	78	Caintown	Leeds	O.		do	3e bataillon	20 00		
1903	1740 Mingue, Dominique	94	Madawaska	Madawaska	N.B.	S. A. Babin	do	Leeds	20 00		
1904	<i>dit</i> Lagassé	78	Edwin	Leeds	O.	J. A. Ouimet, M.P.	do	Montréal	20 00	Rejeté	Non enrôlé.
1905	1764 Mitchell, Ira	78	St. Martin	Laval	Q.		Soldat	3e bataillon	20 00		
1906	1806 Milaite, Jean	78	St. Charles	Lincoln	O.	Hon. F. Geoffrin	do	York	20 00		
1907	1951 Middough, Peter	77	St. David	Boironné	O.	A. H. Dymond, M.P.	do	Lincoln	20 00		
1908	2022 Michaud, Henry	85	St. Charles	Joliette	Q.		do	Midland	20 00		
1909	2043 Mitchell, Darnis	79	Vachell	York	O.		do	Lincoln	20 00		
1910	2495 Mingo, John	84	St. Anne	Monck	O.		do	Essex	20 00		
1911	2764 Miller, Jacob	85	St. Mary	Wentworth	O.		do	1er inf.léger	20 00		
1912	3004 Miesner, Peter	77	Troy	York	O.		do	2e bataillon	20 00		
1913	2794 Miller, James	84	Lausang	York	O.		do	Leeds	20 00		
1914	2220 Minot, David	84	Accon, Ouest	Alton	O.		do	Lennox	20 00		
1915	2919 Mitvier, Jean Bte	83	St. Antoine	Huntingdon	Q.	Jas. Cumming	do	do	20 00		
1916	60* Moti, Reuben	87	Abbé	Leeds	O.		do	do	20 00		
1917	183* Mosier, Thos. F.	84	Lyn	Newmarket	O.		Caporal	do	20 00		
1918	164* Morlan, Jos. W.	87	Napanee	York	O.		Soldat	do	20 00		
1919	204 Morrisset, Jean Bte.	82	St. Moise	Lennox	O.	R. Fiast, M.P.	do	1er bataillon	20 00		
1920	258 Morrisset, Jean Bte	80	St. Zaphirin	Rimouski	Q.	C. Gill, M.P.	Caporal	3e bataillon	20 00		

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas non payés.	Observations.
1921	267	Montminy, Etienne	77	St. Joseph... Castleton	Lévis	Q.	L. H. Fréchette, M.P.	Soldat.	1er bataillon	20 00	
1922	290	Moore, James	89	St. Joseph... Castleton	Northumb'land	Q.	J. L. Biggar, M.P.	do	Col. Peters.	20 00	
1923	358	Monjean, Joseph	82	St. Julie	Verehères	Q.	A. Lusignan	do	4e bataillon	20 00	
1924	393	Moreau, Jean Be.	87	Pointe Gathéan	Ottawa	Q.	L. P. Spivain	do	Berthier	20 00	
1925	576	Moreau, Joseph	82	Pénétaacouchine	Simcoe	Q.		do	4e bataillon	20 00	
1926	587	Mosley, Lucius	80	Morrisburgh	Dundas	O.		do	Dundas	20 00	
1927	595	Morin, Laurent	79	Napierville	Napierville	Q.	S. Coupal, M.P.	do	4e bataillon	20 00	
1928	596	Montminy, Jean	85	Napierville	Napierville	Q.	S. Coupal, M.P.	do	1er bataillon	20 00	
1929	735	Montpeât de Potvin, Pierre	80	Ile Perrot	Vaudreuil	Q.	L. Turcotte	do	Vaudreuil	20 00	
1930	779	Montminy, Michel	78	Lévis	Lévis	Q.	D. Thompson, M.P.	do	1er bataillon	20 00	
1931	844	Moore, Daniel	37	Gainsboro'	Lincoln	Q.	D. Thompson, M.P.	do	2e bataillon	20 00	
1932	845	Moore, John	79	Gainsboro'	Lincoln	O.	D. Thompson, M.P.	do	4e bataillon	20 00	
1933	846	Montgomery, John	87	Barrie	Simcoe	O.	G. Snider, M.P.	Sergent	York	20 00	
1934	916	Mallory, Joseph	82	Winchester	West	O.		Soldat.	Dundas	20 00	
1935	933	Morrill, Joseph	82	Danville	Dundas	O.		do	Batail. No. 4	20 00	
1936	954	Montambéau, Michel	83	Béancour	Nicolet	Q.		do	5e bataillon	20 00	
1937	977	Morin, Joseph	78	Lavaltrie	Berthier	Q.		do	Lavaltrie	20 00	
1938	1065	Montminy, Jean	82	St. Charles	Bellechasse	Q.	A. Boyer, M.P.	do	1er bataillon	20 00	
1939	1088	Morin, Joseph	83	St. Justin	Mackinongé	Q.		do	1er bataillon	20 00	
1940	1096	Monfette, Antoine	83	St. Croix	Lotbinière	Q.		do	6e bataillon	20 00	
1941	1168	Morin, Joseph	80	L'Islet	L'Islet	Q.		do	Prince-Ed	20 00	
1942	1173	Morden, Joseph	82	Port Nord	Prince Ed.	Q.	J. A. Skinner, M.P.	do	Lincoln	20 00	
1943	1186	Moole, Richard	81	Beachville	St. Jean	Q.	F. Marchand, M.P.	do	8e bataillon	20 00	
1944	1263	Monbleau, André	80	St. Jean	St. Jean	Q.	H. Montplaisir, M.P.	do	5e bataillon	20 00	
1945	1278	Moreau, Gabriel	79	Bétesan	Champlain	Q.		do	4e T'nships	20 00	
1946	1284	Moreau, Jean	88	St. David	Yamaska	Q.	J. Gaudé, M.P.	Sergent	4e T'nships	20 00	
1947	1340	Moreau, Hiram	80	Phillipsb'th	Missisquoi	Q.		Soldat.	5e bataillon	20 00	
1948	1441	Morin, Jean Bte.	80	St. Oéstin.	Nicolet	Q.					Décédé.

1949	1494	Monet, François	83	Pointe-aux-Trembles	Hochelaga	Q.		do	Longue P'te Vaudreuil	20 00	
1950	1522	Monpeît, dit Potvin, Joseph	86	St. Etienne	Beauharnois	Q.		Sergent	Vaudreuil	20 00	
1951	1654	Morin Charles	80	N.D.deBuckland	Bellechasse	Q.		Soldat.	1er bataillon	20 00	
1952	1746	Monmillon, Louis	82	Châteaug'ay	Châteaug'ay	Q.		do	1er bataillon	20 00	
1953	1826	Morin, Louis	81	St. Lambert	Lévis	Q.		do	2e bataillon	20 00	
1954	1836	Moyen, François	80	St. Saureur	Québec	Q.	J. B. Hamel	do	Voligeurs	20 00	
1955	2042	Morton, Samuel	88	Yachell	York	O.	A. H. Dymond, M.P.	do	York	20 00	
1956	2052	Mosier, Nicholas	88	Ile Wolf	Frontenac	O.		do	Frontenac	20 00	
1957	2055	Moriseau, Robert	86	Victoria	Norfolk	O.		do	Norfolk	20 00	
1958	2080	Monreau, Louis	86	Waterloo	Shenford	Q.	J. P. Noyes	do	Stormont	20 00	
1959	2668	Moss, Thomas	83	Moulinette	Stormont	Q.		do	Stormont	20 00	
1960	2710	Mont, Jean Be.	83	Ecorse	Michigan	E.-U.		do	Québec	20 00	
1961	2727	Moor, William	80	Glenwillow	Middlesex	E.-U.		do	Gravelle	20 00	
1962	2765	Movissette, Jean Bte.	83	White Bear	Minnesota	E.-U.		do	3e et 5e bat.	20 00	
1963	2780	Montplaisir, Pascal	82	Cap de la Madalène	Champlain	Q.	H. Montplaisir, M.P.	do	3e bataillon	20 00	
1964	2805	Montreuil, Jacques	89	St. Jean	St. Jean	Q.	F. Marchand, M.P.	do	1er bataillon	20 00	
1965	3073	Moor, Peter	85	Box Grove	York	Q.		do	Voligeurs	20 00	
1966	2814	Morden, John R.	81	Durham	Grey	O.		do	P.-Eouard	20 00	
1967	2831	Mosher, Henry	78	Prescott	Prescott	O.		do	Col. Fearson	20 00	
1968	3168	Moses, Jacob	83	Toronto	Toronto	O.	W. Plummer	Soldat.	York	20 00	
1969	2861	Morin, Sulpice	83	L'Assompt'n	L'Assompt'n	Q.		do	Leeds	20 00	
1970	2857	Moor, William	86	Elizabethin	Durham	O.	F. Marchand, M.P.P.	do	Lacadie	20 00	
1971	2857	Morin, Paul	86	Lacadie	St. Jean	Q.		do	Glengarry	20 00	
1972	2949	Monat, François	77	Lapointe	Wisconsin	E.-U.	F. Béchard, M.P.	Sergent	Chambly	20 00	
1973	812	Monat, Joseph	88	St. Alex'dre	Iberville	E.-U.		Soldat.	Col. J. Talberty	20 00	
1974	2912	Monrean, Paul	85	Oswego	New York	E.-U.		do	4e Lincoln	20 00	
1975	2211	Moote, Adam	84	Dunville	Monck	O.	W. Gibson, M.P.	do	Col. Rob'son	20 00	
1976	1027	Munro, John	80	Morrisburgh	Dundas	O.	Rev. P. Sax	Sergent	4e bataillon	20 00	
1977	1078	Munro, Pierre Bazile	89	St. Romuald	Lévis	Q.		Soldat.	York	20 00	
1978	1411	Munro, George	78	Bloomburg	Norfolk	O.		do	Glengarry	20 00	
1979	1703	Munroe, William	84	Bill's B'ge	Cartoon	O.		do	Glengarry	20 00	
1980	2056	Mudge, Elijah	83	Delhi	Norfolk	O.		do	Oxford	20 00	
1981	3069	Munro, William	81	Noxford	Glengarry	O.	D. McGruet	do	Glengarry	20 00	
1982	2882	Munro, David	80	Noxford	Glengarry	O.		do	Glengarry	20 00	
1983	2887	Muller, Charles	80	Trois Riv's	St. Maurice	O.		do	4e bataillon	20 00	
1984	2878	Munro, John	85	Harve du R.	Cumberland	N.-E.		do	Cumberland	20 00	
1985	1679	Myers, Godfrey	79	Corrwal	Stormont	O.	R. S. McDonald, M.P.	do	Stormont	20 00	
1986	1701	McArthur, Donald	84	Jonet Gore	Russell	O.	D. McGruet	Sergent	Glengarry	20 00	
1987	1897	McArthur, John	81	Marintown	Glengarry	O.		Soldat.	1er bataillon	20 00	
1988	2099	McAister, Robert P.	78	Mohawk	Brant	O.		do	Glengarry	20 00	
1989	2113	McAfee, Daniel	84	Galt	Waterloo	O.	Jas. Young, M.P.	Sergent	Lincoln	20 00	
1990	127	McCaughy, John B.	86	Mont Joie	Soulanges	Q.	J. P. Lanter, M.P.	Caporal	Vaudreuil	20 00	
1991	160	McCrac, Alex.	83	Somerset	Mégantic	Q.		do		20 00	Rejeté. Non enrôlé.

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas non payés.	Cas payés.	Observations.
1992	344	McCarthy, John.....	86	Cobourg	North'mbrld	O.	J. L. Biggar, M.P.	Soldat	North'mbrld	.....	.....	.....
1993	364	McCrea, James.....	88	Matland	Grenville	O.	Dr. Brouse, M.P.	do	Grenville	.....	.....	.....
1994	1213	McCarthy, Charles.....	88	Drumbo	Oxford	O.	H. Munn	do	Col. Bishop	.....	.....	.....
1995	1331	McCall, Daniel.....	79	St. Guil'me	Norfolk	O.	.....	do	Norfolk	.....	.....	.....
1996	1467	McCrimmon, Duncan.....	83	P. Traverse	P.-Edouard	O.	.....	do	Cl. Roberts u	.....	.....	.....
1997	2679	McCue, Peter.....	77	Rockport	Leeds	O.	.....	do	Leeds	.....	.....	.....
1998	3089	McCully, Wm. C.....	94	Kingston	Kent	N.B.	J. Bratt	Sergent	Capt. Powell	.....	Non payé.	Le crédit voté étant épuisé.
1999	34	McDonnell, Peter.....	81	Tasp Oxford	Kent	O.	D. Cattenagh	do	Lincoln	.....	.....	.....
2000	681	McDonnell, Angus.....	81	Leggan	Glenngary	O.	.....	do	Glenngary	.....	.....	.....
2001	785	McDonnell, Angus.....	82	Leggan	Glenngary	O.	.....	do	Boucherville	.....	.....	.....
2002	822	McDonnell, Charles.....	81	St. Julie	Verchères	O.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2003	995	McDonnell, Alex.....	82	Cornwall	Stormont	O.	R. S. Macdonald, M.P.	do	Stormont	.....	.....	.....
2004	996	McDonnell, Allen.....	84	Cornwall	Stormont	O.	R. S. Macdonald, M.P.	Sergent	Glenngary	.....	.....	.....
2005	998	McDonnell, Angus.....	81	Cornwall	Stormont	O.	R. S. Macdonald, M.P.	do	Stormont	.....	.....	.....
2006	999	McDonald, Ronald.....	86	TspCornw'll	Stormont	O.	R. S. Macdonald, M.P.	Soldat	Stormont	.....	.....	.....
2007	1000	McDonald, James.....	80	TspCornw'll	Stormont	O.	R. S. Macdonald, M.P.	do	Stormont	.....	.....	.....
2008	1002	McDonald, Donald.....	85	TspCornw'll	Stormont	O.	R. S. Macdonald, M.P.	do	Stormont	.....	.....	.....
2009	1003	McDonell, Allen.....	86	TspCornw'll	Stormont	O.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2010	1005	McDonell, Archd.....	86	Tsp. Kenyon	Glenngary	O.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2011	1006	McDonald, Ronald.....	80	TpLancaster	Glenngary	O.	.....	Sergent	Cl. Robinson	.....	.....	.....
2012	1008	McDonald, John.....	82	Tsp. Kenyon	Glenngary	O.	.....	Soldat	Stormont	.....	.....	.....
2013	1012	McDonald, Angus.....	81	Cornwall	Stormont	O.	R. S. Macdonald, M.P.	do	Glenngary	.....	.....	.....
2014	1048	McDonald, John.....	79	Meaford	Grey	O.	.....	do	Lennox	.....	.....	.....
2015	3148	McDonald, Alex.....	77	Cornwall	Cornwall	O.	.....	do	Glenngary	.....	.....	.....
2016	1191	McDavid, James.....	77	Dundas	Wentworth	O.	W. D. Webster	do	Dragons Can.	.....	.....	Services non certifiés.
2017	2146*	McDonell, Alex. H.....	78	L. Allumette	Pontiac	O.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2018	2224	McDonnell, John.....	89	Collingwood	Pontiac	O.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2019	1307	McDermid, Hugh.....	88	Owen Sound	Grey	O.	G. Snider, M.P.	Enseigne	Stormont	.....	.....	.....
2020	1508	McDonell, Peter.....	89	Aldborough	Elgin	O.	.....	Soldat	Lincoln	.....	.....	.....
2021	1609	McDonell, Allan.....	89	Norfield	Glenngary	O.	E. H. Tiffany	Sergent	Glenngary	.....	.....	.....
2022	1666	McDonald, John.....	88	Rome Plain	Norfolk	O.	.....	Soldat	Lincoln	.....	.....	.....
2023	1711	McDougal, Donald.....	87	Riv're Raisin	Glenngary	O.	.....	Sergent	Glenngary	.....	.....	.....
2024	1715	McDougal, Alex.....	80	Glen Norm'n	Glenngary	O.	.....	Private	Glenngary	.....	.....	.....

2025	1720	McDonald, Angus.....	82	N. Lancaster	Glenngary	O.	.....	do	Glenngary	.....	20 00	.....
2026	1721	McDonald, John.....	75	N. Lancaster	Glenngary	O.	.....	do	Glenngary	.....	20 00	.....
2027	2952	McDougal, John.....	89	Parson Hill	Mississol.	O.	.....	do	4e bataillon.	.....	20 00	.....
2028	1723	McDonald, Alex.....	80	Lancaster	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Norfolk	.....	.....	.....
2029	3074	McDonald, Wm.....	100	Confield	Haldimand	O.	.....	do	Glenngary	.....	.....	.....
2030	1726	McDougal, Ronald.....	80	Glenroy	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	.....	.....
2031	3094	McDonald, Ronald.....	80	Lancaster	Glenngary	O.	D. McGruer	do	2e bataillon.	.....	.....	.....
2032	1832	McDonell, Alex.....	82	Munro Mills	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	20 00	.....
2033	1834	McDougal, Arch.....	80	N. Lancaster	Glenngary	O.	.....	do	Glenngary	.....	20 00	.....
2034	1835	McDonald, James.....	85	St. Raphael	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	20 00	.....
2035	3147	McDonald, Hugh.....	84	Lancaster	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	20 00	.....
2036	1890	McDonald, Donald.....	80	Williamston	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	20 00	.....
2037	1894	McDonald, Alex.....	91	Sun'ersion	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	20 00	.....
2038	2110	McDonald, William.....	100	Cumfield	Haldimand	O.	W. D. Webster	do	3e bataillon.	.....	.....	.....
2039	1925	McDonald, John.....	80	Port Burwell	Elgin	O.	D. McGruer	do	1e bataillon	.....	.....	.....
2040	2130	McDonell, Sidney.....	74	Port Burwell	Elgin	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	.....	.....
2041	1898	McDonell, William.....	83	Williamst'n	Glenngary	O.	D. McGruer	Sergent	Glenngary	.....	.....	.....
2042	2130	McDonnell, Thos.....	83	Port Burwell	Elgin	O.	D. McGruer	Soldat	Glenngary	.....	.....	.....
2043	1899	McDonell, Angus.....	83	Munro Mills	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	.....	.....
2044	2164	McDonell, Allen.....	81	Lancaster	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	.....	.....
2045	2165	McDonell, Alex.....	87	Williamst'n	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	.....	.....
2046	1900	McDonell, Archibald.....	86	N. Lancaster	Glenngary	O.	D. McGruer	Sergent	Glenngary	.....	.....	.....
2047	2309	McDougal, Angus.....	73	Lancaster	Glenngary	O.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2048	3058	McDonald, Donald.....	78	St. Andrews	Cornwall	O.	R. S. Macdonald, M.P.	Soldat	Stormont	.....	.....	.....
2049	2680	McDonald, Angus.....	83	Glenroy	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Lincoln	.....	.....	.....
2050	3097	McDonald, Duncan.....	80	St. Andrew	Stormont	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	.....	.....
2051	2695	McDonald, James.....	89	Lancaster	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	.....	.....
2052	2697	McDonald, John.....	84	Williamst'n	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	.....	.....
2053	2747	McDonald, Alex.....	81	Mt. Pleasant	Michigan	E.U.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2054	2853	McDonald, Lechin.....	83	Cornwall	Stormont	O.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2055	843	McFarland, Duncan.....	72	Nagara	Lincoln	O.	.....	do	3e bataillon.	.....	.....	.....
2056	3081	McFarlane, John.....	82	Wallace	Cumberland	N.B.	.....	Soldat	Cpt. Marquet	.....	.....	.....
2057	1718	McGillivray, Peter.....	88	Smiths Falls	Lanark	O.	W. McCann	do	Glenngary	.....	.....	.....
2058	726	McGillivray, Finlay.....	96	N. Lancaster	Glenngary	O.	.....	do	Glenngary	.....	.....	.....
2059	1722	McGillis, Angus.....	83	N. Lancaster	Glenngary	O.	D. McGruer	Caporal	Glenngary	.....	.....	.....
2060	2167	McGregor, James.....	87	Williamst'n	Glenngary	O.	D. McGruer	Soldat	Glenngary	.....	.....	.....
2061	2678	McGee, Francis.....	91	Ottawa	Carleton	O.	Dr. St. Jean, M.P.	Sergent	1er bataillon.	.....	.....	.....
2062	1599	McIntee, James.....	83	Tsp. Leath	Lincoln	O.	.....	Soldat	1er Lincoln	.....	.....	.....
2063	579	McIntosh, Angus D.....	82	Lochiel	Glenngary	O.	.....	do	Dundas	.....	.....	.....
2064	184	McIntosh, James D.....	80	Edwardsbr'	Grenville	O.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2065	2655	McIntosh, William.....	87	Monckland	Stormont	O.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2066	3068	McIver, John.....	83	Wallace	Cumberland	N.B.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2067	3157	McIntosh, Alexander.....	80	Hastings	Hastings	O.	.....	do	Stormont	.....	.....	.....
2068	921	McKay, Peter.....	78	Sombra	Lambton	O.	.....	do	York	.....	.....	.....
2069	338	McKay, William.....	81	Beausville	Lincoln	O.	.....	do	19e bataillon	.....	.....	.....
2070	2325	McKay, André.....	86	St. Eugene	Prescott	O.	.....	do	5e bataillon	.....	.....	.....
2071	2343	McKee, William.....	78	Riv. Beau'te	Soulanges	O.	J. P. Lantier, M.P.	do	Vaudreuil	.....	.....	.....
2072	1715	McKenzie, William.....	81	Riv. Raisin	Glenngary	O.	D. McGruer	do	Glenngary	.....	.....	.....
2073	3083	McKercher, John.....	87	St. Hyrmes	Deux-Mont'	O.	J. Pappix	Caporal	Desjambas	.....	.....	.....

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2074	3094	McKenzie, John.	81	Wallace	Cumberland	N.E.		Soldat.	Cumberland	20 00	Non payé.	Le crédit voté étant épuisé.
2075	363	McBethron, John.	81	Brockville	Brabant	O.		do	Dundas	20 00	do	do
2076	398	McEwen, William.	78	Gower Nord	Carleton	O.		do	Cornwall	20 00	do	do
2077	528	McEwen, Wm. H.	77	Clear Creek	Norfolk	O.	D. Thompson, M.P.	do	Lincoln	20 00	do	do
2078	368	McLean, William.	84	Lyn.	Leeds	O.		do	Dundas	20 00	do	do
2079	578	McLennan, Alexander	79	Laggan.	Glengarry	O.		do	Glengarry	20 00	do	do
2080	582	McLeod, Alexander	80	Haye de	Glengarry	O.		do	Glengarry	20 00	do	do
2081	2255	McLeod, Duncan.	82	Fitzroy	Carleton	O.		do	Glengarry	20 00	do	do
2082	2264*	McLeod, Malcolm.	87	Chatham	Kent	O.	Donald McLeod.	do	Charlottetown	20 00	do	Services non certifiés.
2083	1692	McLennan, Hugh.	83	Willmst'wn	Glengarry	O.		do	Glengarry	20 00	do	do
2084	1717	McLennan, Robert.	80	Lancaster.	Glengarry	O.	D. McGruer.	Caporal.	Glengarry	20 00	do	do
2085	2162	McLennan, Neil.	81	R. au Raisin.	Glengarry	O.	L. Wallbridge.	Soldat.	Hastings	20 00	do	do
2086	462	McMasters, Jacob.	80	Belleville	Hastings	O.		do	Hastings	20 00	do	do
2087	580	McMillan, John.	80	Laggan	Glengarry	O.		do	Glengarry	20 00	do	do
2088	3143	McMillan, John.	78	Alexandria.	Glengarry	O.	Alexander.	do	Artillerie de Montréal	20 00	do	do
2089	1831	McMillan, Donald.	86	Glen Norm'n	Glengarry	O.	D. McGruer.	do	Glengarry	20 00	do	do
2090	1098	McMartin, William.	82	London	Middlesex	O.	R.S. Macdonald, M.P.	do	1er bataillon	20 00	do	do
2091	987	McMillan, Donald.	78	Cornwall	Stormont	O.		do	Stormont.	20 00	do	do
2092	2684	McMillan, Alpin.	83	Ramsay's Corners	Hastings	O.		do	Hastings	20 00	do	do
2093	2825	McMullin, Henry.	79	Harold	Russell	O.		do	Hastings	20 00	do	do
2094	208	McNaughton, Donald	78	Lachine	Jacques-Cartier	Q.		do	Carl. Royale de Montréal	20 00	do	do
2095	2327	McNish, Joseph.	77	Brockville	Brockville	O.	J. D. Buell, M.P.	do	Leeds	20 00	do	do
2096	1702	McNaughton, John.	79	Ottawa	Carleton	O.		do	Glengarry	20 00	do	do
2097	1719	McNeil, John.	83	Sandfield	Glengarry	O.	D. McGruer.	Caporal.	Glengarry	20 00	do	do
2098	3088	McNab, Welwood	79	Wallace	Cumberland	N.E.		Soldat.	Cumberland	20 00	do	do
2099	1001	McPherson, Donald.	87	Cornwall	Stormont	O.		Enseigne	Glengarry	20 00	do	do
2100	2360	McPherson, Thomas.	79	Merrickville	Grenville	O.		Soldat.	Grenville.	20 00	do	do
2101	2429	McPherson, John.	84	Welland Pt	Monck.	O.		Sergent.	Lincoln.	20 00	do	do
2102	1351	McQueen, James.	81	Fingal.	Elgin	O.	C. Macdougall, M.P.	Capitaine.	Norfolk.	20 00	do	do

2103	464	McTaggart, James	86	Bellefleur.	Hastings	O.		Soldat.	Hastings	20 00	do	do
2104	2729	McWilliams, James.	90	Ameliasburg	P. Edward	O.		do	Stormont	20 00	do	do
2105	1833	McRae, John.	84	St. Raphael	Glengarry	O.	D. McGruer.	do	Glengarry	20 00	do	do
2106	2286	Nadeau, Alexis.	79	du Lac.	Yamaska	Q.	Rév. Lassiseyay.	do	Yamaska	20 00	do	do
2107	3164	Nawaah, James	84	Toronto	Toronto	Q.	W. Plumer.	Savage.	Chambly	20 00	do	do
2108	2962	Nadeau, Alexander	84	St. Jean.	St. Jean.	Q.	F. Marchand, M.P.P.	Enseigne	Lincoln	20 00	do	do
2109	554	Nellis, John A.	84	York	Haldimand	Q.		Sergent.	Lincoln	20 00	do	do
2110	603	Nelson, Alphy.	84	St. Victoire.	Richelieu	Q.	J. B. Orebassa.	Soldat.	3e bataillon.	20 00	do	do
2111	611*	Nelson, John.	98	T'p Portland	Frontenac	Q.	Jas. Cooke	do	Montréal.	20 00	do	do
2112	1195	Neron, Alexis.	80	St. François	Charlevoix.	Q.		Sergent.	3e bataillon.	20 00	do	do
2113	3050	Nelson, Daniel.	77	Smithville.	Lincoln	Q.		Soldat.	Lincoln.	20 00	do	do
2114	896	Nerbonne, Jaq.	86	St. Alexandre	Iberville	Q.	F. Bechard, M.P.	do	Grenadiers.	20 00	do	do
2115	1836	Nelles, Abraham	80	Waterford	Norfolk	Q.	J. Charlton.	Sergent.	2e bataillon.	20 00	do	do
2116	2948	Neveu, Alexis.	78	Lapointe	Wisconsin.	E.U.		Soldat.	1er bataillon	20 00	Rejeté.	A laissé les limites.
2117	339	Nederer, John Thos.	90	St. Germain	Wisconsin.	E.U.		Soldat.	1er bataillon	20 00	Rejeté.	A servi dans un corps impérial.
2118	607*	Nicholson, Robert.	84	Merrickville	Drummond	Q.	O. Fortier.	S-offic. du jr.	Neurons	20 00	Rejeté.	Non enrôlé.
2119	2286	Nicks, Daniel.	75	T'p Percy	N'thumb'rd	O.		Soldat.	Grenville.	20 00	do	do
2120	2536	Niquette, Jean Bie.	81	St. Jean	Châteaugu'y	Q.		do	do	20 00	do	do
2121	2647	Niding, J. B.	83	Leprairie.	Leprairie	Q.		do	3e bataillon.	20 00	do	do
2122	552	Noel, Jean Bie.	81	St. Antoine	de Tilly	Q.		do	Voligeurs.	20 00	do	do
2123	554	Noel, Joseph.	83	St. Antoine	Lotbinière.	Q.		do	1er bataillon	20 00	do	do
2124	951*	Noel, Jean Bie.	82	St. Joseph.	Lotbinière	Q.		do	Montréal.	20 00	do	do
2125	2001	Noel, Alexis.	79	Kensy Fr'ch	Levis.	Q.		do	1er bataillon	20 00	do	do
2126	2163	Nolan, William.	89	Village.	Drummond	Q.	D. McGruer.	do	8e bataillon.	20 00	do	do
2127	2859	Normandin, Pierre.	77	St. Genev'v	Glengarry	Q.	Lt.-col. Massicotte.	do	Yandreuil	20 00	do	do
2128	3076	Norton, William	80	Vernonville	N'thumb'rd	Q.		do	Trois-Riv.	20 00	do	do
2129	123	Oakes, Sarret.	84	N'v Sarun.	Elgin	Q.	C. Macdougall, M.P.	Soldat.	Int'fig. de fr.	20 00	do	do
2130	3189	O'Connell, Frs.	19	Pierreville.	Yamaska	Q.	H. Vassal.	Savage	Cap Mallory	20 00	do	do
2131	350	Olivet, Frederick	84	Napanea.	Lennox	Q.	S. Shibley, M.P.	Soldat.	Lennox.	20 00	do	do
2132	388	Olivet, William.	81	Ayre's Platts	Stanstead	Q.	C. C. Colby, M.P.	do	Voligeurs.	20 00	do	do
2133	1772	Olivet, Jacob.	79	Shannonville	Hastings	Q.		do	Miliciens	20 00	Rejeté.	A servi dans un corps impérial.
2134	1783	Oles, John	78	Langford	Brant	O.	W. D. Webster.	do	Lincoln.	20 00	Non payé.	Le crédit voté étant épuisé.
2135	381	Onderkirk, Henry.	78	Raymond	Muskoka	O.		do	Leeds	20 00	do	do
2136	2867	O'Neil, Hugh.	83	Hastings	Hastings	O.		do	2e bataillon.	20 00	do	do
2137	3101	Onaquat-Kawa, Jos.	82	Lac des D'ux	Deux-Montagnes.	Q.	J. E. Pinsonnaul.	Savage	Cl. Salaberry	20 00	Non payé.	Le crédit voté étant épuisé.
2138	2188	Orser, Elijah.	80	Pictou.	Pictou-Ed.	Q.	P. St. Jean, M.P.	Soldat.	Glengarry	20 00	do	do
2139	438	Ossant, Pierre	84	Ottawa	Carleton	O.		Caporal.	Sorel	20 00	do	do
2140	1380	Ostram, Luke.	89	Belleville	Hastings	O.		Soldat.	Hastings	20 00	do	do
2141	1644	Oser, Isaac	85	Willmur.	Addington	O.		Caporal.	Lt.-col. Orbett.	20 00	do	do

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2142	1791	Ostrander, James	83	Brampton	Peel	O.	A. Singleton	Soldat	2e bataillon	20 00		
2143	1944	Osser, David	77	Codington	Northumber-land	O.		do	Prince-Ed	30 00		
2144	3017	Ostrander, Thadéus	82	Luton	Elgin	O.	C. A. P. Pelletier, M.P.	Soldat	Vo voyageurs	20 00		
2145	142	Ouellet, Alexis	81	St. Louis	L'Islet	O.	C. A. P. Pelletier, M.P.	do	2e bataillon	20 00		
2146	151	Ouellet, J. Charles	89	St. Paschal	Kamouraska	O.	C. A. P. Pelletier, M.P.	do	4e bataillon	20 00		
2147	152	Ouellet, Charles	96	Riv. Ouellet	Kamouraska	O.	C. A. P. Pelletier, M.P.	do	4e bataillon	20 00		
2148	153	Ouellet, André	80	St. Paschal	Kamouraska	O.	C. A. P. Pelletier, M.P.	do	1er bataillon	20 00		
2149	374	Ouellet, Paul	87	St. Angèle	Kimouski	O.	R. Fiset, M.P.	do	3e bataillon	20 00		
2150	377	Ouellet, Gabriel	81	St. Colomban	Deux-Mon-tagnes	O.		do	3e bataillon	20 00		
2151	1230	Ouellet, François	82	Ile Verte	Témiscouata	O.	Prevost et Mathieu	do	3e bataillon	20 00		
2152	1838	Ouellet, Paschal	79	Hull	Ottawa	O.	J. B. Pouliot, M.P.	do	3e bataillon	20 00		
2153	2657	Ouellet, Jean Be...	84	St. Augustin	Deux-Mon-tagnes	O.	P. St. Jean, M.P.	do	Deschamb't	20 00		
2154	2672	Ouellet, Alexis	85	St. Augustin	Deux-Mon-tagnes	O.		do	Deschamb't	20 00		
2155	2575	Ouellet, Louis	88	Arthabaska-ville	Arthabaska	O.		do	Cap. St. Onge	20 00		
2156	2351	Ousterchant, Henry	79	Ste. Cathé-rines	Lincoln	O.		do	Lincoln	20 00		A laissé les limites.
2157	2912	Ouinette, Antoine	81	Oswego	New-York	E.U.		do	Lotbinière	20 00		A laissé les limites.
2158	183	Paquette, François	79	St. Roch	Québec	O.		Sergent	1er bataillon	20 00		A servi dans un corps impérial.
2159	198	Payson, Lt.-col. E.	76	Pte. Rosché	York	O.		Cavaler	Col. Devlin	20 00		
2160	294	Paré, Étienne	88	St. Anne	Marim'ancy	O.		Sergent	Beauport	20 00		
2161	325	Palmer, Lewis	80	Ridgeway	Welland	O.	A. Boyer, M.P.	Soldat	4e bataillon	20 00		
2162	478	Paille Régis	82	Riv. du Loup	Maskinongé	O.	S. Desroches	Sergent	Deschamb't	20 00		
2163	509	Paquette, Paul	83	St. Janvier	Terrebonne	O.	S. Coupas, M.P.	Soldat	Vo voyageurs	20 00		
2164	597	Paré, Lewis	82	Napierville	Napierville	O.		do	3e bataillon	20 00		
2165	617	Paquet, Pierre	81	St. Jean, I.O.	Marim'ancy	O.		do	1er bataillon	20 00		
2166	659	Paradis, Ignace	80	St. Famille, I.O.	Marim'ancy	O.		do	3e bataillon	20 00		
2167	695	Paquet, Pigré	82	St. Roch	Québec	O.		do	3e bataillon	20 00		
2168	716	Paquette, François	80	St. Thérèse	Terrebonne	O.		do	3e bataillon	20 00		
2169	722	Patrice, François	90	St. Martin	Laval	O.	Lt.-col. Belanger	do	3e bataillon	20 00		Rejeté.

2170	805	Payette, Jean	84	Ste. Anne	Shefford	O.		do	3e bataillon	20 00		Rejeté.
2171	867	Palmer, James S.	84	Hillier	P.-Edouard	O.		do	Lennox	20 00		Rejeté.
2172	2217	Palmer, James	78	Danforth	York	O.		do	York	20 00		
2173	888	Paterson, James	77	Colbourne	North-ambid	O.		do	Lennox	20 00		
2174	926	Parry, Antoine	88	St. Isidore	Archevêché	O.	F. Rouleau, M.P.	do	2e bataillon	20 00		
2175	994	Page, Louis C.	79	Lachévalière	Portneuf	O.		do	6e bataillon	20 00		
2176	1126	Page, François	80	St. Hermas	Deux-Mont-	O.		do	6e bataillon	20 00		
2177	1155	Paté, Bartholomé	86	Ste. Anne de la Pêrade	Champlain	O.		do	6e bataillon	20 00		
2178	1176	Parks, Nathaniel	83	D'orostrav's	P.-Edouard	O.		do	Lennox	20 00		
2179	1221	Parrot, Jonathan	84	Owega	Lenox	O.		do	Lennox	20 00		
2180	2251	Parry, François	81	St. Joseph	Levis	O.		do	1er Montréal	20 00		
2181	2259	Parish, Joel	79	Farmersville	Levis	O.		do	Leeds	20 00		
2182	2282	Paré, Augustin	81	Ile Verte	Témiscouata	O.		do	1er bataillon	20 00		
2183	2283	Patenaude, François	80	St. Grégoire	Iberville	O.	D. O. Dumas	Caporal	Chambly	20 00		
2184	2318	Paquette, François	88	Montréal	Cité	O.	F. Béchard, M.P.	Soldat	Montréal	20 00		
2185	1280	Page, Joseph	81	St. Maurice	Champlain	O.		do	Trois-Riv.	20 00		
2186	1354	Paul, Paschal-Louis	78	Sorel	Richelieu	O.		do	Sorel	20 00		
2187	1455	Page, Jean Be...	84	St. Hermas	Deux-Mont-	O.		do	4e bataillon	20 00		
2188	2470	Patenaude, Charles	80	Whitby	Napierville	O.	C. Beaud	do	Chasseurs	20 00		
2189	1507	Paquette, Pierre	83	St. Jean	Québec	O.	G. Y. Smyth	do	6e bataillon	20 00		
2190	1515	Paré, Jean Be...	83	St. Sauveur	St. Jean	O.		do	1er bataillon	20 00		
2191	1524	Paré, Pierre	81	Ecorse	Michigan	O.	F. Bourassa, M.P.	do	Cl. St. George	20 00		Rejeté.
2192	1590	Parent, Isaac	84	Windsor	Essex	E.-U.		do	Col. Baby	20 00		A laissé les limi-tes.
2193	1688	Parent, Isaac	81	Longueuil	Chambly	O.		do	Col. Baby	20 00		
2194	1690	Patenaude, Alexis	86	St. Michel	Yamaska	O.	Hon. L. Dumouchel	do	Bouchery Ile	20 00		
2195	1735	Parent, Louis	89	Boucherville	Chambly	O.	Hon. L. Dumouchel	do	Yamaska	20 00		
2196	1775	Pariseau, Michel D.	95	St. Ambroise	Québec	O.	C. Gill, M.P.	do	Bouchery Ile	20 00		
2197	1840	Pageau, Joseph	85	St. Ambroise	Québec	O.	Hon. F. Geoffrion	do	3e bataillon	20 00		
2198	1991	Pagan, François	83	St. Ambroise	Québec	O.		do	2e bataillon	20 00		
2199	1993	Pagan, Jean Be...	84	Lowell	Mass	O.		do	2e do	20 00		
2200	2016	Patenaude, Albert	83	Fenwick	Ottawa	E.-U.		do	Chasseurs	20 00		Rejeté.
2201	2124	Patison, John	82	Hull	Welland	O.	A. P. Caron, M.P.	do	Voitigeurs	20 00		A laissé les limi-tes.
2202	2186	Parent, Joseph	83	Ameliasb'gh	P.-Edouard	O.	A. P. Caron, M.P.	do	Voitigeurs	20 00		
2203	2166	Parliament, George	85	Ameliasb'gh	P.-Edouard	O.	Jno. B. Crow	do	1er bataillon	20 00		
2204	2863	Pace, Edward	83	Fugawson	Cumberland	O.	Chas. Leduc	do	1er bataillon	20 00		Décédé. Services non certifiés.
2205	2576	Paquet, Jean Be...	83	Ste. Hélène de Chester	Arthabaska	O.		do	1er bataillon	20 00		
2206	3153	Parizeau, Joseph D.	88	St. Roch	L'Assompt'n	O.	H. Hurteau, M.P.	do	St. Denis	20 00		
2207	2600	Paquin, Amable	81	L'Assompt'n	Chambly	O.		do	3e bataillon	20 00		
2208	2979	Parks, James O.	80	Chapman	Hastings	O.		Sergent	Hastings	20 00		Rejeté.
2209	2961	Paquet, Laurent	84	Plummet	Michigan	E.-U.	Jos. Ouellette	Soldat	1er bataillon	20 00		A laissé les limi-tes.
2210	2966	Parent, Michael	80	Beauport	Québec	O.		do	Cap. Caron	20 00		
2211	2940	Patenaude, Amb.	82	St. Jean Be.	Rouville	O.		do	Col. Richard	20 00		Rejeté.
2212	2184	Peterson, Chris.	78	E. Waterin	New York	E.-U.		do	1er bataillon	20 00		A laissé les limi-tes.
2213	2213	*Péresse, Luc	79	Ledersville	Lotbinière	O.	H. Bernier, M.P.	Caporal	Lincoln	20 00		
2214	57	Petit, Charles	80	Scotland	Brant	O.	W. Wallace, M.P.	Soldat	Lincoln	20 00		
2215	105	Peltier, François	83	St. Sulpice	L'Assompt'n	O.	H. Hurteau, M.P.	do	1er bataillon	20 00		

TABLEAU indiquant les nom, âge, et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Résidence.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2216	144	Perrault, Issie.....	83	St. Paolme.	Kamouraska	Q.	C. A. P. Pelletier, M.P.	Soldat.....	5e bataillon.	20 00		
2217	402	Peterson, Jacob.....	86	Picton.....	P.-Edouard	Q.	W. Ross, M.P.	Sergent.....	Lennox.....	20 00		
2218	416	Peltier, André.....	81	Cotececur.	Verchères	Q.		Soldat.....	Gen. Brock.	20 00		
2219	460	Pelton, Elijah.....	87	S. Gower.....	Verchères	Q.	Dr. Brouse, M.P.	do	Leeds.....	20 00		
2220	557	Perry, Daniel.....	79	Whitby.....	Ontario	Q.	W. Kerr, M.P.	do	1er bataillon.	20 00		
2221	601	Péneau, Louis.....	83	Lotbinière	Lotbinière	Q.		do	2e bataillon.	20 00		
2222	609	Pellerin, Damase.....	86	St. François	Montmagny	Q.		do	4e bataillon.	20 00		
2223	652	Peltier, Jean Bte.....	91	Sorel.....	Richelieu	Q.	R. Ladame, M.P.	Caporal.....	St. Urs	20 00		
2224	759*	Perrier, Pierre.....	80	St. Anne.....	Jacq. Cartier	Q.		Soldat.....	1er Lennox.	20 00		
2225	809	Peterson, David.....	89	Wyoming.....	Lambton	Q.		do	Voligeurs...	20 00		
2226	831	Perry, Ebenezer.....	86	Cobourg.....	N'thumb'ld.	Q.		do	4e bataillon.	20 00		
2227	938	Pellerin, Paul.....	78	Yamachiche	St. Maurice.	Q.		do	1er bataillon	20 00		
2228	967	Pepin, dit Lechine.	80	St. François	M'tm'rency	Q.		do	1er bataillon	20 00		
2229	991	Petit, dit Beauchemin.	79	St. Hugues.	Bagot.....	Q.	A. Boyer, M. P.	do	Verchères...	20 00		
2230	1089	François Xavier.....	86	St. Justin.	Maskinongé.	Q.		do	Cl. Henders'n	20 00		
2231	1154	Perreault, Louis.....	83	St. Anne de	Champlain..	Q.		do	4e bataillon.	20 00		
2232	1197	Pepin, Olivier.....	80	St Pierre les	Beceques...	Q.		do	5e bataillon.	20 00		
2233	1224	Pelletier, Etienne.....	87	St. André.	Kamouraska	Q.	J. B. Pouliot, M.P.	Caporal.....	3e do	20 00		
2234	1231	Pelletier, Abraham	86	Cacouna.....	Témiscouata	Q.	J. B. Pouliot, M.P.	Sergent.....	4e do	20 00		
2235	2341	Penner, Charles.....	88	Kington.....	Frontenac	Q.	Jno. Penner	Instructeur	Car. M'treal.	20 00		Non enrôlé.
2236	2355	Pental, Antoine.....	80	Champlain..	Champlain..	Q.		Soldat.....	Cap C'rbaire	20 00		Rejeté.
2237	1322	Pelletier, Antoine.....	84	St. Julienne	L'Assomp'n	Q.						Décédé.
2238	3110	Pelletier, dit Antaya,	89	Ottawa.....	Cité.....	Q.	Joseph Tassé	do	3e bataillon.	20 00		
2239	1424	Petrie, John.....	80	Oakland.....	Brant.....	Q.	Wm. D. Webster	do	1er bataillon	20 00		Rejeté.
2240	1465	Petrie, Abraham.....	100	Poplar Gro'e	Illinois.....	R.-U.	S. Shibley, M.P.	do	Gore.....	20 00		A. laissé les lim.
2241	1659	Perry, Francis.....	85	Minette.....	New York.	E.-U.		Caporal.....	Voligeur...			Rejeté.
2242	1697	Pesant, dit Sans Car-	78	Sault au Re-	Hochelaga...	Q.		do	2e bataillon.	20 00		
		tier, François.....		collet.....								

2243	1708	Pelletier, Celestin.....	81	Cap St. Ig-	L'Islet.....	Q.		Soldat.....	3e bataillon.	20 00		
2244	1773	Perley, Chs. Strange	79	Burford.....	Brant.....	Q.	Wm. D. Webster	do	Gora.....	20 00		
2245	2650	Perreault, Louis.....	80	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.		do	Lavalrie...	20 00		
2246	1835	Perkins, John.....	77	Bloomington	Ontario.....	Q.	A. Gordon, M.P.	do	Ol. W. Rob'n	20 00		
2247	2085	Pennock, Aaron.....	94	Lyn.....	Leeds.....	Q.		do	2e bataillon.	20 00		
2248	2116	Pelletier, Clément.....	75	St. Michel	Napierville.	Q.	L. Lafontaine, M.P.P	do	Deschambas	20 00		Service tempo-
2249	3131	Pelletier, Jean Bte.	78	Archange.	Chicoutimi	Q.	A. Durcasse	do	1er bataillon	20 00		raire.
2250	2606	Ferreaunt, Dominique	80	St. Anne	Champlain..	Q.		do	4e bataillon.	20 00		
2251	2595	Ferros, Simon.....	85	St. Isidore.	Laprairie...	Q.	Dr. H. Prevost	do	Col. Thérien	20 00		Services non
2252	2546	Ferreaunt, Joseph...	77	Walton.....	Huron.....	Q.	Dr. St. Jean, M.P.	Enseigne...	3e bataillon.	20 00		certifiés.
2253	3006	Petit, Elias.....	81	Hamilton.....	Wentworth..	Q.		Soldat.....	Lincoln.....	20 00		
2254	2625	Felouquin, dit Crédit	73	Sorel.....	Richelieu...	Q.	C. Gill, M.P.	Soldat.....	Leeds.....	20 00		Rejeté.....
2255	3091	Pennock, Nathaniel...	80	Harrow.....	Colchester..	Q.		Soldat.....	Leeds.....	20 00		Non enrôlé.
2256	2754	Pelletier, Germain.....	86	St. Oclave	Rimouski...	Q.		do	3e bataillon.	20 00		Le crédit voté
2257	9*	Piedi, dit Lavigne,	83	de Métis.....	Chambly.....	Q.	F. X. Girard, M.D.	do	Verchères...	20 00		étant épuisé.
2258	64	Phillips, James.....	87	Longueuil..	Chambly.....	Q.		do	Verchères...	20 00		
2259	2302	Phillips, Othniel.....	81	Aylmer.....	Northumond	Q.	C. MacDougall, M.P.	S.-offic.d'ujr.	Lennox.....	20 00		
2260	1562	Phillips, John.....	91	Dawn Mills.	Ken.....	Q.	D. Mills, M.P.	Sergent.....	Lincoln...	20 00		
2261	1779	Planeau, Hyacinthe.	83	Belœil.....	Verchères...	Q.	Hon. F. Geoffrin.	Soldat.....	Oxford.....	20 00		
2262	1803	Phillips, Solomon.....	75	Mohawk.....	Brant.....	Q.		Soldat.....	S. Denis...	20 00		Rejeté.....
2263	81	Pickard, Archibald.	82	Edmonville.	Huron.....	Q.		Soldat.....	1er bataillon	20 00		Service non
2264	179	Pillar, John.....	80	Russell.....	Russell.....	Q.		do	Cap. Service	20 00		certifiés.
2265	223	Pichette, Augustin..	82	St. Césaire.	Bouville.....	Q.	G. Cheval, M.P.	do	Dundas.....	20 00		
2266	288	Pin, dit Bisson, Jos.	80	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.	L. Delorme, M.P.	do	2e bataillon.	20 00		
2267	348	Piche, Adrien.....	86	St. Basile.	Portneuve...	Q.	A. DeSt. George, M.P	do	3e bataillon.	20 00		
2268	380	Pilon, Louis.....	85	St. Adèle.	Terrebonne.	Q.	E. Masson, M. P.	do	2e bataillon.	20 00		
2269	408	Piloté, Nicolas.....	80	St. Fidèle.	Charlevoix..	Q.		do	1er bataillon	20 00		
2270	482	Picard, dit Camus	84	St. Ursule.	Maskinongé.	Q.	A. Boyer, M.P.	do	8e bataillon.	20 00		
2271	512	Pilon, Paul.....	87	St. Janvier.	Terrebonne.	Q.	D. Desroches, M.P.	Caporal.....	Miliciens...	20 00		Rejeté.....
2272	549	Piché, François.....	80	St. Damase.	St. Hyacinth	Q.	L. Delorme, M.P.	Soldat.....	Berthier.....	20 00		A servi dans un
2273	562	Pichette, dit Dupre,	79	St. Roch.....	St. Hyacinth	Q.	Rev. P. Larochelle.	do		20 00		corps impérial.
2274	677	Pilon, Jean Bte.....	82	Lanoraie...	Richelieu...	Q.	Hon. A. H. Paquet.	Sergent.....	St. Urs...	20 00		
2275	801	Pilon, André.....	80	Pte. Claire.	Berthier.....	Q.		Soldat.....	3e bataillon.	20 00		
2276	808	Pinsonneault, Paul..	81	Sherrington	Jacq. Cartier	Q.	F. E. Arnaud	do	5e bataillon.	20 00		
2277	876	Pilote, Felix.....	80	Bele St Paul	Napierville.	Q.	T. Fortin, M.P.	do	Beauharnois	20 00		
2278	1056	Pigeon, Augustin...	80	Belœil.....	Verchères...	Q.	J. L. Biggar, M.P.	do	4e bataillon.	20 00		
2279	1069	Pierson, James.....	82	Hilfer T'ns'p	P. Edward..	Q.	A. Lusignan, M.P.	do	Lennox.....	20 00		
2280	2455	Pin, Simon.....	85	Putnam.....	Connecticut	E.U.	J. L. Barthe, M.P.	do	3e bataillon.	20 00		Rejeté.....
2281	1603	Pilon, Pierre.....	88	Montreal...	Cité.....	Q.	I. Barthe, M.P.	do	3e bataillon.	20 00		A laissé les
2282	1657	Pixley, Robert.....	78	London.....	Middlesex...	Q.	J. Lawrason.	Sergent.....	Oxford.....	20 00		limites.

TABLÉAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Âge en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2283	1913	Piercy Michel.....	80	Bell Rock.....	Frontenac.....	Q.	James Brown, M.P.....	Caporal.....	Addington.....	20 00	.....	.....
2284	1969	Piper, Thomas.....	81	Ouerville.....	Oxford.....	O.	.....	do	Ferwick.....	20 00	.....	.....
2285	2216	Pipery, William.....	82	Lemontville, York.....	York.....	O.	E. Brook, M.P.....	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
2286	2087	Pion, Jean Bte.....	82	Sherbrooke.....	Sherbrooke.....	Q.	.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	Services non certifiés.
2287	2559	Piootte, Augustin.....	82	St. Roch.....	St. Roch.....	Q.	.....	do	Pte. Claire.....	20 00	.....	.....
2288	2813	Picard, Jean Bte.....	81	L. Assompt'n.....	L. Assompt'n.....	Q.	.....	do	St. Ours.....	20 00	.....	.....
2289	2927	Pilon, Alexandre.....	89	St. Ariché.....	Argenteuil.....	N.E.	Major S. Macdonald.....	do	St. Denis.....	20 00	.....	.....
2290	362	Plasse, John Fred.....	81	Sorel.....	Richelieu.....	Q.	.....	Sergent.....	Ct. Vigneau.....	20 00	.....	.....
2291	2423	Plouf, Pierre.....	84	Piantagnel.....	Prescott.....	Q.	.....	Soldat.....	St. Denis.....	20 00	.....	.....
2292	1294	Plané, Jean Bte.....	84	St. Denis.....	St. Hyacinth.....	Q.	.....	Sergent.....	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
2293	2063	Plané, Pierre.....	80	St. Agathe.....	Loquière.....	Q.	.....	Soldat.....	8e bataillon.....	20 00	.....	.....
2294	2097	Plourde, André.....	84	Montréal.....	Cité.....	Q.	.....	do	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
2295	2946	Plamondon, Phil.....	82	Québec.....	Québec.....	Q.	.....	do	Voligeurs.....	20 00	.....	.....
2296	2858	Plante, Joseph.....	82	Bourbonnais.....	Illinois.....	E.U.	Wm. Plummer.....	do	3e Québec.....	20 00	.....	A laissé les limit. Services non certifiés.
2297	14*	Powles, Seth.....	81	Mohawk R.....	Hastings.....	Q.	F. Fortier.....	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
2298	298	Poisson, Joseph.....	80	Gentilly.....	Nicolet.....	Q.	.....	do	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
2299	432	Poulin, Alexis.....	82	St. Victor de Tring.....	Beauce.....	Q.	C. H. Poyer, M.P.....	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
2300	503	Poupard, Jean Bte.....	82	St. Remi.....	Napierville.....	Q.	Hon. J. O. Bureau.....	do	St. Ours.....	20 00	.....	.....
2301	691	Fonbrasant, Jean.....	80	Sorel.....	Richelieu.....	Q.	L. Barthe, M.P.....	do	Vaudreuil.....	20 00	.....	.....
2302	736	Poirier, Michel, dit Lafeur.....	82	Ile Perrot.....	Vaudreuil.....	Q.	.....	do	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
2303	807	Poisson, dit Lasaline, Jacques.....	82	Sherrington.....	Napierville.....	Q.	L. D. Lafontaine, M.P.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
2304	882	Poiry, Archange.....	84	Bate St. Paul.....	Charlevoix.....	Q.	.....	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
2305	1440	Poirier, Pierre.....	78	St. Monique.....	Nicolet.....	Q.	F. Gaudet, M.P.....	do	Vaudreuil.....	20 00	.....	.....
2306	3109	Poirier, dit Delage, J.....	79	Ottawa.....	Cité.....	Q.	Joseph Vassé.....	do	Vaudreuil.....	20 00	.....	Services non certifiés.
2307	1685	Poirier, Augustin, dit Destoges.....	82	Vaudreuil.....	Vaudreuil.....	Q.	E. Harvey, M.P.....	do	Vaudreuil.....	20 00	.....	.....
2308	1827	Poirras, Bazile.....	85	St. Sauveur.....	Québec.....	Q.	J. B. Hamel, N.P.....	do	Riv. du Chêne.....	20 00	.....	Non enrôlé.
2309	1846	Poudret, dit Augustine, Lavigne.....	89	Côte St. Lo's.....	Deux Monts.....	Q.	R. Harwood, M.P.....	Soldat.....	Vaudreuil.....	20 00	.....	.....
2310	1325	Poirier, Jean Bte.....	81	Vaudreuil.....	Vaudreuil.....	Q.	.....	do	Vaudreuil.....	20 00	.....	Décédé.

2311	1979	Poulin, François.....	90	Beaufort.....	Québec.....	Q.	J. B. Delage, N.P.....	Caporal.....	6e bataillon.....	20 00	.....	.....
2312	1989	Poulet, Charles.....	78	St. Anselme.....	Dorchester.....	Q.	E. T. Brooks, M.P.....	Soldat.....	1er bataillon Pte. Claire.....	20 00	.....	.....
2313	1999	Poirer, Joseph.....	83	Sherbrooke.....	Sherbrooke.....	Q.	.....	Sergent.....	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
2314	2006	Poupart, Jacques.....	83	Laprairie.....	Laprairie.....	Q.	Bourgeois et Mercier.....	do	St. Denis.....	20 00	.....	.....
2315	2078	Poulin, Joseph.....	89	St. Pie.....	Bagot.....	Q.	J. U. Robillard, M.P.....	do	Voligeurs.....	20 00	.....	.....
2316	2078	Poirer, Hyacinthe.....	89	St. Timothé.....	Beauharnois.....	Q.	Peter Smith.....	do	Vaudreuil.....	29 00	.....	.....
2317	2536	Poirer, Joachim.....	84	Bedford.....	Beauharnois.....	Q.	.....	do	4 Townships.....	29 00	.....	.....
2318	2587	Powers, George.....	87	E. Hawksby.....	Hawkesbury.....	Q.	Hon. W. Chaffers.....	do	Voligeurs.....	20 00	.....	.....
2319	2611	Pool, Timothy.....	87	L'Ange Gar.....	Rouville.....	Q.	Rév. N. Gravel.....	do	Majeur Bliss.....	20 00	.....	.....
2320	2781	Poisson, Charles.....	86	dié.....	Laprairie.....	Q.	.....	do	Voligeurs.....	20 00	.....	Le crédit voté était épuisé.
2321	3080	Poupart, Alexis.....	81	Laprairie.....	Laprairie.....	Q.	Rev. N. Gravel.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
2322	3103	Poirer, Hubert.....	84	Grand-Anse.....	Glochester.....	N.B.	Bedard et Marin.....	Soldat.....	5e bataillon.....	20 00	.....	.....
2323	2957	Potvin, François.....	80	Charlesburg.....	Québec.....	Q.	R. Masson, M.P.....	do	2e bataillon.....	20 00	.....	.....
2324	1667	Portelance, Bazile.....	80	Montréal.....	Cité.....	Q.	.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
2325	41	Prudhomme, Joseph.....	80	St. Ome.....	Joliette.....	Q.	Rév. J. H. St. Jacques.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
2326	132	Primard, J. Jacques.....	81	Montréal.....	Cité.....	Q.	.....	do	5e bataillon.....	20 00	.....	.....
2327	266	Provost, Pierre.....	97	St. Sauveur.....	Ferrehonne.....	Q.	.....	do	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
2328	352	Pringle, David B.....	84	Robln.....	Lanox.....	Q.	.....	do	2e bataillon.....	20 00	.....	.....
2329	400	Provencher, Lewis.....	78	Nicolet.....	Nicolet.....	Q.	A. Boyer, M.P.....	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
2330	477	Pratt, François.....	83	Riv. du Loup.....	Maskinongé.....	Q.	.....	do	Chasseurs.....	20 00	.....	.....
2331	649	Prégent, alias Lamooureux, J. B.....	83	de Stanbyge.....	Missisquoi.....	Q.	R. Laflamme, M.P.....	do	Deschamb't.....	20 00	.....	.....
2332	786	Prout, John B.....	82	St. Eustache.....	Beauharnois.....	Q.	.....	do	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
2333	875	Provincial, Jean.....	81	St. Roch.....	Deux-Monts.....	Q.	.....	do	Lavaltrie.....	20 00	.....	.....
2334	973	Prudhomme, Louis.....	82	Lavaltrie.....	Berthier.....	Q.	.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
2335	1211*	Prudhomme, Joseph.....	81	St. Ome.....	Joliette.....	Q.	.....	do	3e do.....	20 00	.....	.....
2336	1947	Prout, Pierre.....	85	St. Ome.....	Yamaska.....	Q.	.....	do	Beaufort.....	20 00	.....	.....
2337	2374	Prudhomme, Jacques.....	82	Charlesburg.....	Québec.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	Sergent.....	Lavaltrie.....	20 00	.....	.....
2338	2406	Prudhomme, Joseph.....	82	Joliette.....	Joliette.....	Q.	.....	do	5e bataillon.....	20 00	.....	.....
2339	1943	Pratt, Théodore.....	85	de Stanbyge.....	Missisquoi.....	Q.	.....	Soldat.....	5e bataillon.....	20 00	.....	.....
2340	1878	Primerman, Peter.....	81	Station de St. Louis de Gonzague.....	Missisquoi.....	Q.	.....	do	Ft. Lt. Inftry.....	20 00	.....	.....
2341	1606	Prejent, Joseph.....	79	St. Armand.....	Missisquoi.....	Q.	.....	do	Ct. Laisier'e.....	20 00	.....	.....
2342	3099	Pratt, Joshua.....	83	Armsata.....	Beauharnois.....	Q.	.....	do	Infant. l'g.....	20 00	.....	.....
2343	1618	Protot, André.....	80	St. Brunoy.....	Chamby.....	E.U.	.....	Trompette.....	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
2344	1971	Proton, Benjamin.....	78	Tp Murray.....	Northumb'nd.....	Q.	Jes. Brown, M.P.....	Caporal.....	T. Rivière.....	20 00	.....	.....
2345	893	Purvis, George.....	81	Lynn.....	Brockville.....	Q.	.....	Soldat.....	Leeds.....	20 00	.....	.....
2346	287	Purdy, Benjamin.....	84	Bowmanton.....	Durham.....	O.	W. Kerr, M.P.....	do	Col. J. Peters.....	20 00	.....	.....
2347	2347	Purdy, James.....	79	Vernonville.....	Northumb'nd.....	O.	W. Kerr, M.P.....	do	York.....	20 00	.....	.....
2348	1870	Purdy, James.....	81	Elginburgh.....	Frontenac.....	O.	.....	do	Northumb'nd.....	20 00	.....	.....
2349	2151	Purdy, James.....	87	Edgystone.....	Northumb'nd.....	O.	.....	do	Voligeurs.....	20 00	.....	.....
2350	2570	Provost, Alexis.....	84	St. Jean.....	Châteauguay.....	Q.	S. J. Demers.....	do	Voligeurs.....	20 00	.....	.....
2351	2571	Primeau, Baptiste.....	89	Heilona.....	Huntingdon.....	Q.	J. Sawyer.....	do	Voligeurs.....	20 00	.....	.....

TABIEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2352	2594	Prateau, Nicholas.....	78	Basin de Chamblay.....	Chamblay.....	Q.	O. G. Scheffer, M.P.	Caporal.....	Chamblay.....	20 00		
2353	2674	Prosser, Jesse.....	84	Lunenburg.....	Stormont.....	O.		Soldat.....	Stormont.....	20 00		
2354	2972	Presley, George.....	77	Curran.....	Prescott.....	O.		do.....	Stormont.....	20 00		
2355	107	Queensel dit Lajoie, Antoine.....	78	L'Assompt'n St. Hyacinth'	St. Hyacinth'	Q.	H. Hurteau, M.P.	Caporal.....	1er bataillon.....	20 00		
2356	286	Query, Louis.....	82	St. Basile.....	Chamblay.....	Q.	L. Delorme, M.P.	Soldat.....	4e bataillon.....	20 00		
2357	1214	Quesy dit Leblond, Joseph.....	80	Trois-Riv.....	Trois-Riv.....	Q.	J. G. Gerin.....	do.....	Trois-Riv.....	23 00		
2358	2316	Quenneville, François.....	78	Valleyfield.....	Beauharnois.....	Q.		do.....	Vaudreuil.....	20 00		
2359	1954	Quenville, Jean Bte.....	79	Ripon.....	Ottawa.....	Q.		do.....	York.....	20 00		
2360	2767	Quarty, Frederick.....	94	Thornhill.....	York.....	Q.		do.....	Prince-Ed.....	20 00		
2361	3015	Quackenbush, Isaac.....	81	Komoka.....	Middlesex.....	O.		do.....	L'Assompt'n.....	20 00		
2362	694	Randall, Benjamin.....	85	Battersea.....	Frontenac.....	O.		do.....	Voligeurs.....	20 00		
2363	1208	Ratelle, Nicholas.....	89	St. Alexis.....	Montcalm.....	Q.		do.....	do.....	20 00		
2364	2364	Racine, François.....	79	St. Basile.....	Chamblay.....	Q.		do.....	do.....	20 00		
2365	2483*	Rathburn, Wm. H.....	77	Gagetown, en haut.....	Queens.....	O.		do.....	do.....	20 00		
2366	1509	Rand, Arlemas Dodge.....	81	Sawyerville.....	York.....	O.	W. Sawyer.....	do.....	Inf. légère.....	20 00		Rejeté.....
2367	1690	Racette, Joseph.....	80	St. Jean de Matha.....	York.....	O.		do.....	do.....	20 00		
2368	1730	Raymond, André.....	83	Cranrobert.....	Joliette.....	Q.	F. E. Godin.....	do.....	Voligeurs.....	20 00		
2369	1781	Ramsay, John.....	80	Rouville.....	Rouville.....	Q.	Rév. P. L. Paré.....	do.....	do.....	20 00		
2370	1795	Raymond dit Toulouse, Jean Bte.....	77	Flamboro O. de Grant.....	Wentworth.....	O.		do.....	Lincoln.....	20 00		
2371	1861	Raité, Laurent.....	78	St. Michel Arcange.....	St. Michel.....	Q.		do.....	4e bataillon.....	20 00		
2372	1649	Ratté, Charles.....	80	Berthier.....	Napierville.....	Q.		do.....	do.....	20 00		
2373	1710	Raw, Jacob.....	83	St. Luc.....	Montmagny.....	Q.		do.....	1er bataillon.....	20 00		
2374	2649	Rackenpack, Paul.....	80	North Bruce.....	Bruce.....	O.	H. Monplaisir, M.P.	do.....	1er bataillon.....	20 00		
2375	2922	Raiche, Antoine.....	84	Laprairie.....	Laprairie.....	Q.		do.....	Voligeurs.....	20 00		
2376	2951	Racey, Thomas.....	84	St. Germain de Grant.....	Drummond.....	Q.		do.....	5e bataillon.....	20 00		
				Milton.....	Hatton.....	Q.		Lieutenant.....	Lincoln.....	20 00		

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2377	162	Raiche, Amable.....	79	Tynwick.....	Arthabaska.....	Q.	Rév. D. Maté.....	Conducteur.....	do.....	20 00		Services non certifiés.
2378	436	Racine, Michel.....	92	St. Urbain.....	Charlevoix.....	Q.	J. Tremblay, ex-M.P.	Soldat.....	3e bataillon.....	20 00		Services non certifiés.
2379	519	Raimbeau, Hilaire.....	82	Matane.....	Rimouski.....	Q.	R. Fiset, M.P.	do.....	do.....	20 00		A laissé les limit.
2380	661	Rabidon, Gustave.....	96	Beauce.....	Beauce.....	E.U.	J. A. Ouellette.....	do.....	Laprairie.....	20 00		Rejeté.....
2381	886	Ratté ignace.....	83	St. Raphaël.....	Bellechasse.....	Q.	Edward Handy.....	do.....	1er bataillon.....	20 00		
2382	77	Reynolds, David.....	84	Mt Brydges.....	Middlesex.....	O.	L. H. Fréchette, M.P.	do.....	6e bataillon.....	20 00		
2383	85	Renaud, F. Xavier.....	83	St. Roch.....	Québec.....	Q.		do.....	2e bataillon.....	20 00		
2384	389	René François.....	83	Nicolet.....	Nicolet.....	Q.		do.....	Deschambalt.....	20 00		
2385	714	Regimbal, Pierre.....	82	Ste. Thérèse.....	Terrebonne.....	Q.		do.....	R. du Chêne.....	20 00		
2386	833	Renaud, Charles.....	81	St. Jérôme.....	Terrebonne.....	Q.	R. Masson, M.P.	do.....	do.....	20 00		
2387	913	Redmond, Marcus.....	79	Winchester.....	Dundas.....	O.		do.....	Dundas.....	20 00		
2388	2296	Renaunt, Pierre.....	79	Hemmingfd.....	Huntingdon.....	Q.	J. Servier, M.P.	do.....	1er bataillon.....	20 00		
2389	1315	Renaud, Pierre.....	77	Lavaltrie.....	Berthier.....	Q.		do.....	Lavaltrie.....	20 00		
2390	1387	Reynolds, Benjamin.....	80	Norham.....	Northumber land.....	Q.		do.....	do.....	20 00		
2391	2612	Renaud, Louis.....	92	St. André.....	Argenteuil.....	Q.		do.....	Lennox.....	20 00		
2392	3011	Resher, Joseph.....	82	Bedford.....	Missisquoi.....	Q.		do.....	R. du Chêne.....	20 00		
2393	602	Rheume, Joseph.....	86	St. Roch.....	Québec.....	Q.		do.....	Chamblay.....	20 00		
2394	1917	Rheume, Alexis.....	86	Ehoulm'ats.....	Charlevoix.....	Q.		do.....	1er bataillon.....	20 00		
2395	39	Richard, Jerome.....	84	Contrecoeur.....	Verchères.....	Q.	L. C. Olemont.....	Caporal.....	Beauport.....	20 00		
2396	46	Richard, Louis.....	79	Longueuil.....	Chamblay.....	Q.	Dr. A. Geoffray.....	Soldat.....	St. Ours.....	20 00		Services non certifiés.
2397	331	Richard, Jean Bte.....	80	Montreal.....	Gâté.....	Q.		do.....	2e bataillon.....	20 00		
2398	971	Rivert, Louis.....	77	Lavaltrie.....	Berthier.....	Q.		do.....	Lavaltrie.....	20 00		
2399	988	Richard, Basile.....	81	St. Hugues.....	Bégot.....	Q.		do.....	St. Denis.....	20 00		
2400	1101*	Eiendeau, Antoine.....	85	Farnham.....	Missisquoi.....	Q.		do.....	Voligeurs.....	20 00		
2401	1124	Riché, Basil.....	81	St. Hermas.....	Deux-Montagnes.....	Q.		do.....	5e bataillon.....	20 00		
2402	1151	Rikely, Jacob.....	78	Parma.....	Lennox.....	Q.	S. Shibley, M.P.	do.....	Lennox.....	20 00		Rejeté.....
2403	3163	Richardson, Elias.....	85	West Derby.....	Vermont.....	E.U.	W. Ross, M.P.	Sergent.....	Prince-Ed.....	20 00		Services non certifiés.
2404	1175	Richards, John.....	84	Pictou.....	Prince-Ed.....	O.		Soldat.....	Dundas.....	20 00		A laissé les limit.
2405	1329	Rivais, Alexis.....	82	St. Liguori.....	Montcalm.....	Q.	L. D. Lafontaine, M.P.	do.....	Voligeurs.....	20 00		
2406	2294	Richard, François.....	82	St. Edouard.....	Napierville.....	Q.		do.....	St. Ours.....	20 00		
2407	1309	Richard, Francis.....	83	Port Burwell.....	Églin.....	O.		do.....	Glengary.....	20 00		
2408	816*	Rivais, Charles.....	82	St. Julien.....	Montcalm.....	Q.		do.....	3e bataillon.....	20 00		
2409	1817	Richard, François.....	82	St. Jacques.....	Montcalm.....	Q.	T. E. Erement.....	Sergent.....	do.....	20 00		
2410	1821	Rivest, Jean Baptiste.....	82	St. Jacques.....	Montcalm.....	Q.		do.....	do.....	20 00		
2411	2004	Ricard, Étienne.....	90	St. Michel Archange.....	Napierville.....	Q.	J. B. Hamel, N.P.	Soldat.....	Voligeurs.....	20 00		
2412	2199	Richard, Paschal.....	85	St. Sauveur.....	Québec.....	Q.		do.....	1er bataillon.....	20 00		
2413	2522	Rivest, François.....	83	St. Paul de Lavaltrie.....	Joliette.....	Q.	G. Baby, M.P.	do.....	3e bat. E.M.	20 00		
2414	3036	Richard, René.....	78	St. Jean.....	St. Jean.....	Q.	F. Marchand, M.P.P.	do.....	L'Acadie.....	20 00		
2415	2396	Riopel, Joseph.....	83	St. Jacques.....	Montcalm.....	Q.		do.....	do.....	20 00		
2416	2923	Richard, Damase.....	87	Richlycton.....	Kent.....	N.B.		do.....	do.....	20 00		
2417	2924	Richard, Laurent.....	85	Richlycton.....	Kent.....	N.B.		do.....	do.....	20 00		

F. TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2418	2205	Rice, David.....	80	Ingersoll.....	Oxford.....	O.	Hon. W. B. Chaffers.....	Soldat.....	Lincoln.....	20 00		Services non certifiés.
2419	72	Rochet, Pierre.....	77	Montréal.....	Cité.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	Lieutenant.....	Chasseurs.....	20 00		
2420	111	Roy, François.....	80	St. Norbert.....	Berthier.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	Soldat.....	Berthier.....	20 00		
2421	112	Roy, Gabriel.....	82	St. Norbert.....	Berthier.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	do	5e bataillon.....	20 00		
2422	115	Rochliart, Pierre.....	83	St. Norbert.....	Berthier.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	Caporal.....	do	20 00		
2423	161*	Roux dit Sanschagrín, Antoine.....	83	Somerset.....	Mégantic.....	Q.	E. Richard, M.P.....	Soldat.....	5e bataillon.....	20 00		
2424	173	Robidas, François.....	88	Yamachiche.....	St. Maurice.....	Q.	do	Sergent.....	4e bataillon.....	20 00		
2425	207	Robidou, Jean Bte.....	79	Malden.....	Essex.....	Q.	Rev. F. M. Fournier.....	Soldat.....	Capt. Ronfy.....	20 00		
2426	216	Roy dit Desjardins, J.....	80	St. Simon.....	Rimouski.....	Q.	J. Scriver, M.P.....	do	3e bataillon.....	20 00		
2427	245	Robert, François.....	79	Hemmingford.....	Huntingdon.....	Q.	do	do	Beauharnois.....	20 00		
2428	257	Rousseau, François Jean.....	85	St. Zéphirin de Courval.....	Yamaska.....	Q.	C. Gill, M.P.....	do	5e bataillon.....	20 00		
2429	292	Rolland, Lenoir G.....	82	St. Henri.....	Hochelega.....	Q.	G. L. Rolland.....	do	1er bataillon.....	20 00		Décédé.
2430	299	Roberge, Pierre.....	88	Gentilly.....	Nicolet.....	Q.	F. Fortier.....	do	1er bataillon.....	20 00		
2431	379	Rows, Henry.....	80	St. Roch.....	Richelieu.....	Q.	I. Barthe, M.P.....	do	3e bataillon.....	20 00		
2432	419	Roy, Pierre.....	82	Contrecoeur.....	Verchères.....	Q.	do	do	St. Urs.....	20 00		
2433	433	Roy, Pierre.....	82	St. Victor de Tring.....	Beauce.....	Q.	C. H. Poyer, M.P.....	Sergent.....	1er bataillon.....	20 00		Décédé.
2434	434	Rodrigue, Olivier.....	80	Merrickville.....	Grenville.....	Q.	C. H. Poyer, M.P.....	Soldat.....	1er bataillon.....	20 00		
2435	451	Rose, Orléans.....	80	Riv. du Loup.....	Maskinongé.....	Q.	do	do	Grenville.....	20 00		
2436	480	Roy, François.....	80	Riv. du Loup.....	Maskinongé.....	Q.	A. Boyer, M.P.....	do	Ol. Archambault.....	20 00		
2437	506	Rombough, Jacob.....	81	Centreville.....	Addington.....	Q.	C. Warner.....	Sergent.....	1er régiment.....	20 00		
2438	511	Roture, Antoine.....	83	St. Janvier.....	Terrebonne.....	Q.	D. Desroches.....	Soldat.....	3e bataillon.....	20 00		
2439	541	Royer, François.....	84	Lennoxville.....	Sherbrooke.....	Q.	E. T. Brooks, M.P.....	do	6e bataillon.....	20 00		
2440	544	Rousseau, Benjamin.....	78	St. Apollinaire.....	Lotbinière.....	Q.	do	do	1er bataillon.....	20 00		
2441	545	Rousseau, Pierre.....	80	St. Antoine de Tilly.....	Lotbinière.....	Q.	do	do	Berthier.....	20 00		
2442	674	Robillard, Ades Lambert, Maurice.....	80	Lenoraie.....	Berthier.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	do	Lennox.....	20 00		
2443	717	Rose, Samuel Elie.....	82	Wallbridge.....	Hastings.....	Q.	do	do	York.....	20 00		
2444	728	Roe, William.....	80	Newmarket.....	York.....	Q.	A. H. Dymond, M.P.....	do	do	20 00		

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2445	751	Roy Amable.....	81	St. Antoine.....	Verchères.....	Q.	C. S. Germain.....	do	St. Denis.....	20 00		Services non certifiés.
2446	780	Rougier, Pierre.....	83	Iberville.....	Iberville.....	Q.	do	do	Chamby.....	20 00		
2447	820	Roby, dit Sanschagrín, Joseph.....	82	St. Simon.....	Bagot.....	Q.	A. Luignan.....	do	1er bataillon.....	20 00		
2448	887	Robitaille, Joseph.....	77	St. Hyacinth.....	St. Hyacinth.....	Q.	L. Dabonne, M.P.....	do	3e bataillon.....	20 00		
2449	870	Roblin, Lévy.....	82	Green Point.....	P. Edouard.....	Q.	do	do	P. Edouard.....	20 00		
2450	910	Robbin, Stephen.....	79	St. Joseph.....	Lennox.....	O.	F. Ronleau, M.P.....	do	1er bataillon.....	20 00		
2451	919	Roberge, Pierre.....	83	St. Hédénie.....	Dorchester.....	Q.	F. Ronleau, M.P.....	do	4e bataillon.....	20 00		
2452	930	Roy, François.....	83	St. Margrite.....	Dorchester.....	Q.	A. Boyer, M.P.....	Sergent.....	do	20 00		
2453	1086	Roy, Joseph.....	80	St. Justin.....	Maskinongé.....	Q.	do	Soldat.....	Lt. col. Pinsonnault.....	20 00		Décédé.
2454	1105	Robideux, Étienne.....	81	W. Farnham.....	Missisquoi.....	Q.	do	do	3e bataillon.....	20 00		
2455	1141	Rouxal, François.....	83	Montréal.....	Cité.....	Q.	W. Ross, M.P.....	do	P. Edouard.....	20 00		Décédé.
2456	1170	Roblin, Jacob.....	80	Demorestville.....	P. Edouard.....	Q.	do	do	5e bataillon.....	20 00		Services non certifiés.
2457	1204	Rousseau, Jean Bte.....	88	St. David.....	Yamaska.....	Q.	do	do	Lt. cl. Breck-enridge.....	20 00		
2458	2240	Rosbeck, Nicholas.....	77	Gaananoque.....	Leeds.....	Q.	do	do	do	20 00		A laissé les limites.
2459	2252	Rocheite, Michel.....	80	Sorel.....	Richelieu.....	Q.	I. Barthe, M.P.....	do	Sorel.....	20 00		
2460	2291	Robins, Job.....	85	Wellandp't.....	Lincoln.....	Q.	do	do	Lincoln.....	20 00		
2461	2308	Rose, François.....	90	Vaudreuil.....	Vaudreuil.....	Q.	R. Harwood, M.P.....	do	Ol. Langton.....	20 00		
2462	2324	Rondeau, François.....	84	Fond du Lac.....	Wisconsin.....	Q.	L. Babcock.....	do	3e bataillon.....	20 00		
2463	2378	Robert, Étienne.....	82	Trois-Riv.....	Trois-Riv.....	Q.	do	do	46 bataillon.....	20 00		
2464	2413	Rodier, Joseph.....	79	St. Jean Bte.....	Hochelega.....	Q.	E. Rodier.....	do	St. Hyacinth.....	20 00		
2465	1342	Roy, Charles.....	91	Bertonville.....	Missisquoi.....	Q.	H. Hurteau, M.P.....	Tambour.....	Voligeurs.....	20 00		
2466	2481	Roy, Alexis.....	77	St. Lin.....	L'Assompt'n.....	Q.	do	Soldat.....	5e bataillon.....	20 00		
2467	1512	Robidon, Régis.....	82	St. Marcel.....	Richelieu.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	do	Lavaltrie.....	20 00		
2468	1514	Robillard, André.....	82	Lavaltrie.....	Berthier.....	Q.	do	do	1er bataillon.....	20 00		Le crédit voté étant épuisé.
2469	1522	Robert, François.....	80	St. Patrice de Sher-ridington.....	Napierville.....	Q.	L. D. Lafontaine, M.P.....	do	3e bataillon.....	20 00		
2470	1757	Rougeau dit Berger, Jean Baptiste.....	78	St. Edouard.....	Napierville.....	Q.	do	do	Voligeurs.....	20 00		
2471	1905	Routhier, Charles.....	82	St. Eugène.....	Prescott.....	Q.	do	do	3e bataillon.....	20 00		
2472	1933	Robert, Louis.....	82	St. Alex andre.....	Iberville.....	Q.	do	do	Chasseurs.....	20 00		
2473	1940	Rose, Peter.....	82	St. Alex andre.....	Iberville.....	Q.	do	do	Niagara.....	20 00		
2474	2008	Roy, Pierre.....	81	Neison.....	Halton.....	Q.	do	do	1er bataillon.....	20 00		
2475	2020	Rousseau, Jean Bte.....	80	St. Jean.....	Halton.....	Q.	do	do	Voligeurs.....	20 00		
2476	2023	Rose, Samuel.....	85	St. Jean.....	Michigan.....	Q.	do	do	Col. Graham.....	20 00		
2477	2063	Roman, Gabriel.....	81	St. Jean.....	Michigan.....	Q.	do	do	Beicel.....	20 00		
2478	2123	Rose, John.....	85	St. Jean.....	Michigan.....	Q.	F. Marchand, M.P.P.....	do	Glenarry.....	20 00		
2479	2194	Roy, Jacques.....	85	St. Hyacinth.....	Glenarry.....	Q.	do	Sergent.....	St. Hyacinth.....	20 00		
2480	2194	Roblin, Rev. Philip.....	78	St. Hyacinth.....	Glenarry.....	Q.	do	Soldat.....	Lennox.....	20 00		
2481	2198	Ross, Robert.....	78	Mill Bridge.....	Hastings.....	Q.	do	do	2e bataillon.....	20 00		
2482	2333	Robert dit Faches, L.....	103	St. Adèle.....	York.....	Q.	do	do	Capt. Doré.....	20 00		Décédé. A laissé les limites.
2483	2397	Roy, Jean Bte.....	84	St. Charles Borromée.....	Terrebonne.....	Q.	do	do	3e bataillon.....	20 00		
2484	2445	Robidou, Pierre.....	80	Borromée.....	Joliette.....	Q.	Dr. St. Jean, M.P.....	do	Lt. cl. McKay.....	20 00		
2485	2552	Rochebrune dit La-rocque, Louis.....	91	Templeton.....	Ottawa.....	Q.	R. Harwood, M.P.....	do	Vaudreuil.....	20 00		
2486	2631	Rodrigue, John.....	80	Ottawa.....	Carleton.....	Q.	do	do	Glenarry.....	20 00		

TABEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2487	2641	Roux, Prudent.....	81	St. Héloé de Ghèser	Arthabaska	Q.	W. Laurier, M.P.	Soldat.	1er bataillon	20 00		
2488	3104	Ross, Donald.....	89	Wallace	Cumberland	N.E.	B. S. Seaman	do	1er bataillon	20 00		
2489	2646	Roger, François.....	79	Milton Corners	Shefford	Q.	Hon. L. S. Huntington	do	Chambly	20 00		Services non certifiés.
2490	2648	Rousseau, J.B.....	80	Laprairie	Laprairie	Q.		do	Voligeurs	20 00		
2491	3141	Ross, Gordon.....	80	Emery's Corners	Cornwall	O.		do	Stormont	20 00		
2492	2652	Rorison, James M.....	87	Brockville	Leeds	O.		Sergent.	Frontenac	20 00		
2493	2653	Robideau, Joseph.....	85	Cornwall	Cornwall	O.	John Bergin	Soldat.	Stormont	20 00		
2494	2681	Rogers, James.....	81	Tweed	Hastings	O.		do	Prince-Ed	20 00		
2495	2682	Ross, Michael.....	85	Aultsville	Stormont	O.		do	Stormont	20 00		
2496	2692	Rorison, Robert D.....	80	Westport	Leeds	O.		do	Leeds	20 00		
2497	2689	Robichon, André.....	83	Trois-Riv.	St. Maurice	Q.		do	Trois-Riv.	20 00		
2498	2717	Robbins, Henry.....	82	Moore	Lambton	O.		do	Lt. cl. Kirby	20 00		Services non certifiés.
2499	3012	Robillard, J.B.....	80	Clarence	Lambton	O.		do	Vaudreuil	20 00		
2500	2860	Roy, François.....	81	Creek	Dorchester	O.		do	6e bataillon	20 00		
2501	2965	Robert, Joseph.....	87	St. Isidore	Dorchester	O.		do	Chambly	20 00		
2502	2871	Root, Daniel.....	86	St. Denis	St. Hyacinth	O.		do	Leeds	20 00		
2503	2869	Rousseau, Joseph.....	86	Pittserry	Frontenac	Q.		do	Boucherville	20 00		
2504	2884	Roulier, dit Boucher, Joseph.....	78	Springfield	St. Jean	Q.	F. Marchand, M.P.P.	Sergent	Guides	20 00		Vide No. 326.
2505	2980	Rossignol, Antoine.....	82	Fairfield	Elgin	E.U.	W. H. Grave	Soldat.	James Glen	20 00		A. laissé les limit.
2506	2888	Rodrigue, François.....	82	Fairfield	Maine	E.U.		do	1er bataillon	20 00		
2507	1137	Roby dit Sanschegrin, André.....	84	St. Raphaël	Bellechasse	Q.		do	4e bataillon	20 00		
2508	928	Royer, Lazare V.....	80	St. Claire	Dorchester	Q.		do	1er bataillon	20 00		
2509	2287	Ryder, Cornelius.....	79	Kingston	Frontenac	O.		Sergent	Lennox	20 00		
2510	2287	Ryan, John.....	80	Cornwall	Frontenac	O.		Soldat.	Lennox	20 00		
2511	2127	Rymal, Joseph.....	78	Hamilton	Norfolk	O.		do	1er bataillon	20 00		Recevait déjà une pension.
2512	2701	Ryerson, George T.....	81	Port Byers	Norfolk	O.	Jos. Rymal, M.P.	Enseigne.	Lincoln	20 00		
2513	2910	Ryerson, George.....	85	Toronto	Norfolk	O.		1er lieutenant.	Norfolk	20 00		
2514	949	Ruel, François.....	80	St. Joseph	Toronto	O.		Caporal.	Norfolk	20 00		

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2515	1128	Rutter, Alexander.....	79	Hillier	Prince-Ed	Q.		Soldat.	Lennox	20 00		Services non certifiés.
2516	1355*	Russell, John.....	81	Sarnia	Lambton	Q.	Julius Burke	Soldat.	Lennox	20 00		A servi dans un corps impérial.
2517	1947	Rush, James Cobus.....	81	Redmersville	Prince-Ed	Q.	E. C. Katcheson	do	5e bataillon	20 00		
2518	2132	Ruel, Antoine.....	80	St. Laurent	Montm'ry	Q.		do	1er bataillon	20 00		
2519	2605	Ruel, Jean.....	89	St. Henri	Lévis	Q.		do	1er bataillon	20 00		
2520	243	Savoie, Ambroise.....	80	St. Barthelemy	Berthier	Q.	Hon. A. H. Paquet	do	3e bataillon	20 00		
2521	279	Sanson, Etienne.....	82	St. Evariste	Beauce	Q.	J. H. Poret, M.P.	Sergent.	2e bataillon	20 00		
2522	321	Sauvé, Pierre.....	84	St. Polyctre	Soulanges	Q.	C. F. Lanthier, M.P.	Soldat.	Vaudreuil	20 00		Décédé.
2523	337	Saraszin, Joseph.....	80	St. Elizabeth	Joliette	Q.	A. P. Beaurip, M.D.	do	3e bataillon	20 00		
2524	334	Sauvès, François.....	81	St. Agathe	Terrebonne	Q.	R. Masson, M.P.	do	3e bataillon	20 00		
2525	401	Sassville, François.....	90	St. Hyacinth	St. Hyacinth	Q.	Bourgeois & Mercier	Caporal	4e ou 5e bat.	20 00		
2526	421	Saint Ouges, Antoine.....	95	Contrecoeur	Verchères	Q.		Soldat.	St. Ours	20 00		
2527	565	Saints, Pierre.....	79	St Bonavent	Drummond	Q.		do	1er bataillon	20 00		Recevait déjà une pension.
2528	12	Sabourin dit La-perche, Joseph.....	85	St. Hubert	Chambly	Q.		do	Boucherville	20 00		
2529	1127	Sauvé, Luc.....	77	St. Hermas	Deux-Mont	Q.		do	Chambly	20 00		
2530	2392	Saraszin dit D'Epel-teau, Pierre.....	84	Malmaison	Missisquoi	Q.	F. Marchand, M.P.P.	do	Guides	20 00		Décédé.
2531	2438	Sauvé dit Laplante, Joseph.....	83	St. Placide	Deux-Mont	Q.		do	5e bataillon	20 00		
2532	317*	Sauve, Jean Bie.....	80	St. Polyctre	Soulanges	Q.	J. P. Lanthier, M.P.	do	Vaudreuil	20 00		
2533	1389	Sauveur, Singelais.....	94	N. D. de La-tèrre	Chicotimi	Q.		do	Vaudreuil	20 00		
2534	1431	Saxton, Jno. Haines.....	79	Port Rowan	Norfolk	O.		do	2e bataillon	20 00		
2535	2459	Sabourin, François.....	90	Gloucester	Daiton	O.	J. F. Gingras	do	Middlesex	20 00		
2536	3056	Sager, John.....	80	Dresden	Daiton	O.		do	Vaudreuil	20 00		
2537	2478	Sage, Comfort.....	78	Oxford	Oxford	O.		do	Lennox	20 00		
2538	53*	Salsbury, Henry.....	82	St. Armand	Missisquoi	Q.		do	Norfolk	20 00		
2539	1695	Savard, Jean Bie.....	82	Centre	Missisquoi	Q.	Dr. Champagne	do	Inf. lég.	20 00		
2540	1684	Sagaia, Pierre.....	77	St. Eustache	Deux-Mont	Q.	R. Harwood, M.P.	Caporal.	Col. Desc'tl.	20 00		
2541	1736	Salvas, Joseph.....	80	Vaudreuil	Vaudreuil	Q.	C. Gill, M.P.	Soldat.	Vaudreuil	20 00		
2542	1918	Savard, François.....	81	St. Michel	Yamaska	Q.		do	Yamaska	20 00		
2543	1924	Saraszin, dit Depel-teau, Pierre.....	81	Chrysosto'e	Lévis	Q.	Rév. P. Sax	do	2e bataillon	20 00		
2544	2499	Saunders, John.....	82	Bedford	Missisquoi	Q.		do	Guides	20 00		
2545	2641	Sabourin, Fg.....	82	Rigaud	Drummond	Q.		do	York	20 00		
2546	2632	Sauvé, Louis.....	82	Rigaud	Vaudreuil	Q.		do	Vaudreuil	20 00		
2547	2769	Savoie, Beiloni.....	87	St. Zotique	Soulanges	Q.	J. P. Lanthier	do	Col. Desc'tl.	20 00		
2548	3181	Sakoiastousha, Jos.....	79	Boutouche	Kent	N.B.	J. E. Pinsonnault	do	North'm'd.	20 00		
2549	3187	Sakakemu, Pierre.....	78	Caughnaga	Laprairie	Q.	J. E. Pinsonnault	Savage	Salaberry	20 00		
2550	3027	Sauvé, dit Laplante, Joachim.....	78	Caughnaga	Laprairie	Q.	J. E. Pinsonnault	Savage	Salaberry	20 00		
2551	2939	Savary, Augustin J.....	82	St. Ignace	Soulanges	Q.	J. P. Lanthier, M.P.	Soldat.	Lothinière	20 00		
2552	119	Sherrhorn, Asa.....	81	Ste. Rosalie	Bagot	Q.		do	Inf. lég. de fr.	20 00		
2553	201	Scott, Samuel.....	77	Napanee	Lennox	O.	S. Shibley, M.P.	S-offic. du jr.	Lennox	20 00		
2554	307	Scott, William.....	80	Napanee	Lennox	O.		Sergent	Lennox	20 00		
2555	738	Schryver, George.....	82	Napanee	Lennox	O.		Soldat.	Addington	20 00		

TABLERAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1876	Domicile.	Comté.	Provinces.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Ces payés.	Cas non payés.	Observations.
2566	767	Scott, William.....	80	Clarence'le, Moorewood.....	Dundas.....	Q. O.	.....	Soldat.....	Inf.lég. de fr. Dundas.....	20 00	.....	.....
2567	911	Schwartz, G. Fre.....	80	Madrid.....	New York.....	E.U.	W. Gibson, M.P.	do	Op. J Macd'ill 2e bataillon.....	20 00	Rejeté.....	A laissé les limit. Décédé.
2568	1031	Scott, William.....	78	Waterford.....	Norfolk.....	Q. O.	.....	do	Y. batigens.....	20 00	.....	.....
2569	1686	Scott, Samuel.....	81	St. Timothe.....	Beauharnois.....	Q. O.	W. Donahue, M.P.	do	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
2570	2077	Scott, André.....	84	Clarence'le, Morrisburgh.....	Dundas.....	Q. O.	F. Bourassa, M.P.	do	2e bataillon.....	20 00	.....	.....
2571	2135	Scott, Thomas.....	79	Lacolle.....	St. John.....	Q. O.	.....	do	Lennox.....	20 00	.....	.....
2572	2854	Scriver, William.....	90	Rockport.....	Leeds.....	Q. O.	.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	Décédé.
2573	269	Seaman, Smith.....	79	Base du Febyre.....	Yamaska.....	Q. O.	C. Gill, M.P.	do	Lincoln.....	20 00	Rejeté.....	A laissé les limit.
2574	423	Semreville, Louis.....	78	York.....	Haldimand.....	Q. O.	.....	do	44 bataillon.....	20 00	.....	.....
2575	723	Senn, Jacob.....	78	Ste. Anne.....	Illinois.....	E.U.	.....	do	Durham.....	20 00	.....	.....
2576	780	Sexton, Benjamin.....	84	Warkworth.....	Northum'nd.....	O. O.	W. Paterson, M.P.	S. offic. du P.....	Gore.....	20 00	.....	.....
2577	863	Sexton, George.....	80	Mohawk.....	Brent.....	O. O.	.....	do	5e bataillon.....	20 00	.....	.....
2578	1187	Secord, Asa.....	83	Kingston.....	Frontenac.....	O. O.	G. B. Shaver.....	do	Grenville.....	20 00	.....	.....
2579	1201	Sellers, Robert.....	79	Prescott.....	Prescott.....	O. O.	R. Harwood, N.P.	do	Lothbière.....	20 00	.....	.....
2580	2654	Selleck, Ira.....	79	Rigaud.....	Vaudreuil.....	Q. O.	.....	do	Lien. col.....	20 00	.....	.....
2581	2401	Sequin, François.....	80	St. Justine.....	Grenville.....	Q. O.	.....	do	Ethbridge.....	20 00	.....	.....
2582	2432	Sealey, David.....	80	Ste. Justine.....	Vaudreuil.....	Q. O.	J. P. Lantier, M.P.	do	Boucherville.....	20 00	.....	.....
2583	1302	Seguin, Joachim.....	80	Varennes.....	Verchères.....	Q. O.	Hon. F. Geoffron.....	do	Lennox.....	20 00	.....	.....
2584	1777	Sénécal, Louis.....	80	Ruthven.....	Essex.....	Q. O.	.....	do	Lothbière.....	20 00	.....	.....
2585	2076	Sears, James.....	82	Rigaud.....	Vaudreuil.....	Q. O.	R. Harwood, M.P.	do	Lothbière.....	20 00	.....	.....
2586	2571	Seguin, Antoine.....	83	N. Shiley.....	Shefford.....	Q. O.	.....	do	Stormont.....	20 00	.....	.....
2587	2643	Seguin, Joseph.....	83	Corrall Twp.....	Stormont.....	O. O.	.....	Trompette.....	1er bataillon.....	20 00	Rejeté.....	A laissé les limit.
2588	2679	Selinger, Etienne.....	84	Toledo.....	Ohio.....	E.U.	S. Shibley, M.P.	Soldat.....	Leeds.....	20 00	.....	.....
2589	2680	Sellers, William.....	80	Napanee.....	Lennox.....	O. O.	J. McKechnie.....	do	Dundas.....	20 00	.....	.....
2590	2681	Sellers, William.....	84	Smith's Falls.....	Dundas.....	O. O.	J. N. Tuttle.....	do	Dundas.....	20 00	.....	.....
2591	408	Shamoun, Francis.....	81	Iroquois.....	Dundas.....	O. O.	J. N. Tuttle.....	do	Dundas.....	20 00	.....	.....
2592	486	Shaver, John.....	75	Iroquois.....	Dundas.....	O. O.	.....	do	Dundas.....	20 00	.....	.....
2593	497	Shaver, Michel.....	81	Winchester.....	Dundas.....	O. O.	J. N. Tuttle.....	do	Dundas.....	20 00	.....	.....
2594	497	Shaver, James.....	81	Springs.....	Dundas.....	O. O.	.....	do	Dundas.....	20 00	.....	.....

2595	500	Shaver, Henry.....	78	Iroquois.....	Dundas.....	O. O.	J. N. Tuttle.....	do	Dundas.....	20 00	.....	.....
2596	589	Shaver, William.....	78	Winchester.....	Dundas.....	O. O.	W. Gibson, M.P.	do	Dundas.....	20 00	.....	.....
2597	625	Shufelt, Thomas.....	85	Brampton.....	Brome.....	O. O.	.....	do	Dundas.....	20 00	.....	.....
2598	718	Shook, Jacob.....	80	Newburgh.....	Addington.....	O. O.	.....	do	York.....	20 00	.....	.....
2599	798	Shutter, Conrad.....	79	Frome.....	Elgin.....	O. O.	G. E. Casey, M.P.	do	Lincoln.....	20 00	.....	.....
2600	853	Sharon, Hugh.....	88	Green Point.....	Prince-Rd.....	O. O.	.....	do	Glenary.....	20 00	.....	.....
2601	1174	Sharon, Jacob.....	79	Elizabeth'n.....	Leeds.....	O. O.	J. D. Buel, M.P.	do	York.....	20 00	.....	.....
2602	2261	Shirman, Daniel H.....	77	Frome.....	Elgin.....	O. O.	J. E. Casey, M.P.	do	Lincoln.....	20 00	.....	.....
2603	2595	Shufelt, Samuel.....	84	Kingston, E.....	New Ham're.....	E.U.	O. Boucher.....	do	York.....	20 00	.....	Non enrôlé.
2604	2596	Shufelt, Isaac.....	84	Windham.....	Norfolk.....	O. O.	.....	do	Leeds.....	20 00	.....	A laissé les limit.
2605	2597	Shoemaker, Peter.....	86	Prt. Rowan.....	Norfolk.....	O. O.	W. H. Brouse, M.P.	do	Dundas.....	20 00	.....	.....
2606	1433	Shover, Elijah.....	78	Kemptville.....	Grenville.....	O. O.	A. Broder.....	do	Dundas.....	20 00	.....	.....
2607	1447	Shufelt, Joseph.....	82	Sutton.....	Brome.....	O. O.	T. L. Eigar, M.P.	Soldat.....	Prince-Ed.....	20 00	.....	.....
2608	1606	Shaver, William.....	78	Brighton.....	Northum'nd.....	O. O.	.....	do	Leeds.....	20 00	.....	.....
2609	1661	Shear, David.....	85	Bussell Twp.....	Eussel.....	O. O.	.....	do	Stormont.....	20 00	.....	.....
2610	1669	Shelp, Christopher.....	78	Fortland.....	Leeds.....	O. O.	Lt. col. Joseph Laurin	do	Stormont.....	20 00	.....	.....
2611	1805	Sheldon, Horrace F.....	82	St. Roch, Qué.....	Québec.....	O. O.	.....	do	Gen. Brock.....	20 00	.....	.....
2612	1816	Shirbert, Gabriel.....	84	Yarker.....	Addington.....	O. O.	.....	do	Gen. Brock.....	20 00	.....	.....
2613	1815	Shibley, Henry.....	79	Delta.....	Leeds.....	O. O.	S. W. Shibley.....	do	York.....	20 00	.....	.....
2614	1872	Shibley, David.....	81	Galt.....	Waterloo.....	O. O.	M. Spinger.....	do	Addington.....	20 00	.....	.....
2615	1900	Shupe, Adam.....	79	Ernestown.....	Lennox.....	O. O.	.....	do	Flank Co.....	20 00	.....	.....
2616	2036	Sharp, Lucas.....	78	Delhi.....	Norfolk.....	O. O.	.....	do	Stormont.....	20 00	.....	.....
2617	2187	Shaver, John.....	80	Lunenburg.....	Stormont.....	O. O.	.....	do	Stormont.....	20 00	.....	.....
2618	2665	Sharron, Gabriel.....	82	Martin town.....	Glenary.....	O. O.	.....	do	Gen. Brock.....	20 00	.....	.....
2619	2696	Shupe, Adam.....	85	Moline.....	Michigan.....	E.U.	E. McKenzie.....	do	Gen. Brock.....	20 00	.....	.....
2620	3192	Shawancee.....	92	Sarnia.....	Lambton.....	N.E.	.....	do	2e bataillon.....	20 00	.....	.....
2621	2642	Shea, William.....	80	Longueuil.....	Chambly.....	O. O.	C. A. P. Pelletier, M.P.	Sergent.....	Bouch'ville.....	20 00	.....	.....
2622	3079	Sheil, Henry C.....	86	Ste. Anne.....	Kamouraska.....	O. O.	H. Hurteau, M.P.	Soldat.....	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
2623	10*	Sticote, Constant.....	77	St. Lin.....	Assompt'n.....	O. O.	P. A. Tremblay, Ex M.P.	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
2624	160	Sirois, John.....	78	St. Esprit.....	Montcalm.....	O. O.	.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
2625	233	Simard, Louis.....	77	St. Urbain.....	Charlevoix.....	O. O.	.....	do	3e bataillon.....	20 00	.....	.....
2626	394	Sivigne, François.....	88	St. Urbain.....	Charlevoix.....	O. O.	.....	do	1er bataillon.....	20 00	.....	.....
2627	435	Simard, Ulric.....	81	Silsville.....	Lennox.....	O. O.	S. Shibley, M.P.	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
2628	708	Sills, William Bell.....	79	Bate St. Paul.....	Charlevoix.....	O. O.	.....	do	Lennox.....	20 00	.....	.....
2629	883	Simard, Thimothé.....	84	St. Tite des Caps.....	Montm' r'ney.....	O. O.	.....	Sergent.....	Lennox.....	20 00	.....	.....
2630	966	Simard, Germain.....	80	Phillipston.....	Hastings.....	O. O.	Rév. L. Marceau, P M.P.	do	4e bataillon.....	20 00	.....	.....
2631	1194	Sills, William.....	84	Ste. Anne de Beuprè.....	Montm' r'ney.....	O. O.	.....	do	Beauprè.....	20 00	.....	.....
2632	2339	Simard, Basile.....	84	Beuprè.....	Montm' r'ney.....	O. O.	.....	Soldat.....	Glenary.....	20 00	.....	.....
2633	1348	Simpson, Obed.....	80	Tps. Hillier.....	Prince-Rd.....	O. O.	W. Ross, M.P.	do	York.....	20 00	.....	.....
2634	1811	Silverthorne, Joseph.....	89	Cooksville.....	Peel.....	O. O.	.....	do	York.....	20 00	.....	.....
2635	2723	Simpson, James.....	76	Hillier.....	Prince-Ed.....	O. O.	A. C. Singleton.....	do	Capl. Mayo.....	20 00	.....	.....
2636	2786	Simpson, Jacob.....	87	Carobert.....	Rcuville.....	O. O.	.....	Soldat.....	Chambly.....	20 00	.....	.....
2637	1555	Sicard, Philbert.....	87	Tuskarora.....	Erant.....	O. O.	.....	Soldat.....	Gen. Brock.....	20 00	.....	.....
2638	1569	Silversmith, Od.....	92	.....	.....	O. O.	.....	Sauvage.....	.....	20 00	.....	.....

TABLEAU indiquant les nom, âge, et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875	Résidence.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas non payés.	Observations.
2633	3033	Sicaud de Carruél, D	89	St. Etienne des Grés...	St. Maurice..	Q.		Soldat.....	Lieut.-col. Henderson		
2634	590	Slater, James	78	Inkerman.....	Dundas.....	O.		do	Dundas.....	20 00	
2635	2332	Slater, David	78	Warburton.....	Leeds.....	O.		do	Leeds.....	20 00	
2636	1417	Slight, William	78	Waterford.....	Norfolk.....	O.		do	Norfolk.....	20 00	
2637	2053	Slight, Hill	80	Sweets Or's	Leeds.....	O.		do	Leeds.....	20 00	
2638	16	Smith, Samuel	86	Olesea.....	Leeds.....	O.		do	Leeds.....	20 00	
2639	386	Smith, Samuel	86	Collfield.....	Pontiac.....	O.		do	2e bataillon.	20 00	
2640	515	Smith, Walton	88	Gower Sud.	Grenville.....	O.		do	Grenville.....	20 00	
2641	1014	Smith, Jacob	86	TrsdeFrédé	Grenville.....	O.		do	Grenville.....	20 00	
2642	1179	Smith, Silas	87	Ricksburgh	Lennox.....	O.		do	Addington	20 00	
2643	1245	Smith, Lyman	85	Winona.....	Wentworth	O.		do	1er bataillon	20 00	
2644	2386	Smith, Christopher	87	Tps. Hillier.	Prince-Ed	O.		do	Lennox.....	20 00	Rejeté.
2645	1336	Smith, John	76	Bomantou	Northbr'd	O.		do	Missisquoi	20 00	Non enrôlé.
2646	1438	Smith, Anos Lucas	84	St. Arna'd St	Missisquoi	O.		do	Lennox.....	20 00	
2647	1665	Smith, John	79	Striking.....	Hastings	O.	M. Bower, M.P.	do	Lennox.....	20 00	
2648	1677	Smith, Peter	79	Acton Ouest.	Wellington..	O.	D. Sipton, M.P.	do	Lincoln.....	20 00	
2649	1842	Snacks, Elijah B.	86	St. Thomas.	Elgin.....	O.		do	Dragons.....	20 00	
2650	1869	Smith, Daniel	78	Prescott.....	Grenville.....	O.		do	Lincoln.....	20 00	
2651	1811	Smith, Duncan	82	Tps. Oxford.	Oxford.....	O.		do	Lennox.....	20 00	
2652	2117	Smith, Francis	79	Riv. Raisin	Glenary.....	O.		do	Lennox.....	20 00	
2653	2117	Smith, Lewis	79	Ringwood	York.....	O.	D. McGruer	do	1er bataillon	20 00	
2654	2651	Smyth, William	85	Canfield Sm	Haldimand..	O.		do	Voyageurs	20 00	
2655	2709	Smith, John G.	81	Gloucester.	Carleton.....	O.		do	Stormont	20 00	
2656	2724	Smith, John Wilcox.	81	Frankford.	Hastings	O.		do	Hastings.....	20 00	Rejeté.
2657	3049	Smith, Henry	75	Lugierat.....	Lincoln.....	O.		do	Hastings.....	20 00	Services non certifiés.
2658	2775	Smith, Silas	85	Sanprairie.	Wisconsin..	E.U.	Wm. Reeves, N.P.	do	Leeds.....	20 00	A laissé les limit.
2659	2219	Smoke, John	84	Seneca.....	Haldimand	O.	G. Shider, M. P.	do	Cap.Mortous	20 00	
2660	88	Smith, Martin	78	Eglinton.....	York.....	O.		do	York.....	20 00	
2661	680	Snider, John B	86	Verona.....	Addington.	O.	G. Snider, M. P.	do	Lennox.....	20 00	
2662	925	Snider, Jacob	85	Elginton.....	York.....	O.		1er sergent..	York.....	20 00	Décédé.

2663	2367	Snider, John	78	Rednersville	P.-Edouard..	O.	E. C. Ketcheson	Soldat.....	P.-Edouard.	20 00	
2664	1725	Snyder, David	83	Nv. Raisin	Glenary.....	O.	C. McGruer	do	Stormont	20 00	
2665	2688	Snyder, Fred	87	Newington.	Stormont	O.	D. Archibald, M.P.	do	4e bataillon.	20 00	
2666	2772	Snyder, Philip	83	Wentdown.	Wentworth.	O.		Soldat.....	Lincoln.....	20 00	Services non certifiés.
2667	3113	Snider, James	83	Ancester.....	Essex.....	O.	J. L. Biggar, M.P.	do	Teuneseh	20 00	
2668	3178	Snake, Thomas	78	Windsor.....	Essex.....	O.		do	Lincoln.....	20 00	
2669	3021	Snider, Adam	84	Longwood.	Midsex.....	O.		do	2e bataillon.	20 00	
2670	29	Snyder, Adam	80	Preslon.....	Waterloo	O.		do	3e bataillon.	20 00	
2671	1063	Soney, Michel	85	St. Augustin	Portneuf...	Q.	C. A. P. Pelletier, M.P.	do	Norfolk.....	20 00	
2672	1420	Sovereigne, Sovereance	80	Ro'nd Plains	Norfolk.....	O.		do	Vaudreuil..	20 00	
2673	2449	Sova, Baptiste	83	Hawkes'rye.	Prescott.....	O.	L. D. Lafontaine, M.D	do	Cap.....	20 00	
2674	2484	Sorel, Jacques	79	St. Edouard.	Napierville.	Q.		do	Palladeau	20 00	
2675	1521	Soulière, François	80	Ryegate.....	Essex.....	Q.	J. A. Onellette.....	do	Col. Baby	20 00	
2676	1573	Somborger, John	79	Pigeon Hill.	Missisquoi.	O.		do	Inf. lég. de fr.	20 00	
2677	1672	Soper, Samuel	78	Rockwood.	Wellington.	O.		do	Lincola.....	20 00	
2678	1980	Soreven, Fred.	88	Delhi.....	Norfolk.....	O.		do	Norfolk.....	20 00	Décédé.
2679	1981	Soreven, Henry B.	87	Delhi.....	Norfolk.....	O.		do	Norfolk.....	20 00	
2680	1981	Soreven, Henry B.	80	C' gnawaga.	Laprairie.....	Q.	J. E. Pinsonnault	Sauvage.....	Lt.-Col. Saaberry	20 00	
2681	3183	Soresee, Natias	80	C' gnawaga.	Laprairie.....	Q.	J. E. Pinsonnault	do	do	20 00	Services non certifiés.
2682	3185	Soppaio, Jacques	84	C' gnawaga.	Laprairie.....	Q.	J. E. Pinsonnault	Sergent.....	Essex.....	20 00	Rejeté.
2683	3001	Soulière, Jean Bie	87	Sauvich E.	Essex.....	O.		Soldat.....	P.-Edouard.	20 00	A servi dans un corps impérial.
2684	610	Spencer, James	79	Napanee.....	Lennox.....	O.	J. L. Biggar, M.P.	do	Glenary.....	20 00	Non enrôlé.
2685	868	Spencer, Jas. Potter	84	Cherry Valley	P.-Edouard.	O.		do	P.-Edouard.	20 00	
2686	1559	Spung, John	76	Brighton.....	Northbr'd	O.		Soldat.....	Nordbr'd	20 00	
2687	2859	Spencer, Robert	82	Dr'm'dville.	Welland.....	O.		Lieutenant.	Dundas.....	20 00	
2688	1298	Squer, Gibbs	82	Vil C'nescon	P.-Edouard.	O.	W. Ross, M.P.	Soldat.....	York.....	20 00	
2689	197	Stafford, Ralph	77	Fingal.....	Elgin.....	O.		do	3e bataillon.	20 00	
2690	349	Stoliker, John	85	Truap Leads	Dundas.....	O.	J. N. Tuttle.....	Sergent.....	Stormont	20 00	
2691	487	Strader, John	85	Dunbaron	Ontario.....	O.	W. Whiteside.....	Soldat.....	Stormont	20 00	
2692	516	Stoner, Abrah	80	Roxton Pond	Shefford.....	Q.		Sergent.....	Lincoln.....	20 00	
2693	703	Stébane, Jean Bie	83	Tusq Harw'h Kent	Shefford.....	O.		Soldat.....	Lincoln.....	20 00	
2694	781	Stewart, John	80	St. Thomas.	Elgin.....	O.	G. E. Casey, M.P.	do	Grenville.....	20 00	
2695	2210	Stewart, Benjamin	81	Rainham C.	Haldimand	O.		Caporal.....	York.....	20 00	
2696	852	Stringer, Henry	80	St. Thomas.	Elgin.....	O.		Soldat.....	2e bataillon.	20 00	
2697	1064	Stiver, John E	84	Buttontville.	York.....	O.	J. B. Buell, M.P.	do	Leeds.....	20 00	
2698	1239	Stoner, Peter	84	Scarboro	York.....	O.	D. Thompson, M.P.	do	Charlotte.....	20 00	Le crédit voté était épuisé.
2699	2289	Stoddard, Arvin	85	Chambrly	Leeds.....	O.		Sergent.....	1er bataillon	20 00	A laissé les limites.
2700	2358	Stevens, Richard	85	Thamesville	Kent.....	O.		Soldat.....	Lincoln.....	20 00	Pensionnaire impérial.
2701	3086	Stenson, James	81	St. André.....	Charlotte.....	N.B.		Soldat.....	Lincoln.....	20 00	
2702	2431	Stiles, Martin	79	Holly.....	Michigan.....	E.-U.		Soldat.....	Dundas.....	20 00	
2703	1189	Stowbridge, Benj	79	Langsford.	Brant.....	O.	W. Gibson, M.P.	do	Milicieux	20 00	
2704	1273	Stralder, Henry	84	Brant's Cor	Dundas.....	O.		Caporal.....	Essex.....	20 00	
2705	2996	Stafford, Joseph	86	Thamesville.	Bothwell.....	O.		Soldat.....	Essex.....	20 00	
2706	1415	Stockwell, Isaac	82	Sincoe.....	Norfolk.....	O.		do	Lincoln.....	20 00	
2707	1564	Steves, Joshua	84	Guelph.....	Wellington..	O.	D. Stürten, M.P.	do	Lincoln.....	20 00	

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2708	1613	Steenburgh, John	82	Macilda	Dundas	O.	J. N. Tuttle	Soldat.	1er bataillon Frontenac	20 00	Rejeté.	Non enrôlé.
2709	1646	Strops, Christopher	79	Wilbur	Adlington	O.		do		20 00		
2710	1739	Storms, John	79	Violet	Lennox	O.		Soldat.	Lt.-col.	20 00		
2711	1812	Sturges, John McK.	77	Mohawk	Brant	O.				20 00		
2712	3098	Stewart, George	79	Wallace	Cumberland	N.E.		do	Crooks	20 00		
2713	1856	Stockwell, John	81	Ruthven	Essex	O.		do	1er bataillon	20 00		
2714	1963	Steele, David	82	Humberstine	Welland	O.		do	Essex	20 00		
2715	1996	Stevens, David B.	85	Elgin	Leeds	O.		do	Lincoln	20 00		
2716	2672	Steenburg, Peter	87	South Finch	Stormont	O.	C. Archibald	do	Middlesex	20 00		
2717	2685	Stillwell, John	79	Osnabrock	Stormont	O.	C. Archibald	do	Stormont	20 00		
2718	2854	Stichel, Peter	84	London	London	O.	C. Archibald	Sergent	2e bataillon	20 00		
2719	804	Stébène, Louis	87	Ely	Shefford	O.	F. X. David	Soldat	Chambly	20 00		
2720	1021	Sullivan, Michael	80	Morrisburgh	Dundas	O.	W. Gibson, M.P.	do	Dundas	20 00		
2721	2257	Sunday, John	79	Munich	Northumbria	O.	W. Kerr, M.P.	do	Major Hen-	20 00		
2722	3034	Surprenant, J. B.	80	St. Jean	St. Jean	Q.	F. Marchand, M.P.P.	do	Leacadie	20 00		
2723	1866	Suzard, Felix	83	St. Georges	Missisquoi	Q.	W. Donahue, M.P.	do	2e bataillon	20 00		
2724	3166	Sunday, Chief John	80	Toronto	Toronto	Q.	W. Pummer	do		20 00		
2725	60	Switzer, Daniel	78	New Lowell	Simcoe	O.	J. W. Kerr, Cohourg	Soldat	Frontenac	20 00		
2726	2150	Sweet, Jared Louis	84	Faldimand	Northbr'd	O.		Soldat	Lincoln	20 00		
2727	2737	Sweazey, Andrew	79	Elfrida	Wentworth	O.	Hon. A. H. Paquet	do	3e bataillon	20 00		
2728	2728	Sweazey, Pierre	80	St. Outhbert	Berthier	Q.		do	2e bataillon	20 00		
2729	1397	Sylvain, Joseph	80	Beaurivage	Lotbinière	Q.	C. A. P. Pelletier, M.P.	do	4e bataillon	20 00		
2730	141	St. Amant, A.	84	St. Roch	L'Islet	Q.	Hon. A. H. Paquet	do	4e bataillon	20 00		
2731	572	St. Arnaud, Chas.	78	Ferthier	Berthier	Q.		do		20 00		
2732	2120	St. Antoine, Chas	87	St. Roch de	Québec	Q.	Lt.-col. Laurin	do	6e bataillon	20 00		A laissé les li-
2733	3114	St. Antoine, Chas	83	Faribault	Minnesota	E.-U.		do	Gen. Brock			mities.
2734	2197	St. Amont dit Lajoie, Joseph André	80	St. Justine de Newton	Yandreville	Q.	J. P. Lanthier, M.P.	do	Ct. McDonald	20 00		
2735	2391	St. Cyr, Joseph	83	Trp. Cleve'd	Richmond	Q.	J. Picard, M.P.P.	Sergent	4e bataillon	20 00		
2736	1814	St. Charles, Charles	85	Madoc	Hastings	O.		Caporal	2e bataillon	20 00		

2737	652	St Denis, François	78	St. Rémi	Napierville	Q.	Hon. J. O. Bureau	Sergt.-major	1er bataillon			Services non certifiés.
2738	2285	St. Denis, Michel	84	Ottawa	Cité	O.	Dr. St. Jean, M.P.	Soldat	Pte. Claire			Décédé.
2739	2093	St. Denis, Joseph	83	St. Ignace	Soulanges	Q.	J. P. Lanthier, M.P.	do	Vandrevil	20 00		
2740	4	St. Etienne, Jean	82	St. Thomas	Elgin	O.	C. Macdougall, M.P.	do	Voligeurs	20 00		
2741	2433	St. George, dit La-porte, Emanuel	84	F. Félix de Valois	Joliette	Q.		do	Cap. South'r	20 00		
2742	2044	St. Godard, Pierre	96	St. Ours	Richelieu	Q.		do	6e bataillon	20 00		
2743	1243	St. Hilaire, Augustin	87	St. Roch	Québec	Q.		do	2e bataillon	20 00		
2744	24*	St. Jean, François	81	Montréal	Cité	Q.		do	2e bataillon	20 00		
2745	686	St. Jean, J. Ste. Croix	80	Sorel	Richelieu	Q.		do	Lieut.-col. Stickland	20 00		
2746	2508	St. Gore, dit Sergente, Firmin	81	Cap Chat	Gaspé	Q.	R. Fiess, M.P.	do	4e ba aillon	20 00		
2747	104	St. Louis, Charles	88	L'Épiphanie	L'Assomp'n.	Q.	H. Hureauc, M.P.	do	2e bataillon	20 00		
2748	393	St. Maurice, Justin	87	Montréal	Richelieu	Q.	Lt.-col. D'Orsennens	do	2e bataillon	20 00		
2749	361	St. Jean, Jean Ste.	81	Boucherville	Chambly	Q.	Laoste et Drummo'd	do	Boucherville	20 00		
2750	1288	St. Pierre, Augustin	98	St. Denis	St. Hyacinth	Q.		do	St. Denis	20 00		
2751	3085	St. Pierre, Clément	84	Cap de la Madeleine	Champlain	Q.	H. Montplaisir, M.P.	do	3e bataillon	20 00		
2752	841	Stiver, Francis	82	Unionville	York	O.	J. Metcalfe, M.P.	do	Lt.-col. Croo's	20 00		
2753	1145	St. Onge, Louis	85	St. Edouard	Lotbinière	Q.		do	Lotbinière	20 00		
2754	265	Tassé, Philbert	87	St. Sauveur	Terrebonne	Q.	R. Massoh, M.P.	do	6e bataillon	20 00		
2755	1242	Taylor, Richard	80	Otterville	Oxford	O.		do	Lincoln	20 00		
2756	1406	Taylor, Robert	84	Prince Alb't	Ontario	O.		Sergent	Prince-Ed	20 00		
2757	1444	Tallman, Charles	82	Kilmarnock	Grenville	O.	W. H. Brouse, M.P.	Soldat	Grenville	20 00		
2758	1617	Talfefer, Joseph	85	St. Scholas-tique	Deux-Mont	Q.		do	3e bataillon	20 00		
2759	2559	Tassé, Charles	79	St. Augustin	Deux-Mont	Q.		do	6e bataillon	20 00		
2760	2795	Tanguay, Raphaël	80	St. Gervais	Bellechasse	Q.	R. McKenzie	Savrage	Tecumseh	20 00		Le crédit voté étant épuisé.
2761	3194	Tacose	80	Sarnia	Lambton	O.				20 00		
2762	3182	Tatacheau, Sako		Caughnaw'a	Laprairie	Q.	J. E. Pensonneault	Savrage				Décédé.
2763	2925	Tarte, dit Lavivière, Luc	79	St. Laurent	Jacq. Cartier	Q.	A. Lecours	Soldat	Ct. Leprohon	20 00		
2764	640	Téreau, Dominique	93	St. Jean Bte.	Rouville	Q.	H. Mercier	do	Chambly	20 00		
2765	650*	Tessier, dit Lavigne, Jacques	84	St. Etienne	Beauharnois	Q.		do	4e bataillon	20 00		
2766	885	Terrault, Pierre Cyrille	82	St. Roch	Québec	Q.		do	2e bataillon	20 00		
2767	892	Terrien, Benjamin	81	Sorel	Richelieu	Q.	J. G. Crebassa	do	3e bataillon	20 00		
2768	1145	Terrier, Joseph	84	St. Edouard	Lotbinière	Q.		do	1e bataillon	20 00		
2769	2315	Tessier, Lambert	84	Valleyfield	Beauharnois	Q.		Sgt. fourrier	Riv d'Chêne	20 00		
2770	2417	Tetrault, Victor	84	St. Angèle	Rouville	Q.		Soldat	2e bataillon	20 00		

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2771	1323	Tessier, François...	79	Ste. Anne de la Pêrade.	ChAMPLAIN.	Q.		Soldat.	4e bataillon.	\$ cts.		
2772	2828	Tester, Isaac.....	85	Clinton.....	LinCOLN.	Q.		do	4e bataillon.	20 00	Rejeté.	Non enrôlé.
2773	3028	Tellier, Nicolas.....	89	Berthier.....	Berthier.	Q.		do	St. Denis.	20 00	Rejeté.	Non enrôlé Décédé.
2774	3028	Tureau, Amable.....	87	Berthier.....	Berthier.	Q.		do	2e bataillon.	20 00		
2775	61	Thésdale, Joseph.....	79	St. Olet.....	Soulanges.	Q.	J. P. Leathier, M.P.	Soldat.	Deschambt.	20 00		
1777	237	Therrien, Louis.....	79	St. Lin.....	L'Assompt'n	Q.	H. Hurteau, M.P.	do				
2778	300	Thinelle, J. Baptiste	83	St. Calixte.	Montcalm	Q.						
2779	466	Thibeau, Jean.....	81	Kilkenny.....	Maskinongé.	Q.	Rév. Mr. Mirault.	Caporal	3e bataillon.	20 00		
2780	474	Thibodeau, Pierre.....	84	Ste. Ursule.	Maskinongé.	Q.	A. Boyer, M.P.	Soldat.	3e bataillon.	20 00		Décédé.
2781	504	Thibodeau, Joseph.....	80	St. Justin.	Maskinongé.	Q.	A. Boyer, M.P.	do	Trois-Riv.	20 00		
2782	627	Therien, Pierre.....	87	St. Elizabeth.	Joliette	Q.	A. De St. George, M.P.	do	Boucherville	20 00		
2783	687	Thibault, François.....	81	Sorel.....	Portneuf	Q.		do	Hastings.	20 00		
2784	754	Thrasher, Joseph.....	83	Foxboro.....	Hastings.	Q.		do	Newcastle.	20 00		A laissé les limites.
2785	837	Thompson, Caleb.....	81	Brighton.....	Nunumbrind	Q.		do	4e bataillon.	20 00		
2786	974	Thyfault, Pierre.....	80	St. Anne.....	Illinois	Q.	J. A. Oumet, M.P.	do	Lachine.	20 00		
2787	1259	Thibault, Pierre.....	80	St. Maurice.	ChAMPLAIN.	Q.		do	4e bataillon.	20 00		
2788	2345	Thibault, Eustache.....	79	St. Dorothé.	Laval	Q.		do	Leeds.	20 00		
2789	1637	Thibault, J. Baptiste	93	St. Jérôme.	Terrebonne.	Q.		do	2e bataillon.	20 00		
2790	1648	Thompson, James.....	78	Escoff.	Leeds.	Q.		do	Dundas.	20 00		
2791	1732	Thibault, Joseph.....	94	St. Casimir.	Portneuf.	Q.		do	York.	20 00		
2792	1880	Thifault, Michel.....	87	Montréal.	Cité	Q.		do	Lincoln.	20 00		
2793	2656	Thompkins, Jesse.....	76	Mathilda.....	Dundas.	Q.		do	2e et 4e bat.	20 00		
2794	2732	Thompson, Arch. D.	79	Ellesmere.	York.	Q.		do	Lincoln.	20 00		
2795	2742	Thompson, Richard.....	80	Ellesmere.	York.	Q.		do	Lincoln.	20 00		
2796	842	Thompson, Smith J.	85	Virgi.	Niagara	Q.	T. Norris, M.P.	do	Lincoln.	20 00		
2797	2770	Thomson, William.....	79	Millgrove.....	Wentworth	Q.		S-offic. dtij.	Dundas.	20 00		Services non certifiés.
2798	2795	Therien, J. Baptiste.....	70	Vaudreuil.....	Vaudreuil.	Q.		Soldat.	Voligeurs.	20 00	Rejeté.	A laissé les limites.
2799	2829	Therien, Nathan.....	79	Chatham.....	Kent	Q.		do	2e Lincoln.	20 00		
2800	2796	Thoutet, Joseph.....	88	Fall River.	Mass.	Q.		do	Lincoln.	20 00		
2801	2909	Thompson, Benjamin	89	Stanford.	Welland	Q.		Sergent	Lincoln.	20 00		
2802	1049	Timlew, James.....	84	Ste. Catharin.	LinCOLN.	Q.						

2803	1945	Tilolson, John.....	78	Ameliasburg.	Prince-Ed	Q.		Soldat.	Newcastle.	20 00		
2804	2642	Tilly, René Charles.....	81	St. Eugène.	Prescott.	Q.		do	Lothbiers.	20 00		
2805	3162	Timer, Frederick.....	90	Montréal.	Cité.	Q.	Lt.-col. d'Orsennens.	Sergent	6e bataillon.	20 00		
2806	488	Toussant, Emnis.....	79	Proquois.....	Dundas.	Q.	J. N. Tuttle.	Soldat.	Dundas.	20 00		
2807	530	Tougas, Joseph.....	83	Cap de la	Terrebonne.	Q.	R. Masson, M.P.	do	Deschamb't	20 00		
2808	940	Toupin, Joseph.....	81	Cap de la Madeleine.	ChAMPLAIN.	Q.	H. Montplaisir, M.P.	Sergent	4e bataillon.	20 00		
2809	2018	Toupin, St. Onge, Antoine.	78	Beauharnois.	Beauharnois.	Q.	J. U. Robillard, M.P.	Soldat	Voligeurs.	20 00		
2810	1680	Tomberger, Jeremiah	82	St. Armand.	Missisquoi	Q.		do	4e bataillon.	20 00		
2811	2518	Touchette, Charles.....	85	Ste. Scholas-tique.	Deux-Mon-tagnes.	Q.	O. A. M. Globensky, ex-M.P.	do	Berthier.	20 00		Services non certifiés.
2812	2590	Toupin, Michel.....	88	St. Cuthbert.	Berthier.	Q.	Hon. Dr. Paquet	do		20 00		
2813	3197	Tomego, Chief John	78	Sarnia.....	Lambton.	Q.	R. McKenzie	do	Essex.	20 00		
2814	2730	Toffimire, John.....	80	Kingsville.....	Essex.	Q.	Capt. F. Gagnier.	Sergt.-major	Voligeurs.	20 00		
2815	72	Tremblay, Etienne.....	91	St. Philéme.	Châtuguay.	Q.		Caporal	6e bataillon.	20 00		
2816	801	Trotter, Jean Bte.....	82	PointeClaire	Jac's Cartier	Q.		Soldat.	1er bataillon.	20 00		Décédé.
2817	851	Tremblay, Joseph dit Canette	79	Chicoutimi.	Chicoutimi.	Q.	E. Gimon, M.P.	do	3e bataillon.	20 00		
2818	976*	Tremblay, François.....	81	Bégoville.....	Chicoutimi.	Q.		do	3e bataillon.	20 00		
2819	992	Tremblay, Joseph.....	84	St. Hugues.	Bagot	Q.		do	1er bataillon.	20 00		Le crédit voté étant épuisé.
2820	3092	Trepanier, François.....	82	Ile Bizard.	Vaudreuil	Q.		do	Chasseurs	20 00		
2821	1061	Trotter, Antoine.....	87	St. Valentin	St. Jean	Q.	H. W. Burk, M.P.	do	Major Allen.	20 00		
2822	1759	Trull, John Cacy.....	79	Bowmanville	Durham	Q.		do	Col. Inke	20 00		
2823	1339	Traver, Phillip.....	80	Stoubr'gen.	Missisquoi	Q.		do	1er bataillon	20 00		
2824	2354	Trudel, Louis.....	87	Québec.	Québec	Q.		Sergent	Boucherville	20 00		
2825	2699	Trudeau, André.....	83	Longueuil.	Chambly	Q.		Soldat.	Lincoln	20 00		A laissé les limites.
2826	2361	Tremblay, Pierre.....	80	St. Hilarion.	Charlevoix	Q.	O. P. Stidger.	do	3e bataillon.	20 00		
2827	2829	Treanor, John.....	79	N. San Juan	Californie	Q.		do	Lacadie	20 00		
2828	1283	Tremblay, Louis.....	82	Éboulemt'ns	Charlevoix	Q.	F. Marchand, M.P.P.	Caporal	6e bataillon.	20 00		
2829	1987	Trohan, Dominique.....	83	Fboulemt'ns	Charlevoix	Q.		Soldat.	Voligeurs.	20 00		
2830	2880	Tribot, Edouard.....	84	Montréal.	Cité	Q.		do	Gore.	20 00		
2831	2880	Treep, John Berst.....	92	Woodstock.	Oxford	Q.	W. D. Webster	do		20 00		
2832	2106	Trowbridge, John.....	83	Alverton.....	Wentworth	Q.		do		20 00		
2833	2107	Trowbridge, John.....	83	Alverton.....	Wentworth	Q.		Caporal	1er bataillon	20 00		
2834	483	Turgeon, Guillaume	78	St. Gervais.	Bellechasse.	Q.		do	Boucherville	20 00		
2835	681	Turgeon, Louis.....	79	St. Roch.	Québec.	Q.		do	Gén. Brook	20 00		
2836	2156	Turcotte, Jean Bte.....	78	Ile Wolfe	Frontenac	Q.	Sauvage.	Sauvage.	Lt.-col. Ar-	20 00		
2837	3172	Tultee, John.....	78	Tuscarora	Frontenac	Q.		Soldat.	chambault	20 00		
2838	2697	Turpin, Eustache.....	84	Hartwell.....	Ottawa.	Q.		do	Montréal	20 00		
2839	499	Twiner, John Charles	88	Iroquois.....	Dundas	Q.	J. Tuttle	Sergent	Glenagary.	20 00		Services non certifiés.
2840	3070	Ty, Francis.....	87	Cornwall.	Cornwall.	Q.	D. Thompson.	Soldat	do	20 00		Non enrôlé.
2841	32*	Urry, Abraham.....	80	Selkirk.	Haldimand	Q.		do	Grenville.	20 00		
2842	732	Umphrey, Henry.....	82	Frankville.	Leeds	Q.		do				
2843	818	Ulman, Barnet.....	77	Niagara	Niagara	Q.		Soldat.	Wentworth.	20 00		
2844	2290	Utter, Henry.....	82	Stoney Crk.	Wentworth.	Q.		do				

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2845	2681	Urquhart, James.....	82	Martintown.....	Glengarry.....	O.	Jno. Van Nostrand.....	Caporal.....	2e Giengary	20 00		
2846	84	Vancouver, Cornl's.....	79	Whitchurch.....	York.....	O.	Lt. col. Kirpatrick.....	Soldat.....	Col. Charette	20 00		
2847	170	Vanluyven, Henry.....	80	Battersea.....	Frontenac.....	O.		Caporal.....	Col. Robertson	20 00		
2848	1272	Vansteenburg, Thos.....	94	Dixor's.....	Dundas.....	O.	W. Gibson, M.P.....	Caporal.....	Stormont.....	20 00		
2849	2402	Vallée, Pierre.....	80	Ste. Madeleine.....	Vaudreuil.....	Q.	R. Harwood, M.P.....	do.....	Cap. Barthe.	20 00		
2850	2430	Vaughan, Jacob.....	88	Pte. Welland.....	Monck.....	O.	D. R. Murphy.....	Sergent.....	Lincoln.....	20 00		
2851	2440	Vanderroot, James.....	88	Tp. Sidney.....	Hastings.....	O.		Soldat.....	Hastings.....	20 00		
2852	2442	Vandrais, Joseph.....	87	Carobert.....	Rouville.....	Q.		do.....	Chambly.....	20 00		Services non certifiés.
2853	1375	Vanoyck, Gilbert.....	81	Galodon.....	Peel.....	Q.	W. H. Brouse, M.P.....	do.....	Lincoln.....	20 00		
2854	1437	Vaughan, John.....	84	Tp. Wolford.....	Grenville.....	O.		do.....	Leeds.....	20 00		
2855	2453	Vandaigne de.....										
2856	427	Gaboids, Jean Be.....	80	Putnam.....	Connecticut.....	E.U.	I. Barth, M.P.....	do.....	St. Denis.....	20 00		A laissé les limites.
2857	466	Vallée, Charles.....	81	St. Roch.....	Quebec.....	Q.		do.....	4e bataillon.	20 00		
2858	467	Vallière, Joseph.....	81	Huntersto'n.....	Maskinongé.....	Q.	A. Boyer, M.P.....	do.....	3e bataillon.	20 00		Services non certifiés.
2859	467	Vanasse, Pierre.....	87	Maskinongé.....	Maskinongé.....	Q.	W. Gibson, M.P.....	do.....	Dundas.....	20 00		Décédé.
2860	591	Van Camp, John.....	81	Inkerman.....	Dundas.....	O.	L. Biggar, M.P.....	do.....	Lennox.....	20 00		
2861	721	Vandale, François.....	87	Richmond.....	Lennox.....	O.	Lt. col. Bélauger.....	do.....	6e bataillon.	20 00		
2862	796	Vanluyven, John.....	82	St. Martin.....	Laval.....	Q.		do.....	Adington.....	20 00		
2863	806	Valliant, Alexis.....	87	St. Helene.....	Begot.....	Q.		Sergent.....	5e bataillon.	20 00		
2864	850	Vallières, Pierre.....	81	Lachine.....	Jacques Cartier.....	Q.		S.-offic. du jr.	Boucherville	20 00		
2865	962	Vancott, David.....	85	Stirling.....	Hastings.....	O.		Soldat.....	Adolphus town	20 00		
2866	1107	Vanest, James.....	84	Petworth.....	Adington.....	O.	C. Warner.....	do.....	York.....	20 00		
2867	2277	VanEvey, William.....	80	Thornton.....	Simeoe.....	O.		do.....	York.....	20 00		
2868	1643	Varrain de Lapis- tole, François.....	81	Ste. Martine.....	Châteaugu'y.....	Q.	H. W. Bark, M.P.....	do.....	3e bataillon.	20 00		
2869	1768	Vancamp Rev. Jesse.....	76	Roxman'le.....	Durham.....	O.	Lt. col. Dennison.....	do.....	Glengary.....	20 00		
2870	1769	Vanormann, Abram.....	84	Tilsenbourg.....	Oxford.....	O.		do.....	York.....	20 00		

2871	1857	Vanasse, Charles.....	78	St. Elie de Caxton.....	St. Maurice.....	Q.		do.....	Troi	20 00		
2872	1908	Vanavery, Charles.....	78	Harrison.....	Brant.....	Q.		do.....	York	20 00		
2873	1926	Vaiois, Jean Etc.....	84	Lanorata.....	Berthier.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	do.....	Newcastle.....	20 00		
2874	1846	Vansöckin, Ferdin'd.....	77	Brighton.....	N'tham'nd.....	O.		do.....	Lennox.....	20 00		
2875	1960	Vanvolkenburg, Paul.....	77	Moscow.....	Adington.....	O.	O. Warner.....	do.....	Vaudreuil.....	20 00		
2876	2075	Vallée, Jean Etc.....	85	St. Timothée.....	Beauharnois.....	Q.	T. U. Robillard, M.P.....	do.....	Lincoln.....	20 00		
2877	2074	Vansöckle, Wm. C.....	80	Jerseyville.....	Wentworth.....	Q.	J. Bynal, M.P.....	do.....	Trois-Riv.....	20 00		
2878	2105	Vanneer, Zachariah.....	77	Frankford.....	Hastings.....	O.	M. B. Robbin.....	do.....	Lennox.....	20 00		
2879	2715	Vaughn, Daniel.....	80	Moulton.....	Haldimand.....	O.		do.....	Lt.-col. Fer- guson.....	20 00		Services non certifiés.
2880	2729	Vandervoot, David.....	77	Dale.....	Durham.....	O.	W. Kerr.....	do.....	ler Lennox.....	20 00		
2881	2751	Vansatine, Jonas.....	79	Napanee.....	Lennox.....	O.		do.....	M'diesee Bt.	20 00		
2882	2793	Vancse, Joseph.....	87	Ingersoll.....	Oxford.....	O.	J. Ault.....	do.....	Dundas.....	20 00		
2883	2874	Vandette, Simon.....	100	Aultsville.....	Stormont.....	O.		do.....	Chasseurs.....	20 00		
2884	2828	Vanour dit Romain, Robert.....	2828		Kent.....	N.B.		do.....	3e bataillon.	20 00		
2885	3154	Vrain dit Lapistole, Pierre.....	80	St. Louis.....	L'Assompt'n Hamilton.....	O.		do.....	Lincoln.....	20 00		
2886	2990	Vanvey, Peter.....	76	Hamilton.....	Hamilton.....	O.		do.....	2e bataillon.	20 00		
2887	307	Vermette, Joseph.....	81	Ste. Schas- tque Deu-Mon- tagne.....	Deu-Mon- tagne.....	Q.	Prevost et Mathier.....	Caporal.....	Boucherville	20 00		
2888	315	Veillet, John Etc.....	78	St. Gene- viève Champlain carpe.....	Soulanges.....	Q.	Lt. col. Massicotte.....	Soldat.....	Vaudreuil.....	20 00		
2889	322	Vendette, Jacques.....	82	St. Poly- carpe.....	Soulanges.....	Q.	J. P. Lanthier, M.P.....	do.....	Vaudreuil.....	20 00		
2890	668	Véronneau dit Denis, J.....	84	Cédres.....	Soulanges.....	Q.		do.....	Vaudreuil.....	20 00		
2891	2310	Vernier, Joseph.....	82	Salaberry de Valleyfield.....	Beauharnois.....	Q.		do.....	M'tmorency	20 00		
2892	1466	Vernet, John.....	92	Odessa.....	Lennox.....	Q.		do.....	4e bataillon.	20 00		
2893	1994	Veret, Jean Etc.....	80	St. Ambroise.....	Québec.....	Q.	A. P. Caron, M.P.....	do.....	2e bataillon.	20 00		
2894	2056	Verdon, Bazile.....	80	St. Augustin deu-Mont.....	Deu-Mont.....	Q.		do.....	Riv. d'Chêne	20 00		
2895	3105	Vezina, Louis.....	89	L'Ange Gar- dien.....	M'tmorency.....	Q.		do.....	1er bataillon.	20 00		
2896	3037	Veilleux, Joseph.....	84	Ste. Marie.....	Dorchester.....	Q.		do.....	4e bataillon.	20 00		
2897	241	Vilande, Vital.....	80	St. Barthe- lemy.....	Berthier.....	Q.	Hon. A. H. Paquet.....	do.....	Boucherville	20 00		
2898	729	Vincent, Michel.....	80	St. Hubert.....	Chambly.....	Q.	H. Mercier.....	do.....	3e bataillon.	20 00		Recevait déjà une pension.
2899	874	Vidal, Charles.....	81	St. Hyacinth St. Hyacinth.....	St. Hyacinth.....	Q.		do.....	Chambly.....	20 00		
2900	905	Vincent, Isaac.....	81	St. Guillau- me d'Upton.....	Yamaska.....	Q.	G. Cheval, M.P.....	do.....	Essex.....	20 00		
2901	1045	Vien, Charles.....	94	St. Césaire.....	Rouville.....	Q.		do.....	Deschamba't	20 00		
2902	1519	Vigneux, Louis.....	80	Canard River.....	Essex.....	O.	J. A. Onellette.....	do.....	Laprairie.....	20 00		
2903	1639	Villette dit Latour, A.....	84	St. Jérôme.....	Terreboune.....	Q.		do.....	6e bataillon.	20 00		
2904	1763	Viger, Baptiste.....	80	Mooretown.....	Lambton.....	Q.		Sergent.....	Chasseurs.....	20 00		
2905	1976	Villeneuve, Joseph.....	81	Charlevoix.....	Québec.....	Q.	F. Marchand, M.P.P.....	Soldat.....	3e bataillon.	20 00		
2906	2066	Vinclette, Joseph.....	80	St. Jean.....	St. Jean.....	Q.	T. U. Robillard, M.P.....	Caporal.....	Chasseurs.....	20 00		
2907	2081	Viau, Alexis.....	82	Valleyfield.....	Beauharnois.....	Q.		Soldat.....	3e bataillon.	20 00		
2908	2519	Viger, François E.....	81	Longueuil.....	Chambly.....	Q.		Sergent.....	3e bataillon.	20 00		

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—*Suite.*

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2909	2620	Vian, Jeanvean, A.	82	St. J. Baptiste	Hochelaga	O.		Soldat	5e bataillon.	\$ cis.		Services non certifiés.
2910	3198	Vian, André	86	Kingsee	Drummond	O.		do	5e bat. M.J.	20 00		Services non certifiés.
2911	3151	Vilandrè, Barthelemy	86	Sorel	Richelien	O.		Soldat	4e bataillon.	20 00		Décédé.
2912	2985	Voisard, Frs	78	Riv. du Loup	Maskinongé	O.		do	Montreal	20 00		
2913	66	Waller, Joseph	78	Dartford	North-ber'd.	O.		do	Grenville	20 00		
2914	100	Walter, Jacob	83	Prescott	Grenville	O.		do	Leeds	20 00		
2915	229	Ward, Abel Russel	79	Smiths Falls	Leauk	N-E	Dr. Brouse, M.P.	do	7e bataillon.	20 00		
2916	3066	Wagh, Welwood	83	Wallace	Cumberland	O.	Dr. Brouse, M.P.	do	Lennox	20 00		
2917	679	Walker, Hudson	79	Lac Desert	Addington	O.	C. Warner	do	1er bataillon	20 00		N'a pas demandé de gratification, n'étant pas dans le besoin.
2918	777	Wagner, J. Be.	81	St. Gilles	Lotbinière	O.	Rév. B. Bernier	Or-maitre	Berthier	20 00		
2919	1595	Ward, Lewis	80	Harr'wsmith	Kingston	O.	J. Cook	Soldat	1er bataillon	20 00		
2920	1651	Ward, Frs. Leigh	86	Simcoe	Norfolk	O.		do	Stormont	20 00		
2921	2102	Walker, James	79	Autsville	Stormont	O.		do	Stormont	20 00		
2922	2661	Wagner, Solomon	84	Oznsbruck	Missisquoi	O.		Sauvage	4e T'nships.	20 00		
2923	2662	Warner, Adam C.	81	E. Dunham	New York	E-U		Sergent	Stormont	20 00		
2924	2817	Wales, John Darley	81	Caldwell	Stormont	O.		Sauvage	Stormont	20 00		
2925	3191	Wals, Louis	80	Monlinette	Monck	O.		Sauvage	Stormont	20 00		
2926	2887	Waldroff, John	80	Seneca	Monck	O.		Soldat	Gl.Fencibles	Rejeté		A servi dans un corps impérial.
2927	2212	Warner, Young	81	Collina Gr.	.....	N-B.		Soldat	Gl.Fencibles	Rejeté		
2928	3060	Watson, George	81	Collina Gr.	.....	N-B.	J. P. Lanthier, M.P.	Sergent	Vandrevil	20 00		
2929	1593	Waquere (Walker), Jean	84	Cote' du Lac	Soulanges	O.	A. H. Dymond, M.P.	Soldat	Kessex	20 00		
2930	671	Wells, John	77	Eversley	York	O.	G. S. Cook, M.P.P.	Enseigne	Grenville	20 00		Services non certifiés.
2931	727	Wesgart, Jacob	84	Morrisburg	Dundas	O.	G. H. Lindsay	Soldat	Lincoln	20 00		Décédé.
2932	943	Weishum, James A.	84	Mt. Bridges	Middlesex	O.	W. Gibson, M.P.	do	Dundas	20 00		
2933	1271	Weegan, Henry	83	Trenton	Dundas	O.		do	Dundas	20 00		
2934	2011	Weller, Robert	80	Oznsbruck	Stormont	O.		do	Glenary	20 00		
2935	2667	Went, George O.	81	Laskay	York	O.		do	York	20 00		A laissé les limit.
2936	2791	Wells, Job	78	Markesan	Wisconsin	E-U		do	Dragons Fr.	20 00		Non enrôlé.
2937	2815	Westover, Sam	79	Oakland	Brant	O.		do	Dragons Fr.	20 00		Services non certifiés.
2938	2842	Westbrook, Mordecor	78	Oakland	Brant	O.	Rév. T. W. Musseen	do	2e T'nships.	Rejeté		
2939	2942	Welsh, Archalaus	88	Farnham O.	Missisquoi	O.		do	2e T'nships.	Rejeté		

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2940	2987	Weingarten, Jacob	77	Stoney Point	Essex	O.		Conducteur	100e régim't.	Rejeté		A servi dans un corps impérial.
2941	3160	Wedge, John	84	Casping	Wellington	O.		Soldat	Lieut.-col.	Rejeté		Services non certifiés.
2942	3067	Wenz, Philip	84	Kingston	Kingston	O.		Caporal	Waterville	Rejeté		A servi dans un corps impérial.
2943	68	Whitemarsh, David	83	Lynn	Brockville	O.	W. M. Gregor, M.P.	Soldat	Dundas	20 00		
2944	206	White, David	80	Oxley	Essex	O.	G. Snider, M.P.	do	Essex	20 00		
2945	533	White, Isaac	83	Toronto	York	O.	W. H. Brouse, M.P.	do	Gen. Brock	20 00		
2946	1240	Whitney, Comfort	80	Prescott	Grenville	O.	W. D. Webster	do	Grenville	20 00		Décédé.
2947	1608	Whitehead, Merend T	80	Port Hope	Durham	O.		do	Grenville	20 00		Non enrôlé.
2948	1608	Whiting, John	76	Carnarville	Brant	O.		do	Grenville	20 00		Non enrôlé.
2949	2059	White, Samuel	84	Aburn	Huron	O.		do	York	Rejeté		A servi dans un corps impérial.
2950	2564	Wheeler, Jacob	76	Megeg	Sherbrook	O.		Soldat	Comdr. Yeo	Rejeté		Services non certifiés.
2951	2706	White, Eli	83	Smithville	Lincoln	O.		do	Lt.-col. McCallum	20 00		
2952	63	Williams, Benj	78	Castleton	Northumber-land	O.		do	Lincoln	20 00		
2953	137	Wilson, Benj. G.	79	Fingal	Elgin	O.	J. L. Biggar, M.P.	Caporal	Stormont	20 00		
2954	171	Wilson, R. Titus	83	Holland Lg.	York	O.		Soldat	Middlesex	20 00		
2955	291	Wilscamp, John	86	St. Henri	Jacq. Cartier	O.		Sergent	York	20 00		
2956	825	William, Peter	83	Lynedock	Norfolk	O.	L. D. R. Cotret	Tamb.-maj.	2e bataillon	20 00		
2957	1152	William, David	80	Napanee	Lennox	O.	S. Shibley, M.P.	Soldat	Norfolk	20 00		Services non certifiés.
2958	1159	Williams, Joseph	83	St. Anne La Perade	Champlain	O.		do	Lennox	20 00		
2959	2239	Williams, George	83	Mildhurst	Simcoe	O.	H. H. Cook, M.P.P.	do	4e bataillon	20 00		
2960	2280	Witts, William	78	Delta	Leeds	O.		do	Stormont	20 00		
2961	2395	Wilson, Samuel	81	Ancaster	Wentworth	O.		do	Leeds	20 00		
2962	1366*	Willer, Etakan	91	Bobaygeon	Victoria	O.	J. L. Biggar, M.P.	do	Lt.-col. Hatt	20 00		
2963	1401	Wilcox, Amos	82	Cooksville	Peel	O.	R. Smith, M.P.	do	York	20 00		
2964	1435	Wilcox, Titus	84	Port Rowan	Norfolk	O.	R. Richardson, M.P.P.	Lieutenant	Norfolk	20 00		A laissé les lim.
2965	1706	Wickers, Charles D.	77	Weston s/Ms	New York	E-U	J. R. Weir	Soldat	Grenville	20 00		Services non certifiés.
2966	2100	Winters, Emmanuel	81	Port Ryerse	Norfolk	O.	W. O'Donahue, M.P.	do	Lincoln	20 00		A laissé les limites.
2967	2134	Williams, Isaac	78	St. Thomas	Missisquoi	E-U	O. N. E. Boucher	do	4e T'nships	20 00		
2968	2615	Wilson, John	79	Bershire	Vermont	O.		do	Glenary	20 00		
2969	2687	Wiseman, William	92	Newington	Stormont	O.		do	4e bataillon	20 00		
2970	2707	Wilcox, John	78	Hartford	Norfolk	O.		Conducteur	Lieut.-col.	20 00		Le crédit voté étant épuisé.
2971	2816	Wilson, Ebenezer	79	Thamesville	Bothwell	O.		Sauvage	Salmans	20 00		
2972	3173	Winey, Jacob	85	Tuscarora	Brantford	O.		Soldat	Gen. Brock	20 00		
2973	2983	Willet, John	82	Pittsburg	Frontenac	O.	A. Walsh	do	Frontenac	20 00		
2974	1193	Wood, David	80	Port Ryerse	Norfolk	O.		do	Lincoln	20 00		
2975	1266	Wood, William	83	Moulinette	Stormont	O.		do	Stormont	20 00		
2976	1312	Wood, Thomas	84	Normandale	Norfolk	O.		do	Norfolk	20 00		
2977	1312	Wood, Thomas	82	Shrigley	Grey	O.		do	1er bataillon	20 00		
2978	1317*	Wood, Jonathan	82	Shrigley	Grey	O.		do	St. Urs	20 00		
2979	2245	Wood, Joseph	83	St. Annand	Missisquoi	O.		do	Glenary	20 00		
2980	2446	Wood, William	86	Arden	Addington	O.		do	Lennox	20 00		
2981	2447	Woodcock, Abraham	84	Arden	Addington	O.		do	Lennox	20 00		
2982	2447	Woodcock, Abraham	84	Arden	Addington	O.		do	Lennox	20 00		
2983	1597	Woodran, Edmond	85	E. Oxford	Oxford	O.		do	Lieut.-col. Graham	20 00		

TABEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
2982	1853	Wooherston, Denis...	85	Grimsby...	Lincoln...	O.	J. Norris, M.P.	Soldat	Lennox	\$ cts.		Services non certifiés.
2983	1856	Wood, Philo	79	Tp Sout'wid	Elgin	O.		do	Dundas	20 00		
2984	2049	Wood, T. Smith	84	Morrisburg	Dundas	O.		Sergent	Lennox	20 00		
2985	2745	Woodrow, J. Gill	79	Norwich	Oxford	O.		Soldat	Lieut.-col. Graham	20 00		
2986	2742	Wood, Amos	78	Delta	Leeds	O.		do	Leeds	20 00		
2987	1052	Wright, Amos	78	Brockville	Leeds	O.	Dr. Brouse, M.P.	do	Grenville	20 00		Recevait déjà une pension.
2988	1053	Wright, Joseph	86	Algonquin	Grenville	O.	Dr. Brouse, M.P.	Sergent	Dundas	20 00	Rejeté	Décédé.
2989	1983	Wright, Wm. H.	83	Rockport	Leeds	O.		Soldat	Leeds	20 00		
2990	2035	Wrightman, A.	82	Longwood	Middlesex	O.		do	In.C. Militia	20 00		
2991	2886	Wright, John	86	Algonquin	Grenville	O.		do	Lt. cl. Jessup	20 00		
2992	2904	Wright, E. G. S.	81	Toronto	York	O.	H. O'Brien	do	York	20 00		
2993	3159	Wright, Malcolm	81	Harriston	Wellington	O.		do	York	20 00		
2994	508	Wyse, Frederick	87	St. Pierre	Québec	O.		Caporal	7e bataillon.	20 00		
2995	1409	Wycoff, Peter	81	Simcoe	Norfolk	O.		Soldat	2e bataillon.	20 00		
2996	2448	Yake, Michael	80	Lexington	Michigan	E.U.		do	Lieut.-col. Graham	20 00	Rejeté	A laissé es li-mites.
2997	1059	Yerese, Isaac	82	Little Britain	Victoria	O.		do	Lennox	20 00		
2998	863	Yerse, William	80	Hallowell	P.-Edouard	O.		do	P.-Edouard	20 00		
2999	167	Yeom, George	81	Vienna	Elgin	O.	C. Macdougall, M.P.	do	Lincoln	20 00		Décédé.
3000	772	Young, Henry	84	St. Thomas	Missisquoi	O.		do	Inf. lég. de ft.	20 00		
3001	1068	Young, Joseph	81	Dartford	Northum'nd	O.	J. L. Biggar, M.P.	do	P.-Edouard	20 00		
3002	1178	Young, John A.	88	Crumlin	Middlesex	O.		do	York	20 00		
3003	1185	Youngs, Abram	78	Simcoe	Norfolk	O.	A. Walsh	do	Norfolk	20 00		
3004	1319	Yocam, Peter	79	Thorold	Welland	O.		do	Lincoln	20 00		
3005	1399	Young, John	82	Consecon	P.-Edouard	O.	W. Ross, M.P.	do	P.-Edouard	20 00		
3006	1849	Yokoni, Jesse	79	Welland	Welland	O.		do	Lincoln	20 00		
3007	1874	Young, William	78	Marysville	Hastings	O.	A. Dymond, M.P.	do	2e bataillon.	20 00		
3008	2719	Young, Philip	80	Clifton	Welland	O.		do	Lincoln	20 00		
3009	2982	Young, George	78	Roblin	Lennox	O.		do	Lennox	20 00		
3010	2792	Young, John	86	Napanee	Lennox	O.		do	Lennox	20 00		
3011	1800	Zimmerman, P.	83	Burlington	Michigan	E.U.		do	Clinton	20 00	Rejeté	A laissé les li-mites.
3012	262	Zwick, Philip	83	Belleville	Hastings	O.		do	Hastings	20 00		

ETAT SUPPLEMENTAIRE.

TABLEAU indiquant les nom, âge et domicile des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No. cas.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de qui.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
3013	3119	Cary, Thos. Ben.....	87	Ste. Claire.....	Michigan.....	E. U.	.....	Soldat.....	Essex.....	\$ cts.	Rejeté.....	A laissé les limit.
3014	3111	Carpentier dit Sansfaçon, Isidore.....	84	St. Hyacinth.....	St. Hyacinth.....	Q.	L. Delorme, M.P.....	do.....	St. Denis.....	.....	Non payé.....	Le crédit voté étant épuisé.
3015	3112	Charbonneau, J. B.....	79	St. Boniface.....	Selkirk.....	M.	Rév. G. Dugas.....	do.....	2e bat. E. M.....	.....	Non payé.....	do
3016	3127	Claude, dit Nicholas, André.....	91	Papin'ville.....	Ottawa.....	Q.	S. MacKay.....	do.....	Longue Pte.....	.....	Non payé.....	do
3017	3122	Cousineau, Louis.....	85	Ottawa.....	Cité.....	Q.	Prospre Cousineau.....	do.....	Vaudreuil.....	.....	Non payé.....	do
3018	3120	Daoust, Charles.....	80	Papin'ville.....	Ottawa.....	Q.	S. MacKay.....	do.....	Vaudreuil.....	.....	Non payé.....	do
3019	3118	Dufort, J. Baptiste.....	86	Cumberland.....	Russel.....	O.	.....	do.....	Vaudreuil.....	.....	Non payé.....	do
3020	3124	Fradeck, Thos. T.....	79	Belleville.....	Hastings.....	O.	E. B. Frateck.....	do.....	Adlington.....	.....	Non payé.....	do
3021	3106	Gauthier, J. Bte.....	82	Papin'ville.....	Ottawa.....	Q.	S. MacKay.....	do.....	Vaudreuil.....	.....	Non payé.....	do
3022	3116	Laprade, Bazile.....	83	St. Didace.....	Maskinongé.....	Q.	.....	do.....	Lavatrie.....	.....	Non payé.....	do
3023	3117	Lussier, Louis.....	80	St. Hilaire.....	Rouville.....	Q.	.....	do.....	2e bat. E. M.....	20 00	Non payé.....	do
3024	3121	Mailoux, Hilaire.....	82	Napierville.....	Napierville.....	Q.	.....	do.....	Capt. Girardin.....	.....	Non payé.....	do
3025	3126	Neff, Clement.....	79	Coll'gwood.....	Simcoe.....	O.	.....	do.....	do.....	.....	Non payé.....	Services non certifiés
3026	3123	Patenaude, Pierre.....	77	Sherrington.....	Napierville.....	Q.	F. Marchand, M.P.P.....	do.....	Capt. McGhinis.....	.....	Non payé.....	Le crédit voté étant épuisé.

TABLEAU indiquant les nom, âge, et domicile, des miliciens de 1812-15, etc.—Suite.

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Age en 1875.	Domicile.	Comté.	Province.	Par l'entremise de quel.	Grade du requérant en 1812-15.	Corps ou division dans lequel il a servi.	Cas payés.	Cas non payés.	Observations.
3027	3115	Picard, Joseph.....	83	St. Justin.....	Maskinongé.	Q.	.....	Soldat.....	de bataillon.....	\$ cts.	Non payé.	Le crédit voté étant épuisé.
3028	3128	Proulx, Hyacinthe.....	83	Wright.....	Ottawa.....	Q.	.....	Caporal.....	56 bataillon.....	.....	.....	{ Services non certifiés.
3029	3129	Smith, Abner.....	79	Wallace.....	Cumberland N.E.	Q.	.....	Soldat.....	1er bataillon.....	.....	.....	{ Le crédit voté étant épuisé.
3030	3130	Thimineur dit Laflamme, Toussaint.	81	Papinville.....	Ottawa.....	Q.	S. MacKay.....	do	Vaudreuil.....	.....	Non payé.	A laissé les limites.
3031	3131	Veley, Aaron H.....	80	Parkam	Frontenac.....	O.	.....	do	Grenadiers.....	.....	Non payé.	
3032	3125	Williams, John.....	85	Messena	New-York.....	E.U.	D. McGruer.....	do	Glengarry.....	.....	Rejeté.....	
							Mont. total payé.....			.....	50000 00	

ERRATA.—Les cas suivants marqués payés dans le tableau ci-dessus devront se lire comme suit :

No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Cas non payé.	Observations.	No.	No. du cas.	Nom du milicien.	Cas non payé.	Observations.
45	1871	Aylworth, Martin	Non payé.	Services non certifiés.	982	2477	Fontaine, L	Non payé	Decide.
132	1883	Bernabe, J B	do	Duplicata de 157.	2055	2390	Cagnon, A	do	Duplicata de 299.
265	612	Charrier, P	do	Services non certifiés.	1348	1646	Humphrey, P	do	Services non certifiés.
268	2203	Coutin, Jean B	do	Le crédit vote étant épuisé.	1413	2203	Karr, John	do	do
288	2128	Dufort dit Boagrette, J. L.	do	Duplicata de 270.	2977	2977	Meyers, J. W	do	Decide.
374	556	Fournier, P	do	Services non certifiés.	2993	2993	Milare, J	do	Duplicata de 498.

R É S U M É.

—:0:—

Nombre de cas payés	(\$20.00 chacun)	2,500
do do non payés	Le crédit voté étant épuisé	54
do do do	Services n'ayant pas été certifiés.....	127
do do rejetés	Non enrôlés	47
	Recevait déjà une pension	18
	A laissé les limites	95
	A servi dans un corps impérial	32
	Procuré des substitués.....	5
	Service temporaire	3
	N'a pas demandé de gratification.....	1
Décédé.....	142	343
Duplicatas.....		3,024
		8
		<u>3,032</u>

TABLEAU indiquant l'âge en 1875 des miliciens qui ont donné des preuves de leurs services durant la guerre de 1812-15.

Age.	Miliciens.	Age.	Miliciens.	Age.	Miliciens.	Age.	Miliciens.
74	2	82	289	90	54	97	4
75	4	83	223	91	25	98	3
76	7	84	234	92	27	99	2
77	60	85	170	93	18	100	2
78	187	86	119	94	14	101	1
79	231	87	84	95	12	102	1
80	369	88	58	96	6	103	3
81	250	89	47			Inconnu.	48