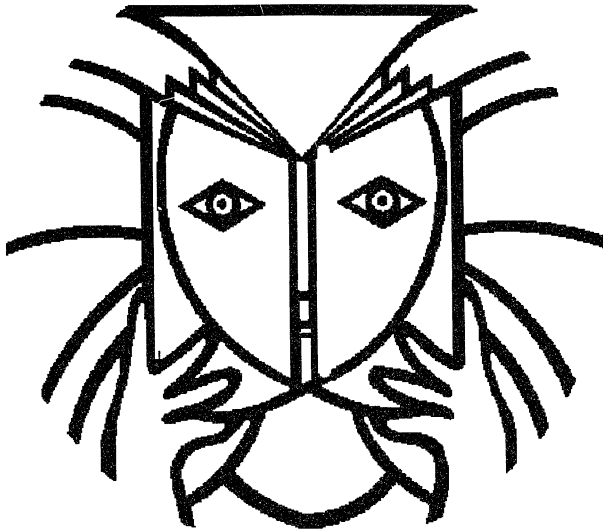




National Library  
of Canada

Bibliothèque nationale  
du Canada



***Microfilmed 2002***

***for the***

**OFFICIAL PUBLICATIONS  
COLLECTION**

***of the***

**NATIONAL LIBRARY  
OF CANADA**

**OTTAWA**

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

***Microfilmé 2002***

***pour la***

**COLLECTION  
DES PUBLICATIONS  
OFFICIELLES**

***de la***

**BIBLIOTHÈQUE NATIONALE  
DU CANADA**

**OTTAWA**

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

# DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 8

TROISIÈME SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT

DU

54144

CANADA

SESSION 1898



OTTAWA

IMPRIMÉS PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE  
MAJESTÉ LA REINE

1899

Voir aussi la liste numérique, page 4.

## INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

# DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

## PARLEMENT DU CANADA

TROISIÈME SESSION, HUITIÈME PARLEMENT, 1898.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p. i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

A	B
Acte des Sauvages .....(p.i.) 42	Billets de chemins de fer .....(p.i.) 76
Actionnaires dans les Banques chartrées .... 3	Bitumineuse, Houille .....(p.i.) 52
Affaires Indiennes, Rapport annuel..... 14	Blé, Importé et exporté .....(p.i.) 55a
Agriculture, Rapport annuel..... 8	Brantford, Courriers de la malle de .....(p.i.) 61
Aitken, James M.....(p.i.) 37x	Budget ..... 2a à 2e
Aldershot. Camp de.....(p.i.) 118	
Anglo-Britannique, Cie de Prêts et de placements .....(p.i.) 40	<b>C</b>
Approfondissement des voies fluviales..... 16a	Câble télégraphique avec l'Australie..... 94
Approvisionnements pour le Yukon....(p.i.) 112	Cabotage, Lois du ..... 96
Archives du Canada ..... 8b	Cameron, A. F.....(p.i.) 37a
Assurances, Compagnies d'..... 4a 4b	Cameron, H. B.....(p.i.) 59
Assurances, Rapport annuel..... 4	Camp d'Aldershot .....(p.i.) 118
Atlantique, Service rapide sur l'.....(p.i.) 48	Canada, Archives du..... 8b
Auditeur Général, Rapport annuel..... 1	Cap Breton, officiers de douane dans le. (p.i.) 37a
Australie, Câble vers l'..... 94	Cédule B, Service civil..... 53
<b>B</b>	Centième Régiment Royal Canadien....(p.i.) 103
Baie d'Hudson. Expédition à la..... 11b	Chemins de fer, Billets de.....(p.i.) 76
Bail à G. A. Drolet..... 41	Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel.. 10
Bain, D.....(p.i.) 37t	Chemin de fer du Pacifique Canadien :
Balances non-réclamées dans les banques.... 3a	Affaires avec le Département de l'Inté-
Banques chartrées..... 3	rieur.....(p.i.) 43a
Banques dans le Yukon..... 47	Terres vendues par le.....(p.i.) 43
Bateaux à vapeur. Inspection des..... 11c	Chevaux appartenant au gouvernement.(p.i.) 24
Beaver, Compagnie de la ligne.....(p.i.) 113	Colombie-Britannique, Pêche illégale dans
Behring, Mer de. Question des phoques de la. 39	la .....(p.i.) 29
Bélanger, Major P.....(p.i.) 114	Colombie-Britannique, zone de chemin de fer
Belleville, Bureau de poste de.....(p.i.) 37p	dans la .....(p.i.) 44a
Beurreries et fromageries..... 88	Collège militaire Royal.....(p.i.) 62, 62a
Bibliothèque du Parlement, Rapport sur la.. 17	Commerce, Rapport annuel ..... 5
	Commerce et navigation, Rapport annuel... 6
	Commissaire de la Laiterie..... 8c

**C**

Commission géologique, Rapport de la. .... 13a  
 Commission internationale sur les voies fluviales. .... 16a  
 Comptes publics, Rapport annuel. .... 2  
 Conférence des Premiers ministres coloniaux. 58  
 Connors, D. .... (p.i.) 79  
 Conseil de la Trésorerie, Rejet des décisions du. .... (p.i.) 22  
 Contrat avec Mackenzie et Mann. .... 25  
 Corbeil, François. .... (p.i.) 37f  
 Coupes de bois. .... (p.i.) 110  
 Cour Suprême, ordre de la. .... (p.i.) 23a  
 Courriers de la malle dans la N.-E. .... (p.i.) 117  
 Côte Saint-Luc, Tir à la. .... (p.i.) 109

**D**

Dart, Lyman. .... (p.i.) 82  
 Débats de la Chambre des Communes. .... (p.i.) 60  
 Défenses du Canada. .... (p.i.) 72  
 Dépenses imprévues, Diverses. .... (p.i.) 28  
 Desroches, D. .... (p.i.) 37b  
 Destitutions d'employés. .... (p.i.) 37bb  
 "Diana", Expédition de la. .... 11b  
 Diphthérie sur le chemin de fer de la Passe du Nid de Corbeau. .... (p.i.) 90  
 Dividendes impayés dans les banques. .... 3a  
 Dragage sur la Saskatchewan. .... 33a  
 Drolet, Chevalier. .... (p.i.) 41a  
 Drolet, G. A. .... 41  
 Echiquier, Règles de la Cour de P. .... (p.i.) 23

**E**

Edmonton, Pont du chemin de fer d'. .... (p.i.) 71  
 Enmagasinage à froid, Service d'. .... (p.i.) 98  
 Esquimaux et Nanaïmo, ch. de fer d'. .... (p.i.) 70  
 États-Unis, Navires de pêche des, .... (p.i.) 20  
 Expédition à la Baie-d'Hudson. .... 11b

**F**

Falsification des substances alimentaires. .... 7b  
 Fermes expérimentales. .... 8a  
 Fort-Williams, Élévateur à. .... (p.i.) 55  
 France, Vaisseaux pour la. .... 36  
 "Frederick J. Gerrig". .... (p.i.) 92  
 Frigon, Amable. .... (p.i.) 111  
 Fromageries et Beurreries. .... (p.i.) 88

**G**

Galops, Canal des. .... (p.i.) 91  
 Gananoque, Salles d'exercices de. .... (p.i.) 73, 73a  
 Gascoigne, Major général. .... 105  
 Gouvernement, Chevaux du. .... (p.i.) 24  
 Gouverneur général, Mandat du. .... (p.i.) 26  
 Griffin, S. R. .... (p.i.) 37e

**H**

Habillements de la milice. .... 87  
 do do. .... (p.i.) 87a  
 Hiver, Service de steamers en. .... (p.i.) 93  
 Hoar, Charles. .... (p.i.) 37k  
 Houille bitumineuse. .... (p.i.) 52

**I**

Ile du Prince-Edouard, Délégation de. .... 84  
 Impressions et papeterie publiques. .... 16d  
 Immigration japonaise. .... (p.i.) 56  
 Inspection des bateaux à vapeur. .... 11c  
 Intérieur, Rapport annuel. .... 13  
 Intercolonial, Chemin de fer:  
 Contrat pour barrières de fermes. .... (p.i.) 78a  
 Prolongement. .... (p.i.) 57  
 Tarifs. .... (p.i.) 78

**J**

Jennings, W. T., Rapport de. .... 30  
 Juges de Québec. .... (p.i.) 50  
 Justice, Rapport annuel de la. .... 18  
 Kaslo et Slocan, Chemin de fer de. .... 30b  
 Kersey, H. Maitland. .... 30b  
 Klondike, Guide officiel du. .... 96

**L**

Laberge, M. P. .... (p.i.) 37  
 Lachine, Employés du canal. .... (p.i.) 37m  
 Laiterie, Commissaire de la. .... 8c  
 Lanouette, Elzéar. .... (p.i.) 37u  
 Liste du service civil. .... 16b  
 Lois du cabotage. .... 96  
 London, Procès d'élection de. .... (p.i.) 81

**M**

Mackenzie et Mann, Contrat de. .... 25  
 Malle, Contrat de. .... (p.i.) 21 à 21d  
 Mandats du gouverneur général. .... (p.i.) 26  
 Manitoba, Edifices publics du. .... 63  
 Manitoba et Nord-Ouest, Terres du. .... (p.i.) 49a  
 Manitoba, Question des écoles du. .... 74  
 Manitoba, Terres des écoles du. .... 74a  
 Marine, Rapport annuel de la. .... 11  
 Milice et défense, Rapport annuel. .... 19  
 Milice, Equipement de la. .... (p.i.) 77, 77a  
 Milice, Harnais de la. .... (p.i.) 97  
 Miller, Thomas H. .... (p.i.) 37q  
 Montréal, Salles d'exercices militaires de (p.i.) 73b

**Mc**

McLeod, M. G. .... (p.i.) 37s

**N**

Nord-Ouest, Acte d'irrigation du. .... (p.i.) 45  
 Nord-Ouest et Manitoba, Terres du. .... (p.i.) 49a  
 Nord-Ouest, Police à cheval du. .... 15  
 Nouvelle-Ecosse, Courriers de la malle dans la. .... (p.i.) 117

<b>O</b>		<b>S</b>	
Oak-Bay Mills, Bureau de poste de . . . . .(p.i.)	89	Service civil— <i>Suite</i> .	
Obligations et garanties . . . . .(p.i.)	34	Destitutions, etc. . . . .	31
Ordre de la Cour Suprême . . . . .(p.i.)	23a	Destitutions, etc. . . . .(p.i.)	37 à 37bb
Or extrait dans le Yukon . . . . .	30a	Liste du . . . . .	16b
Orton, George T. . . . .(p.i.)	37g	Nominations et promotions . . . . .	46
Ottawa, Champ de tir d' . . . . .(p.i.)	115	Pensions . . . . .(p.i.)	33
<b>P</b>		Rapport des commissaires . . . . .	31a à 31e
Palmer, Benjamin . . . . .(p.i.)	37a	Service rapide sur l'Atlantique . . . . .(p. i.)	48
Passe-du-Nid-de-Corbeau, Diphthérie .(p.i.)	90	Service de steamers en hiver . . . . .(p. i.)	93
Passe-du-Nid-de-Corbeau, Rapport des commissaires . . . . .	90a	Simonds, R. H. . . . .(p. i.)	37n
Pêche, Primes de . . . . .(p.i.)	32	Skagway et rivière Stikine, chemin de fer de	30b
Pêche, Permis de . . . . .(p.i.)	20a	Smith, Hamilton . . . . .	30c
Pêche illégale, etc., dans la C.-B. . . . .(p.i.)	29	Smith, Henry . . . . .(p. i.)	37d
Pêcheries, Rapport annuel . . . . .	11a	Songhees, Sauvages . . . . .(p.i.)	75, 102
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul .(p.i.)	66	Soulanges, Canal de . . . . .(p. i.)	120
Pensions, Service civil . . . . .(p.i.)	33	Sowden, W. H. . . . .(p. i.)	101
Permis aux navires de pêche des E.-U. .(p.i.)	20	Spencer, William J. . . . .(p. i.)	65
Permis de vente de boissons . . . . .(p.i.)	51	Spinks, Judge . . . . .(p. i.)	95
Permis de vente de boissons . . . . .	51a	Statistique criminelle . . . . .	8d
<i>Petrel</i> , Steamer . . . . .(p.i.)	108	Steeves, Joseph . . . . .(p. i.)	37r
Phoques. Question des . . . . .	39	Steeves, Joshua L. . . . .(p. i.)	37v
Poids et mesures, etc. . . . .	7a	Stikine-Teslin, chemin de fer . . . . .(p. i.)	30a
Pointe-Claire, Quai de la . . . . .(p. i.)	68	Substances alimentaires, falsification des . . . . .	7b
Police fédérale . . . . .(p.i.)	27	<b>T</b>	
Postes, Rapport annuel du ministre des . . . . .	12	Tennant, John F. . . . .(p. i.)	37y
Provisions alimentaires pour le Yukon . . . . .	116	Terrains aurifères à exploiter . . . . .	83
<b>Q</b>		Terreneuve et Canada . . . . .(p. i.)	54
Quai à la Pointe-Claire . . . . .(p.i.)	68	Terres des Ecoles, Manitoba . . . . .	74a
Quai à Saint-Anicet . . . . .(p.i.)	68a	Terres fédérales . . . . .(p. i.)	44, 44a
Québec, Expositions de . . . . .(p.i.)	119	Territoires du Nord-Ouest, employés du gouvernement dans les . . . . .(p. i.)	37z
Québec, Juges de . . . . .(p.i.)	50	Thompson, R. S. . . . .(p. i.)	37d
Question des phoques . . . . .	39	Traité avec la France . . . . .(p. i.)	100
<b>R</b>		Travaux publics, rapport annuel . . . . .	9
Rébellion de 1837-38 . . . . .(p.i.)	85	<b>V</b>	
Rejet des décisions du Conseil de la Trésorerie . . . . .(p.i.)	22	Venner, Victor J. A. . . . .(p. i.)	37f
Réserves des Sauvages dans les T.N.-O.(p.i.)	49	Vétérans de 1837-38 . . . . .(p. i.)	85
Revenu de l'intérieur, Rapport annuel . . . . .	7	Voies fluviales, approfondissement des . . . . .	16a
Richardson, Hugh . . . . .(p.i.)	106	<b>W</b>	
Rivière à l'Ours, Pont de la . . . . .(p.i.)	86	Walker, John . . . . .(p. i.)	73h
Rivière Stikine . . . . .(p.i.)	99	Walsh, E. J. . . . .(p. i.)	64
Ross, David . . . . .(p.i.)	37i	Walsh, Major J. M. . . . .	38 à 38c
Royal Canadien, régiment . . . . .(p.i.)	103	Walton, Thomas . . . . .(p. i.)	37o
<b>S</b>		Welland, employés du canal . . . . .(p. i.)	37l
Sainte-Anne, Employés des écluses de .(p.i.)	80	<b>Y</b>	
Saint-Anicet, Quai de . . . . .(p.i.)	68a	<i>Yantic</i> Steamer . . . . .(p. i.)	104
Sainte-Geneviève, Inondations à . . . . .(p.i.)	67	Approvisionnements pour le . . . . .	116
St. Mary's Road, Bureau de poste de .(p.i.)	89a	Yukon, Banques dans le . . . . .	47
Saint-Vincent-de-Paul, Pénitencier de .(p.i.)	66	Yukon, chemins de fer vers le . . . . .	30c
Saskatchewan, Dragage dans la . . . . .	83a	Yukon, coupes de bois dans le . . . . .(p. i.)	110
Sauvages, Acte des . . . . .(p.i.)	42	Yukon, or extrait du . . . . .	30a
Secrétariat d'Etat, Rapport annuel du . . . . .	16	Yukon, permis de vente de boissons dans le . . . . .(p. i.)	51
Service civil :		Yukon, permis de vente de boissons dans le . . . . .	51a
Acte d'assurance . . . . .(p.i.)	35	Yukon, Rapport de W. T. Jennings sur le . . . . .	30
Cédule B. . . . .	53	Yukon, route du Nord-Ouest vers le (p. i.) . . . . .	107
Conseil des examinateurs . . . . .	16c		

*Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.*

## LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

*Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.*

### CONTENU DU VOLUME N° 1.

1. Rapport de l'auditeur général pour 1897. Présenté le 10 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding.  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

### CONTENU DU VOLUME N° 2.

2. Comptes publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1897. Présenté le 8 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding. . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 2a. Estimations des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1899. Présentées le 28 mars 1898, par l'honorable W. S. Fielding.  
*Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*
- 2b. Budget supplémentaire pour l'année expirant le 30 juin 1898. Présenté le 17 mai 1898, par l'hon. W. S. Fielding. . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 2c. Estimations supplémentaires pour l'année expirant le 30 juin 1899. Présentées le 30 mai 1898, par l'hon. W. S. Fielding. . . . . *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*
- 2d. Estimations supplémentaires additionnelles pour l'année expirant le 30 juin 1899. Présentées le 7 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*
- 2e. Estimations supplémentaires additionnelles pour l'année expirant le 30 juin 1898. Présentées le 7 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding. . . *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*
3. Liste des actionnaires des banques chartées de la puissance du Canada, à la date du 31 décembre 1897. Présentée le 10 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding.  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 3a. Rapport des dividendes restant impayés et des soldes non-réclamés dans les banques chartées du Canada, depuis cinq années ou plus, avant le 31 décembre 1897.  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

### CONTENU DU VOLUME N° 3.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année terminée le 31 décembre 1897.  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 4a. Relevés préliminaires des affaires des compagnies d'assurances sur la vie, au Canada, pour l'année 1897. Présentés le 9 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding.  
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 4b. Sommaires des rapports des compagnies d'assurances au Canada, pour l'année 1897. Présentés le 9 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding. . . *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 4.

5. Rapport du département du Commerce, pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 22 février 1898, par sir Richard Cartwright. . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 5.

6. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présentés le 7 février 1898, par l'hon. W. Paterson. . . . .  
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 6.

7. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'intérieur du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présentés le 7 février 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière. . . . .  
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 7a. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présenté le 7 février 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière. . . . .  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 7b. Rapport du Revenu de l'intérieur, Falsification des substances alimentaires, pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 16 février 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière. . . . .  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
8. Rapport du ministre de l'Agriculture, pour l'année 1897. Présenté le 9 mars 1898, par l'hon. S. A. Fisher. . . . .  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8a. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour 1897. Présenté le 7 juin 1898, par l'hon. S. A. Fisher. . . . .  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 7.

- 8b. Rapport sur les archives du Canada, 1897. . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8c. Rapport du commissaire de l'agriculture et de la laiterie. . . . .  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8d. Statistique criminelle pour l'année 1897. . . . . *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 8.

9. Rapport annuel du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présenté le 3 mai 1898, par l'hon. J. I. Tarte. . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
10. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice 1897. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. A. G. Blair. . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 9.

11. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries (marine), pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présenté le 3 février 1898, par sir Louis Davies. . . . .  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 11a. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries (pêcheries), 1897. Présenté le 1er mars 1898, par sir Louis Davies. . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 11b. Rapport sur l'expédition à la Baie d'Hudson et au golfe de Cumberland avec le steamer *Diana*, sous le commandement de William Wakeham, Marine et Pêcheries, Canada, 1897. Présenté le 21 avril 1898, par sir Louis Davies. . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 11c. Rapport du président du Conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année terminée le 31 décembre 1897. . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 10.

- 12.** Rapport du maître général des Postes pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 31 mars 1898, par l'hon. W. Mulock..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 13.** Rapport annuel du département de l'Intérieur pour 1897. Présenté le 21 avril 1898, par l'honorable C. Sifton..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 11.

- 13a.** Rapport sommaire de la Commission Géologique pour l'année 1897. Présenté le 20 mai 1898, par l'hon. C. Sifton..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 14.** Rapport annuel du département des Affaires des Sauvages, pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 9 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 12.

- 15.** Rapport du Commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1897. Présenté le 14 avril 1898, par sir Wilfrid Laurier..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16.** Rapport du Secrétaire d'Etat pour 1897: Présenté le 24 mars 1898, par sir Wilfrid Laurier. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16a.** Rapport des membres canadiens de la Commission Internationale sur l'approfondissement des voies fluviales entre les grands lacs et l'Atlantique. Présenté le 9 juin 1898, par l'hon. A. G. Blair. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16b.** Liste du Service civil du Canada, 1897. Présentée le 7 février 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 16c.** Rapport du Bureau des Examineurs du Service civil, pour l'année 1897. Présenté le 26 avril 1898, par sir Wilfrid Laurier..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16d.** Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 3 juin 1898, par l'hon. S. A. Fisher. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 17.** Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour l'année 1897. Présenté le 3 février 1898, par l'hon. Orateur..... *Imprimé pour les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13.

- 18.** Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1897..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 19.** Rapport du département de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1897. Présenté le 23 mars 1897, par l'hon. F. W. Borden. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 20.** Copie d'un ordre en conseil concernant la délivrance de licences aux navires de pêche des Etats-Unis. Présentée le 3 février 1898, par sir Louis Davies..... *Pas imprimée.*
- 20a.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 avril 1897,—Etat faisant connaître le nombre de licences données pour faire la pêche dans le lac Erié en face de Elgin-Est et Ouest au moyen de seines, de rets à enclos ou de rets à mailler, et à qui elles ont été accordées, pendant les années 1895 et 1896; aussi, les noms de tous ceux qui ont demandé des licences pour l'année 1897, et les noms de ceux qui ont obtenu une licence et le montant payé par chacun. Aussi, copie de tous télégrammes, lettres, rapports et correspondance se rapportant en quelque manière à l'octroi ou au refus de ces licences. Présentée le 13 avril 1898.—*M. Ingram*..... *Pas imprimée.*
- 21.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 12 avril 1897,—Etat faisant connaître tous les contrats pour le transport des malles qui ont été annulés ou qui ont pris fin dans Elgin-Est et Ouest, depuis le 15 juillet 1896. Aussi, copie de toute correspondance, rapports, soumissions reçues et contrats passés pour le transport des malles, depuis le 15 juillet 1896, avec les noms et les montants. Présentée le 4 février 1898.—*M. Ingram*..... *Pas imprimée.*



CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

- 21a.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 mai 1897,—Copie de toute correspondance et papiers annulant le contrat passé avec M. Finkle pour le transport des malles de Newburg à Kingston, *via* Camden-Est, Wilton, Odessa, etc. ; et copie des soumissions pour le transport des malles de Newburg à Kingston, *via* Camden-Est, Wilton, Odessa, etc., et de toute correspondance, rapports et papiers se rapportant à ce contrat. Présentée le 4 février 1898.—*M. Wilson.*  
*Pas imprimée.*
- 21b.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de tous papiers et correspondance concernant les soumissions pour le contrat du service postal entre Shubénacadie et Dean, N.-E., y compris un état des soumissions reçues et un exposé des raisons qui ont fait donner le contrat à un nommé Guild. Présentée le 4 février 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper.*  
*Pas imprimée.*
- 21c.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 3 mai 1897,—Etat faisant connaître,—  
1. Chaque contrat pour le transport des malles annulé depuis le 1er juillet 1896, la localité couverte par chaque contrat et le comté et la province. 2. Le nom de chaque entrepreneur. 3. Le prix de chaque contrat à l'époque de son annulation. 4. Le prix de chaque contrat dans le cas où de nouveaux contrats ont été passés. 5. La raison de l'annulation de chaque contrat. Présentée le 4 février 1898.—*M. Cameron.*.....*Imprimée pour les documents de la session.*
- 21d.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 mars 1898,—Copie de tous Ordres en Conseil, correspondance, rapports, soumissions, s'il en est, et papiers concernant le transport des malles entre Golden, C.-A., et Saint-Eugène, depuis juillet 1896, le nombre de voyages faits par chaque courrier et le montant payé à chacun. Présentée le 31 mai 1898.—*M. Foster.*.....*Pas imprimée.*
- 22.** Rejets par le conseil du Trésor des décisions de l'auditeur général entre la seconde session du huitième parlement, 1897 et la session de 1898. Présentés le 7 février 1898, par l'honorable W. S. Fielding.....*Pas imprimée.*
- 23.** Règles et ordres de la cour de l'Echiquier du Canada. Présentés le 7 février 1898, par l'honorable C. Fitzpatrick.....*Pas imprimés.*
- 23a.** Règle générale de la cour Suprême, n° 87. Présentée le 25 mars 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick.  
*Pas imprimée.*
- 24.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 7 juin 1897,—Copie de toute correspondance conservée dans le département de l'intérieur concernant la garde et l'entretien des chevaux du gouvernement par S. J. Donaldson, de Prince-Albert, Saskatchewan, depuis octobre 1894 jusqu'à mai 1895, et se rapportant en quelque manière au fait que les dits chevaux ont été enlevés de la garde de Joseph Letellier de St. Just pour être confiés au dit S. J. Donaldson. Aussi, copie de tous comptes reçus de S. J. Donaldson pour la garde des dits chevaux et d'autres propriétés du gouvernement. Présentée le 7 février 1898.—*M. Davis.*.....*Pas imprimée.*
- 25.** Copie de l'ordre en conseil et du contrat passé entre Sa Majesté et MM. Mackenzie et Mann pour la construction d'un chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin. Présentés le 8 février 1898, par l'hon. A. G. Blair. Voir "*les Procès-verbaux,*" page 37.
- 26.** Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement à compte de l'exercice 1897-98. Présenté le 8 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding.....*Pas imprimé.*
- 27.** Rapport du commissaire de la police fédérale, pour l'année 1897. Présenté le 8 février 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick.....*Pas imprimé.*
- 28.** Relevé des dépenses à compte de frais imprévus, du 1er juillet 1897 au 3 février 1898. Présenté le 10 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding.....*Pas imprimé.*
- 29.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 17 mai 1897,—Copie de tous papiers, rapports et correspondance concernant la pratique illégale de la pêche dans les eaux de la Colombie-Anglaise, et de tous papiers, rapports et correspondance au sujet de la contrebande sur le littoral de la Colombie-Anglaise. Présentée le 11 février 1898.—*M. Prior.*.....*Pas imprimée.*
- 30.** Rapport de M. W. T. Jennings, I.C., sur les routes conduisant au Yukon. Présenté le 11 février 1898, par l'hon. C. Sifton.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N<sup>o</sup> 13—*Suite.*

- 30a.** Relevé du montant approximatif d'or récolté dans le district du Yukon depuis 1886 jusqu'à 1897, inclusivement. Présenté le 15 février 1898, par l'hon. C. Sifton.  
*Imprimé pour les documents de la session.*
- 30b.** Copie des papiers qui suivent, savoir :—1. Détails sur le type et la largeur de voie du chemin de fer de Kaslo à Slocan. 2. Proposition faite par J. Wesley Allison, représentant un syndicat, pour la construction du chemin de fer de Skagway, lac Bennett et Dawson-City. 3. Proposition faite par un syndicat, représenté par Lord Charles Montague, M. Clarence H. Mackay et M. H. Maitland Kersey, pour la construction d'un chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin. 4. Lettres adressées au ministre de l'Intérieur par M. H. Maitland Kersey, en date des 22 et 23 janvier 1898. Présentée le 15 février 1898, par l'hon. C. Sifton. *Imprimée pour les documents de la session.*
- 30c.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 22 février 1898, pour copie de tous papiers concernant toute proposition de M. Hamilton Smith pour la construction d'un chemin de fer vers le Yukon. Présentée le 22 février 1898, par sir Wilfrid Laurier.  
*Imprimée pour les documents de la session.*
- 30d.** Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 mars 1898,—Etat indiquant toutes les offres reçues par le gouvernement pour la construction du chemin de fer Stikine-Teslin, ou pour la construction de tout chemin de fer ou tramway devant relier les eaux du Yukon avec l'océan Pacifique; aussi tous les plans, devis et autres documents s'y rapportant et toute la correspondance échangée sur ce sujet. Présentée (au sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Wood.*  
*Pas imprimée.*
- 31.** Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1897,—Etat indiquant les noms, l'âge, les fonctions et le traitement de toutes les personnes employées dans les divisions intérieure et extérieure de chaque département du service civil; aussi, les noms de ceux qui, ne faisant pas partie du service civil et étant employés par le gouvernement dans un département, ont été destitués, mis à leur retraite ou autrement démis de leurs fonctions depuis le 13 juillet 1896 dans les cas où il n'y a pas eu de commission d'enquête d'instituée; le dit état spécifiant de quelle manière et pour quelles raisons la démission a été faite, la durée de l'avis donné aux personnes renvoyées, et le montant de la pension ou de la gratification accordée; cet état indiquant aussi le nom, l'âge, l'emploi et le salaire ou la rétribution de chaque personne nommée dans le service civil à la place d'un employé démis ou en conséquence de cette démission. Présentée (au Sénat) le 16 mars 1898.—*Hon. M. Kirchhoffer.*  
*Imprimée pour les documents de la session.*
- 31a.** Réponse partielle à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 9 avril 1897,—Etat indiquant :—(1.) Le nombre de commissions délivrées et le nombre et les noms de tous les commissaires nommés par arrêtés du conseil ou autrement, depuis le onze juillet dernier, pour faire une enquête et un rapport sur les accusations portées contre des employés publics temporaires ou permanents d'avoir commis des actes blessants de partisanerie pendant la dernière élection fédérale ou en tout autre temps. (2.) Le nombre de commissions délivrées et le nombre et les noms de tous commissaires nommés pour faire une enquête et un rapport sur les accusations portées contre des employés publics temporaires ou permanents autres que ceux indiqués au paragraphe précédent. (3.) Le nombre et les noms de tous commissaires nommés pour s'enquérir de toutes réclamations faites contre le gouvernement, et la décision de ces commissaires sur ces réclamations. (4.) La date de chaque commission ainsi délivrée et la date de la nomination de chaque commissaire, ses noms, résidence et qualité. (5.) Le temps consacré à chaque enquête par chaque commissaire. (6.) Le montant payé ou à payer à chaque commissaire en honoraires, allocation quotidienne, rétribution, frais de route, dépenses incidentes de toute sorte. (7.) Le nombre de témoins assignés dans chaque cas à comparaître devant les commissaires enquêteurs. (8.) Le montant payé ou à payer à chaque témoin comme rémunération, allocation quotidienne, frais de route ou pour toute autre nature de services rendus. (9.) Le nombre d'huissiers et de constables employés dans chaque cas, et le montant payé ou à payer à chacun d'eux pour services rendus à quelque titre que ce soit. (10.) Les noms des avocats ou conseils retenus ou engagés par la Couronne pour conduire chaque cas et le montant payé ou à payer à chacun d'eux. (11.) Copie de tous rapports adressés à des chefs de départements ou à Son Excellence le gouverneur général en conseil par ces commissaires, faisant connaître leur décision en chaque cas; aussi, une indication des mesures prises à la suite par tout chef de département ou par le gouverneur général en conseil. (12.) Le nom, l'âge, l'emploi et le salaire des personnes nommées à quelque charge ou

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

- emploi sous le gouvernement au lieu de celles qui auraient été destituées en conséquence des rapports présentés par les dits commissaires. Présentée (au Sénat) le 16 mars 1898. *Hon. sir Mackenzie Bowell*..... *Imprimée sous forme abrégée.*
- 31b.** Réponse supplémentaire au n° 31a. Présentée (au Sénat) le 25 mars 1898.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*..... *Voir 31a.*
- 31c.** Réponse supplémentaire au n° 31a. Présentée (au Sénat) le 18 mai 1898.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*..... *Voir 31a.*
- 31d.** Réponse supplémentaire au n° 31a. Présentée (au Sénat) le 27 mai 1898.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*..... *Voir 31a.*
- 31e.** Réponse supplémentaire au n° 31a. Présentée (au Sénat) le 31 mai 1898.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*..... *Voir 31a.*
- 32.** Etat relatif aux dépenses pour primes de pêche pour l'exercice 1896-97. Présenté le 15 février 1898, par sir Louis Davies..... *Pas imprimé.*
- 33.** Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1897. Présenté le 16 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding.  
*Pas imprimé.*
- 34.** Relevé détaillé de toutes les obligations enregistrées dans le département du Secrétaire d'Etat, depuis le dernier relevé du 5 avril 1897, soumis au parlement du Canada, en conformité de la clause 23, chap. 19, des Statuts Révisés du Canada. Présenté le 16 février 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick..... *Pas imprimé.*
- 35.** Relevé conforme à la clause 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 18 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding..... *Pas imprimé.*
- 36.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 22 février 1898, pour copie de tous papiers concernant l'établissement d'une ligne de navires entre le Canada et la France. Présentée le 22 février 1898, par sir Wilfrid Laurier..... *Imprimée pour les documents de la session.*
- 37.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 mai 1897,—Copie de toutes dépositions, déclarations, rapports, ordres en conseil, correspondance, etc., concernant la destitution de M. P. Laberge, ci-devant député-maire de poste de la cité de Québec. Présentée le 2 mars 1898.—*M. Casgrain*..... *Pas imprimée.*
- 37a.** Réponse à une Adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 février 1898.—Copie de toute correspondance, plaintes, preuve et rapports dans l'affaire de Benjamin Palmer, gardien de phare à Palmer's Point, comté de Kent, N.-B. Présentée le 3 mars 1898.—*M. Foster*..... *Pas imprimée.*
- 37b.** Réponse à une Adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 mars 1898.—Copie du rapport adressé au gouvernement par M. Jean B. B. Prevost, qui a été chargé de faire une enquête sur la conduite de D. Desroches, percepteur du revenu pour la division de l'accise de Terrebonne. Présentée le 22 mars 1898.—*M. Chauvin*..... *Pas imprimée.*
- 37c.** Réponse supplémentaire à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 5 avril 1897,—Etat donnant les noms de tous les commissaires nommés par le gouvernement ou par aucun des ministres pour entendre les accusations et faire une enquête sur la conduite des employés civils du gouvernement ou d'aucun de ses départements, depuis juillet 1896, ainsi que le chiffre du traitement ou des allocations de chacun d'eux, et le temps pendant lequel chacun a été employé, et le montant total payé. Aussi, copie de tous rapports faits par ces commissaires au gouvernement ou à aucun de ses membres, et copie de l'autorisation et des instructions données à ces commissaires. Présentée le 25 mars 1898.—*M. Foster*..... *Pas imprimée.*
- 37d.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance et papiers concernant la nomination de R. S. Thompson, comme maître de poste de la ville d'Oxford, comté de Cumberland, N.-E., la destitution de Henry Smith, titulaire de cet emploi, des demandes faites pour cette charge et de la correspondance à ce sujet. Aussi, copie de

CONTENU DU VOLUME N<sup>o</sup> 13—*Suite.*

- tous rapports ou accusations (s'il en est) contre le dit R. S. Thompson pour vente de liqueurs contrairement aux dispositions de l'Acte Scott et pour contrebande ou autres accusations, et de tous papiers faisant connaître quelle mesure (s'il en est) a été prise au sujet de ces accusations. Présentée le 28 mars 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*
- 37e.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Copie de tous les papiers, correspondance et rapports se rapportant à la destitution de S. R. Griffin, Isaac Harbour, N.-E., comme maître de poste, y compris une pétition signée par les sept-huitièmes (plus ou moins) des électeurs du dit district demandant de continuer dans son emploi un officier qui avait vingt-deux ans et demi de service. Présentée le 12 avril 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*... *Pas imprimée.*
- 37f.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 mars 1898.—Copie de tous papiers, lettres, correspondance, dépositions, rapports, documents, etc., concernant la suspension de Victor J. A. Venner, comme agent pour la bande des Indiens de Ristigouche. Présentée le 12 avril 1898.—*M. McAlister*..... *Pas imprimée.*
- 37g.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes lettres, papiers et correspondance ou rapports entre le ministre de l'Intérieur ou aucun de ses employés et tout agent ou tous agents des Sauvages touchant la destitution du docteur W. T. Orton, comme surintendant médical des Sauvages dans la province du Manitoba. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Sproule*..... *Pas imprimée.*
- 37h.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre quelque ministre de la Couronne et autres personnes concernant le renvoi du service de John Walker, comme gardien des bains souterrains de Banff, T. N.-O. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Davin*..... *Pas imprimée.*
- 37i.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Copie de tous rapports et correspondance officielle se rapportant en quelque manière à la destitution de David Ross, gardien de pêcheries pour la branche nord-est de la rivière Margaree, dans l'Île du Cap-Breton. Présentée le 28 avril 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*
- 37j.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers, correspondance et ordres concernant la destitution de François Corbeil, ci-devant gardien de quai sur le canal de Lachine. Présentée le 4 mai 1898.—*M. Bergeron*..... *Pas imprimée.*
- 37k.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers, concernant la destitution de Charles Hoar, employé de l'Intercolonial à Pictou, N.-E. Présentée le 4 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*
- 37l.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Etat donnant,—  
(a) Les noms des employés renvoyés par le gouvernement, par voie de destitution ou autrement, sur le canal Welland et son coursier d'alimentation, depuis le 13 juillet 1896 jusqu'au 1er mars 1898.  
(b) Les années de service de chaque employé ainsi renvoyé. (c) Le chiffre de l'allocation de retraite, s'il en est. (d) La cause de la destitution dans chaque cas. (e) Le montant du salaire annuel que chaque employé retirait. (f) Les noms des nouveaux employés nommés, permanemment ou temporairement, entre les dates susdites. (g) Le montant du salaire à payer à chacun de ces nouveaux employés permanents ou temporaires. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Montague*.  
*Pas imprimée.*
- 37m.** Réponse à une Adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Etat donnant,—(a.) Les noms de tous les employés révoqués par le gouvernement, par destitution ou autrement, sur le canal Lachine, du 13 juillet 1896 au 1er mars 1898. (b.) Les années du service de chacun. (c.) Le chiffre de l'allocation de retraite s'il en est. (d.) La cause de la révocation dans chaque cas. (e.) Le chiffre du salaire annuel de chacun à la date de la révocation. (f.) Les noms des nouveaux employés nommés permanemment ou temporairement du 13 juillet 1896 au 1er mars 1898. (g.) Le chiffre du salaire mensuel à payer à chaque nouvel employé permanent ou temporaire. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Quinn*..... *Pas imprimée.*
- 37n.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers concernant la destitution de R. H. Simonds employé dans les bureaux généraux de l'Intercolonial à Moncton, N.-B. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Powell*.  
*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

- 37o.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance au sujet de la destitution de Thos. Walton, ci-devant agent de la bande des Sauvages de l'Île Parry. Aussi copie du rapport de l'enquête faite à ce sujet. Présentée le 6 mai 1898.—*M. McCormick*.....*Pas imprimée.*
- 37p.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mars 1898, demandant,—1. Copie de toutes plaintes portées par affidavit ou autrement contre John Taylor, ci-devant maître de poste de la cité de Belleville; 2. Copie de tout arrêté en conseil retranchant le bureau de Belleville de la classe des bureaux de cité pour le mettre dans celle des bureaux de ville; 3. Un état donnant les noms des employés du dit bureau qui ont été renvoyés, leur âge, leur temps de service, le montant de la gratification accordée à ceux qui avaient servi moins de dix ans, et le montant de la pension de retraite allouée à ceux qui avaient dix ans ou plus de service; 4. Un état donnant les noms des employés qui ont été réintégrés et les salaires qu'ils reçoivent actuellement en sus de leur pension de retraite; 5. Les raisons pour lesquelles mademoiselle I. M. Newberry et W. B. Walker n'ont pas été employés de nouveau et ont été remplacés par deux personnes sans expérience; 6. Copie de toute correspondance échangée entre des membres de l'association de réforme de Belleville ou toutes autres personnes relativement au transfert du bureau de poste de Belleville de la classe des bureaux de cité à celle des bureaux de ville; ainsi qu'à la révocation ou destitution du maître de poste ou de commis du dit bureau; et copie de toutes pièces produites par les députations qui sont venues à Ottawa par rapport à l'affaire du dit bureau. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*.....*Pas imprimée.*
- 37q.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de toute accusation, preuve et rapport d'enquête, correspondance et papiers concernant la destitution de Thomas H. Miller, comme déposé à l'engagement au port de Bear-River, comté d'Annapolis, N.-E., et la nomination d'Albert Harris. Présentée le 9 mai 1898.—*M. Mills*.....*Pas imprimée.*
- 37r.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance, preuve faite devant des commissaires, rapports, recommandations et autres papiers concernant la destitution de Josep Steeves, ci-devant maître de poste à Elgin, comté d'Albert, N.-B., et la nomination de son successeur. Présentée le 12 mai 1898.—*M. McInerney*.....*Pas imprimée.*
- 37s.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 25 avril 1898,—Copie de tous ordres en conseil, rapports de l'inspecteur ou autres officiers du département des Postes, et de toute correspondance concernant le renvoi ou la retraite de M. M. G. McLeod, du service des postes dans la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 13 mai 1898.  
*Sir C. Hibbert Tupper*.....*Pas imprimée.*
- 37t.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de tous papiers, rapports et correspondance concernant la destitution de D. Bain, écr., agent à la station de Port-Mulgrave, sur la ligne de l'Intercolonial. Présentée le 17 mai 1898.  
*Sir C. Hibbert Tupper*.....*Pas imprimée.*
- 37u.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 mai 1898,—Copie de tous ordres en conseil, plaintes, dépositions, rapports, correspondance, papiers et documents en rapport avec la destitution de M. Elzéar Lanouette, maître de poste de Sainte-Anne de la Pérade, et la nomination de son successeur. Présentée le 18 mai 1898.  
*M. Marcotte*.....*Pas imprimée.*
- 37v.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance, preuve faite devant des commissaires, rapports, recommandations et autres papiers concernant la destitution de Josiua L. Steeves, ci-devant percepteur des douanes à Hillsboro, comté d'Albert, N.-B., et la nomination de son successeur. Présentée le 25 mai 1898.  
*M. McInerney*.....*Pas imprimée.*
- 37w.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous ordres en conseil, papiers, correspondance, preuve et rapports se rapportant à l'enquête sur les accusations portées contre M. A. F. Cameron, du service des douanes à Sherbrooke, Nouvelle-Ecosse, et sur son renvoi d'office. Présentée le 25 mai 1898.  
*Sir C. Hibbert Tupper*.....*Pas imprimée.*
- 37x.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance, ordres en conseil et pétitions, avec les noms des signataires, concernant la destitution de James M. Aitken, sous-percepteur des douanes au port extérieur de Montague, I.P.-E., et les motifs de sa destitution. Présentée le 25 mai 1898.  
*M. Macdonald (King's)*.....*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

- 37y.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mai 1898.—Copie de tous papiers concernant la destitution de John F. Tennant, ci-devant percepteur des douanes à Gretna, Manitoba. Présentée le 30 mai 1898.—*M. Quinn. Pas imprimée.*
- 37z.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1898,—Etat donnant : 1. Les noms de toutes les personnes qui, après avoir été au service du gouvernement dans les Territoires du Nord-Ouest, ont cessé d'être employés depuis juin 1896 ; 2. La date à laquelle leur service a pris fin et la raison de leur destitution dans chaque cas. Présentée le 2 juin 1898.—*M. Davin. Pas imprimée.*
- 37aa.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 juin 1898, pour un état indiquant tous les changements opérés parmi les officiers et employés du département des douanes dans le comté du Cap-Breton, depuis juin 1896 ; et aussi, pour copie de toutes lettres, papiers, pétitions, télégrammes et correspondance recommandant ces changements ou s'y rapportant. Présentée le 3 juin 1898.—*Hon. W. Paterson. Pas imprimée.*
- 37bb.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 juin 1897, demandant copie de toute correspondance échangée entre les différents départements ou leurs employés et M. Choquette, député de Montmagny, au sujet de la destitution des personnes suivantes : Charles Bouffard, directeur du bureau de poste à Berthier ; Louis Lavoie, directeur du bureau de poste à l'Île aux Grues ; Joseph Bossinotte, directeur du bureau de poste au Cap Saint-Ignace ; Michel St. Pierre, directeur du bureau de poste à Saint-Paul du Buton ; Mme Cyp. Dunne, directrice du bureau de poste à Saint-Pierre, Rivière du Sud ; Napoléon Dugal, directeur du bureau de poste à Beaubien ; Cléophas Bélanger, directeur du bureau de poste à Landvilla ; Mme Ignace Mercier, directrice du bureau de poste à Mercier ; Alfred Dubé, employé sur l'Intercolonial ; J.-B. Proulx, employé sur l'Intercolonial ; Xavier Simoneau, employé sur l'Intercolonial ; Xavier Poitras, employé sur l'Intercolonial ; Sifroid Fortier, employé sur l'Intercolonial ; Téléphore Gendreau, maître du havre de Montmagny ; Maxime Dubé, officier de douane (*preventive officer*) ; Téléphore Gendreau, gardien du quai de Saint-Thomas. Présentée (au Sénat) le 7 juin 1898.—*Hon. M. Landry. Pas imprimée.*
- 38.** Commission du major Walsh en qualité d'officier exécutif du Yukon. Présentée le 4 mars 1898, par Sir Wilfrid Laurier. *Imprimée pour les documents de la session.*
- 38a.** Copie des ordres en conseil des 17 et 26 août 1897, nommant James Morrow Walsh, écr, principal officier exécutif du gouvernement dans les Territoires du Yukon. Présentée le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. *Imprimée pour les documents de la session.*
- 38b.** Réponse à une Adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 mars 1898.—Copie des lettres et rapports reçus par le gouvernement ou quelqu'un des ministères du commissaire Walsh au cours de son voyage au district du Yukon ou depuis qu'il y est rendu. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Ferguson. Imprimée pour les documents de la session.*
- 38c.** Réponse à une Adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898.—Copie de tous ordres en Conseil, commission, instructions, correspondance et papiers concernant la nomination et les devoirs du major Walsh, commissaire du district du Yukon, y compris tous avis concernant ses devoirs avant comme après son arrivée à Dawson-City. Présentée le 23 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper. Imprimée pour les documents de la session.*
- 39.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 mars 1898, demandant copie de la correspondance échangée entre Sir Wilfrid Laurier et M. Foster, des États-Unis d'Amérique, à la suite de la réunion des arbitres sur la question des phoques à fourrure de la mer de Behring. Présentée le 7 mars 1898.—*Sir Wilfrid Laurier. Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 40.** Etat des affaires de la Compagnie de prêt et de placement Anglo-Canadienne (à responsabilité limitée), à la date du 31 décembre 1897. Présentée le 7 mars 1898.—*M. l'Orateur. Pas imprimée.*
- 41.** Copie de l'ordre en conseil du 15 juillet 1897, en vertu duquel le droit de dragage dans la rivière Saskatchewan du Nord a été concédé à M. G. A. Drolet, et dans lequel sont énoncées les conditions de la dite concession. Présentée le 7 mars 1898.—*Par l'Orateur. Pas imprimée.*
- 41a.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898.—Copie de l'acte de concession minière accordée au chevalier Drolet. Présentée le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. *Imprimée pour les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

42. Etat indiquant les réductions et remises faites durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1897, en vertu de la clause 141 qui a été ajoutée à l'Acte des Sauvages par la clause 8, chapitre 35, 58-59 Vic. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. . . . . *Pas imprimé.*
43. Aussi, —Relevé de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien depuis le 1er octobre 1896 jusqu'au 1er octobre 1897. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. . . . . *Pas imprimé.*
- 43a. Etat donnant la correspondance, etc., concernant les affaires de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien échangée par le département de l'Intérieur depuis le dernier état présenté au parlement en vertu de la résolution du 20 février 1882. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. . . . . *Pas imprimé.*
44. Etat donnant les ordres en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, aux termes de la clause 91 de l'Acte des Terres Fédérales, chapitre 54 des Statuts Révisés du Canada et ses amendements. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. . . . . *Pas imprimé.*
- 44a. Etat donnant les ordres en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* et dans la *Gazette de la Colombie-Anglaise* aux termes du paragraphe (d) de la clause 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, l'affectation et la gestion des terres fédérales dans les limites de la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Anglaise. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. . . . . *Pas imprimé.*
45. Etat donnant les ordres en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* aux termes de l'Act d'irrigation du Nord-Ouest, 57-58 Vic., chap. 30, etc. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. . . . . *Pas imprimé.*
46. Etat donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil durant l'année civile 1897, ainsi que l'emploi auquel chacune d'elles a été nommée ou promue. Présenté le 10 mars 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière. . . . .  
*Imprimé pour les documents de la session.*
47. Correspondance, etc., concernant l'établissement d'une agence ou d'agences de la banque Canadienne de Commerce dans le district du Yukon. Présentée le 10 mars 1898, par l'hon. W. S. Fielding. . . . .  
*Imprimé pour la distribution.*
48. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance, soumissions demandées et reçues, ordres en conseil, et papiers se rapportant au service rapide sur l'Atlantique. Présentée le 14 mars 1898.—*Sir Adolphe Caron*. . . . . *Pas imprimée.*
49. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Etat faisant connaître le nombre d'acres ensemencés, l'espèce de grains semés, et le montant récolté sur chaque réserve sauvage dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentée le 24 mars 1898.—*M. Davin*. . . . .  
*Pas imprimée.*
- 49a. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant le nombre d'acres de terre réservés pour la colonisation dans les Territoires du Nord-Ouest ; le nombre d'acres réservés pour le même objet dans le Manitoba ; le nombre d'acres dans les Territoires du Nord-Ouest vendus aux chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour les chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour le gouvernement ; le nombre d'acres colonisés ; le nombre d'acres dans le Manitoba vendus aux chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour les chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour le gouvernement ; le nombre d'acres colonisés. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Davin*. . . . . *Pas imprimée.*
50. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1898,—Copie de tous rapports, recommandations, etc., adressés par le conseil du barreau de Montréal au ministre de la justice au sujet des juges de la province de Québec. Présentée le 24 mars 1898.—*M. Bergeron*. . . . .  
*Pas imprimée.*
51. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 18 février 1898,—Etat indiquant le nombre de permis délivrés pour l'introduction des liqueurs spiritueuses et enivrantes dans le district du Yukon, la date de ces permis, les noms des personnes qui les ont reçus, le nombre de gallons que portaient ces permis et le droit que le gouvernement a exigé par gallon. Présentée (au Sénat) le 29 mars 1898.—*Hon. M. Perley*. . . . . *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N<sup>o</sup> 13—*Suite.*

- 51a.** Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1898,—Correspondance, par lettres ou télégrammes, échangée entre le gouvernement fédéral à Ottawa et Son Honneur le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, relativement aux permis donnés pour l'introduction des liqueurs dans le district du Yukon dans les derniers six mois ; aussi la correspondance échangée avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, concernant le droit de ce gouvernement d'accorder des permis pour l'introduction des liqueurs enivrantes dans le district du Yukon. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Perley.*  
*Imprimée pour les documents de la session.*
- 52.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897,—Etat faisant connaître le nombre de tonnes de houille grasse et de charbon menu importé des Etats-Unis en 1896, aux différents ports d'entrée, et le montant des droits perçus à ces ports, ainsi que le droit payé par les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien. Présentée le 31 mars 1898.—*M. Roche.*  
*Pas imprimée.*
- 53.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 mai 1897,—Copie de la cédule B, déposée sur la table de la Chambre à la dernière session, faisant connaître les recommandations du bureau de la Trésorerie telles que soumises par un rapport du conseil à Son Excellence le gouverneur général les 6 et 7 juillet 1896, et destinées à être approuvées par lui ; aussi, un état démontrant l'action prise par le gouvernement sur chacune de ces nominations telles que faites par le dit ordre en conseil approuvé par Son Excellence, ou, dans le cas où aucune action n'a été prise, la raison de ce faire. Présentée le 13 avril 1898.—*Sir Charles Tupper.*.....*Imprimée pour les documents de la session.*
- 54.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance, etc., non encore soumise à la Chambre, entre le gouvernement du Canada et celui de Terre-Neuve au sujet de l'entrée de cette Ile dans la Confédération ; aussi, copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de Terre-Neuve au sujet de l'établissement de relations commerciales plus libres entre Terre-Neuve et le Canada. Présentée le 13 avril 1898.—*M. Martin.* ....*Imprimée pour les documents de la session.*
- 55.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Etat indiquant le nombre de minots de blé placés dans les élévateurs à Fort-William, du 15 septembre 1897 au 15 janvier 1898, et les diverses qualités (*grades*) de ce blé, tel qu'attesté par l'inspecteur de grains nommé par le gouvernement à cet endroit. Aussi, le nombre de minots de blé expédiés de ces élévateurs durant la même période et les diverses qualités de ce blé tel qu'attesté par le dit inspecteur. Présentée le 13 avril 1898.—*M. Richardson* .....*Pas imprimée.*
- 55a.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1898,—Etat indiquant la quantité de blé importée dans le Dominion depuis le 30 juin dernier ; la quantité de blé exportée durant la même période ; la quantité de blé exportée du Manitoba pendant la même période. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Wark* .....*Pas imprimée.*
- 56.** Correspondance au sujet de l'immigration japonaise. Présentée le 13 avril 1898, par sir Wilfrid Laurier .....*Pas imprimée.*
- 57.** Copies de tous arrangements, non encore déposés sur la table, qui ont été conclus entre le département des Chemins de fer et la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer au sujet du prolongement vers Montréal du chemin de fer Intercolonial. Présentées le 19 avril 1898, par l'hon. A. G. Blair.  
*Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*
- 58.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement britannique et celui du Canada au sujet de la conférence des premiers ministres des colonies tenue à Londres en juin 1897, conformément à l'invitation de M. Chamberlain du 28 janvier précédent, et copie des minutes de cette conférence. Présentée le 20 avril 1898.—*M. Foster.* *Imprimée pour les documents de la session.*
- 59.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 mars 1898,—Copie de toutes dépositions et papiers en rapport avec la cause de la Reine vs H. B. Cameron pour libelle, soit devant le magistrat de police ou la cour du Banc de la Reine à Montréal, y compris copie du jugement prononcé par le juge Wurtele sur la motion demandant que les cautions soient libérées. Présentée le 20 avril 1898.—*M. Bostock.* ....*Pas imprimée.*



CONTENU DU VOLUME N<sup>o</sup> 13—*Suite*.

60. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1898,—Etat indiquant le coût des *Débats* chacune des années 1890 à 1897 inclusivement, y compris le coût de la sténographie, transcription, traduction, impression, reliure, transport par malle et *express*, et toutes autres dépenses se rattachant au système actuellement suivi pour la publication des *Débats* de la Chambre. Présentée le 21 avril 1898.—*M. Ellis*.....*Pas imprimée*.
61. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de toutes demandes ou recommandations pour des emplois comme facteurs des postes dans la cité de Brantford, dans le service de distribution gratuite promis par le ministre des postes. Présentée le 24 avril 1898.—*M. Clancy*.....*Pas imprimée*.
62. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Etat donnant,—(a) les noms et nominations des membres de l'état-major et des employés du Collège Militaire Royal du Canada, qui ont été retranchés de la force entre le 30 juin 1896 et le 31 décembre 1897; (b) les dates correspondantes; (c) les conditions respectives de leur engagement quant à la durée; (d) la longueur respective du service qu'ils ont fait; (e) l'allocation de retraite, s'il en est, donnée à chacun; (f) les raisons pour lesquelles ces allocations ont été données, et les principes en vertu desquels elles sont données, avec explication des exceptions, s'il en est; (g) les nominations qui ont été faites, après la création des vacances, et les dates de ces nominations; (h) les dépenses supplémentaires causées au public par ces nouvelles nominations (en dehors des nominations faites pour cause de décès), y compris les dépenses de voyage, d'hôtel et autres dépenses occasionnées à cet effet; (i) dans le cas de vacances résultant de décès, les montants accordés aux familles des employés décédés.—Présentée le 21 avril 1898.—*M. Tyrwhitt*.....*Pas imprimée*.
- 62a. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance et rapports directs ou indirects, et de toutes communications verbales entre les autorités impériales, les autorités du Canada et le commandant du Collège Militaire Royal du Canada au sujet des commissions données, dans les années 1898 et 1899, dans les forces régulières de Sa Majesté, à des cadets du Collège Militaire Royal du Canada. Présentée le 21 avril 1898.—*M. Tyrwhitt*.....*Pas imprimée*.
63. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 avril 1897,—Copie de tous mémoires, déclarations et autres documents du gouvernement de la province du Manitoba au sujet d'une réclamation non réglée originant du fait que les frais de construction d'édifices publics ont été mis à la charge de cette province; et copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 21 avril 1898.—*M. LaRivière*.  
*Imprimée pour les documents de la session.*
64. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et papiers se rapportant en quelque manière à la réclamation de E. J. Walsh, écr., contre les autorités des Iles-sous-le-Vent. Présentée le 25 avril 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.....*Pas imprimée*.
65. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers se rapportant au congé définitif de William J. Spencer, de la police à cheval du Nord-Ouest, qui a été blessé le 14 mai 1885, pendant qu'il faisait la patrouille dans les Buttes à l'Aigle avec un détachement faisant partie de la colonne du colonel Otter; aussi, copie du rapport et de la recommandation de la commission à laquelle cette question avait été soumise. Présentée le 25 avril 1898.—*M. Davin*.....*Pas imprimée*.
66. Rapport des commissaires chargés de faire une enquête et un rapport sur l'état et l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Présenté le 26 avril 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick.  
*Pas imprimé*.
67. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 février 1898,—Copie de toute correspondance, estimés, soumissions, rapports et pétitions adressés au gouvernement concernant la submersion annuelle des fermes à Sainte-Geneviève, dans le comté de Jacques-Cartier, causée par l'exécution de travaux publics dans la rivière Ottawa. Présentée le 26 avril 1898.—*M. Monk*.....*Pas imprimée*.
68. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 février 1898,—Copie de toute correspondance, estimés, soumissions, rapports et pétitions adressés au gouvernement au sujet de la construction d'un quai à la Pointe-Claire, dans le comté de Jacques-Cartier. Présentée le 26 avril 1898.—*M. Monk*.....*Pas imprimée*.

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

- 68a.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre le département des travaux publics et M. L. H. Masson, de Saint-Anicet, concernant le quai du gouvernement à cet endroit. Aussi, copie de toute correspondance entre le dit département et des citoyens de Saint-Anicet au sujet de la construction d'une jetée au dit quai. Présentée le 28 avril 1898.—*M. Bergeron* ..... *Pas imprimée.*
- 69.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 13 avril 1898,—Copie de toute correspondance, rapports, ordres en conseil et papiers concernant l'impression du "Guide Officiel du Klondike" qui a été donnée à M. Daniel Rose, de Toronto. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Foster* ..... *Imprimée pour les documents de la session.*
- 70.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 mars 1898,—Copie des papiers et documents suivants : (a.) La commission délivrée à M. Rothwell, greffier en loi dans le département de l'intérieur, Ottawa, l'autorisant à faire une enquête sur les griefs de certains colons établis dans les limites de la zone des terres de la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo, sur l'île de Vancouver ; (b.) Toute la preuve faite à cette enquête à Nanaimo, Victoria ou ailleurs ; (c.) Tous les rapports faits par le dit Rothwell sur toutes questions relevant de l'enquête instituée sous l'empire de la dite commission. Présentée le 27 avril 1898.—*M. McInnes* ..... *Pas imprimée.*
- 71.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de tous papiers concernant l'adjudication du contrat pour la construction du pont de chemin de fer à Edmonton, y compris les annonces, devis, soumissions, contrats et leur modification subséquente, et correspondance. Aussi, état concernant les confiscations se rapportant à ce contrat et la décision du gouvernement à ce sujet. Aussi, état indiquant la condition de ces travaux actuellement. Présentée le 28 avril 1898.—*M. Davin* ..... *Pas imprimée.*
- 72.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers et correspondance (qui peuvent être raisonnablement produits) entre le gouvernement impérial et celui du Canada au sujet de l'amélioration des défenses du Canada. Présentée le 2 mai 1898.—*M. Casgrain* ..... *Pas imprimée.*
- 73.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre le maire de Gananoque ou toute autre personne et le gouvernement au sujet de l'enlèvement de la salle d'exercices militaires de la dite ville ; aussi, de toute correspondance concernant la vente ou l'acquisition d'un nouvel emplacement ; aussi de toutes offres faites par le président de la Société d'agriculture de la dite ville ou toute autre personne de louer ou vendre un édifice convenable pour y emmagasiner les armes et accoutrements ; et aussi, de toute autre correspondance avec le gouvernement ayant trait au même sujet. Présentée le 4 mai 1898. *M. Taylor* ..... *Pas imprimée.*
- 73a.** Réponse supplémentaire au n° 73. Présentée le 11 mai 1898. *M. Taylor* ..... *Pas imprimée.*
- 73b.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant,—(a.) Quels travaux ou réparations ont été exécutés à la salle d'exercices militaires à Montréal, depuis le 1er septembre 1896 ; (b.) Le coût estimatif des dits travaux ; (c.) Les noms de ceux qui ont exécuté les travaux et les montants payés à chacun par le gouvernement ; (d.) Le mode suivi pour demander des soumissions pour ces travaux. Présenté le 11 mai 1899.—*M. Monk* . . . *Pas imprimée.*
- 74.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 31 mars 1898,—Copie de la correspondance et des mémoires, documents, arrêtés du conseil, etc., relatifs à la question des écoles du Manitoba, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Bernier* ..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 74a.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 31 mars 1898, demandant un état indiquant la quantité de terres réservées pour les écoles dans le Manitoba, la quantité de ces terres qui ont été vendues et le prix de leur vente ; le montant perçu sur le prix d'achat, les sommes encore dues au gouvernement, la manière dont ce fonds est placé et administré, le montant déjà payé à la province du Manitoba, avec indication de ce qui a été payé sur le capital et les intérêts, le montant restant au crédit de la province, tant en capital qu'en intérêts, les dates des paiements faits dans chaque cas, le montant de chaque paiement ; aussi, la correspondance, les documents, mémoires, etc., et les arrêtés du conseil relatifs à ce sujet. Présentée (au Sénat) le 31 mai 1898.—*Hon. M. Bernier*.

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

- 75.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 25 mars 1893,— Copie de toute la correspondance échangée entre M. J. A. J. McKenna, le représentant du ministère de l'intérieur, et tout membre du gouvernement de la Colombie-Britannique, relativement au projet de transfert des sauvages de la réserve Songhees, dans la cité de Victoria, à quelque autre endroit de la Colombie-Britannique. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Templeman.*  
*Pas imprimée.*
- 76.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 9 avril 1897,— Etat indiquant le nombre des billets de chemins de fer qui ont été vendus durant l'année 1896 par les différentes compagnies de chemins de fer du Canada, et distinguant ceux au-dessous du taux de deux cents par mille d'avec ceux au-dessus de ce taux. Aussi, le nombre de polices d'assurances sur la vie en vigueur, d'après l'échelle suivante : \$500 et au-dessus, \$1,000, \$2,000, \$5,000, \$10,000, \$25,000, \$50,000. Aussi, le nombre d'assurances sur les enfants et le montant de cette classe d'assurances. Présenté (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Boulton.* . . . . . *Pas imprimée.*
- 77.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 28 mars 1898,— Copie des documents, lettres, télégrammes, rapports, recommandations, contrats, états de paiements, et de la correspondance échangée entre le ministre de la milice et toute personne quelconque ; aussi, des rapports et arrêtés du conseil relatifs à l'équipement de la force de milice et concernant les patentes Oliver, Lewis et Merrian. Présentée (au Sénat) le 4 mai 1898.—*Hon. M. Landry.* . . . . . *Pas imprimée.*
- 77a.** Réponse supplémentaire au N° 77. Présentée (au Sénat) le 30 mai 1898.—*Hon. M. Landry.*  
*Pas imprimée.*
- 78.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie de tous les divers tarifs, supplémentaires, réguliers et spéciaux, qui ont été appliqués de temps à autre sur l'Intercolonial depuis la nomination de M. Harris. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Foster.* . *Pas imprimée.*
- 78a.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mars 1898—Copie de tous papiers et correspondance, y compris copie de l'annonce se rapportant à l'adjudication du contrat de l'Intercolonial pour barrières de fermes, durant l'hiver de 1896-97 ; copie de contrat de l'Intercolonial avec le nommé McNeil, de New-Glasgow, N.-E., et copie des soumissions et des dépôts faits par divers soumissionnaires pour ces travaux. Présentée le 5 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper.*  
*Pas imprimée.*
- 79.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Copie de tous papiers et correspondance entre les officiers du département des Chemins de fer et Canaux et autres départements au sujet d'une réclamation de D. Connors, écr, Bayfield, Antigonish, pour pertes causées par le feu, comme aussi entre le réclamant et autres et le département. Présentée le 5 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper.* . . . . . *Pas imprimée.*
- 80.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie du rapport adressé au gouvernement par M. Wilfrid Mercier, qui a été chargé de faire une enquête sur la conduite des employés de l'écluse Sainte-Anne, sur la rivière Ottawa. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Monk.* . . . . . *Pas imprimée.*
- 81.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie des comptes de M. H. H. Robertson, registraire de la cour d'élection lors du procès d'élection qui a eu lieu dans la cité de London dans l'automne de 1897, pour contester le droit de Thomas Beattie, écr, de siéger comme député de la cité de London, en rapport avec le dit procès, et copie des pièces justificatives, des certificats, et de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 10 mai 1898.—*M. Calvert.*  
*Pas imprimée.*
- 82.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes pétitions, rapports, demandes, lettres, télégrammes, preuve, dépositions, arguments, papiers, écrits, correspondance, adresses de juges, ordres en conseil et autres documents de toute espèce concernant la commutation de la sentence prononcée par Son Honneur le juge Ritchie, de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, contre Lyman Dart, ou concernant son pardon, ou toute demande de commutation ou de pardon ; aussi, copie de tous documents qui ont été pris en considération par le ministre de la Justice ou par le Solliciteur général, ou par Son Excellence le Gouverneur général en conseil en rapport avec la dite commutation ou le dit pardon. Présentée le 10 mai 1898.—*M. Borden (Halifax).* . . . . . *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N<sup>o</sup> 13—*Suite.*

- 83.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 février 1898.—Copie de toute correspondance, demandes de soumissions et soumissions reçues, rapports et ordres en conseil et liste de tous permis ou licences accordés, comprenant les noms des personnes auxquelles ils ont été accordés, l'étendue de terrain comprise et les conditions attachées à chacun de ces permis, le montant payé et à payer, en rapport avec les terrains aurifères à exploiter au moyen de travaux de mines ou de dragage dans les Territoires du Nord-Ouest et le district du Yukon. Présentée le 11 mai 1898.—*M. Foster.*  
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 83a.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 mars 1898,—Etat indiquant tous les permis de dragage sur la rivière Saskatchewan et ses tributaires donnés par le gouvernement durant les derniers dix-huit mois, le nom des personnes à qui ils ont été donnés, le montant du loyer et la somme payée, les travaux faits en vertu de ces permis, ainsi que les rapports officiels, s'il en existe, qui ont engagé le gouvernement à les accorder aux conditions qu'ils portent. Présentée (au Sénat) le 18 mai 1898.—*Hon. M. Lougheed.*  
*Imprimée pour les documents de la session.*
- 84.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898.—Copie de tous ordres en conseil, correspondance, réclamations, mémorandums, déclarations, mémoires, etc., se rapportant au gouvernement de l'Île du Prince-Edouard et à une délégation composée de M. Warburton, premier ministre de la province, M. H. C. McDonald, procureur général de la province, et autres, au sujet de questions pendantes entre le gouvernement de l'Île du Prince-Edouard et la Puissance du Canada. Présentée le 12 mai 1898.—*M. Martin.*  
*Imprimée pour les documents de la session.*
- 85.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897.—Copie de toutes pétitions, lettres et documents concernant les réclamations des vétérans des troubles de 1837-38 pour pensions ou autre compensation, de toutes réponses administratives à ces réclamations, et de tous autres papiers s'y rapportant. Présentée le 12 mai 1898.—*M. Cameron.*..... *Pas imprimée.*
- 86.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898.—Copie de toutes pétitions, rapports, lettres, correspondance et papiers, y compris toutes lettres, communications ou correspondance entre les différents départements du gouvernement, et particulièrement la lettre du ministre de la marine et des pêcheries sous la dernière administration adressée au ministre des travaux publics d'alors, et la lettre de l'honorable M. Dickey citée dans cette dernière, faisant allusion à l'enlèvement des restes des piliers du vieux pont à l'embouchure de la rivière Bear, N.-E. Présentée le 13 mai 1898.—*M. Mills.*..... *Pas imprimée.*
- 87.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898.—Copie du rapport de W. L. McKing, concernant la fabrication en Canada d'habillements pour la milice. Présentée le 16 mai 1898. *M. Belcourt.*..... *Imprimée pour la distribution.*
- 87a.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant :—  
1. Tous les contrats pour habillements militaires conclus par le gouvernement du Canada, depuis le 1er septembre 1896 ; 2. Le nom de chaque entrepreneur et le montant de son contrat ; 3. Le mode suivi pour demander des soumissions dans chaque cas, et les noms et montants mentionnés par chaque soumissionnaire. Présentée le 6 juin 1898.—*M. Monk.*..... *Pas imprimée.*
- 88.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897.—Copie de toute correspondance et télégrammes échangés entre le ministre de l'Agriculture ou aucun membre ou officier du gouvernement et toute personne quelconque au sujet du retrait ou du retrait projeté de l'aide ou du contrôle du gouvernement en ce qui concerne les beurrieres et les fromageries dans l'Île du Prince-Edouard. Aussi, copie de toute correspondance, etc., entre aucun membre ou officier du gouvernement et aucune personne quelconque représentant toute beurrierie ou fromagerie que l'on se propose d'établir et d'exploiter dans l'Île du Prince-Edouard. Présentée le 16 mai 1898. *M. Martin.*..... *Pas imprimée.*
- 89.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 mai 1897.—Copie de toutes lettres, papiers, correspondance, etc., concernant la fermeture, en mars dernier, du bureau de poste de Oak-Bay Mills, Québec. Présentée le 17 mai 1898.—*M. McAlister.*..... *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

- 89a.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1898,—Copie de toute correspondance, papiers, télégrammes, etc., en la possession du gouvernement ou d'aucun de ses membres ou fonctionnaires concernant la fermeture du bureau de poste à St. Mary's Road East, Ile du Prince-Edouard. Présentée le 18 mai 1898.—*M. Martin*.....*Pas imprimée.*
- 90.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes ou rapports entre les mains du gouvernement, concernant le décès de MacDonald et de Fraser qui ont contracté la diphtérie lorsqu'ils étaient employés à la construction du chemin de la Passe du Nid-de-Corbeau, et aussi concernant la tenue d'une enquête sur les restes de MacDonald et de Fraser, et l'ajournement de la dite enquête et l'émission d'un bref d'injonction pour empêcher le coroner Mead, de Fincher-Creek, de procéder à cette enquête ajournée. Présentée le 17 mai 1898.—*M. Bell (Pictou)*.....*Voir n° 90a.*
- 90a.** Rapport des commissaires chargés de s'enquérir des plaintes concernant le traitement des journaliers sur le chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau. Présenté le 2 juin 1898, par l'honorable C. Sifton.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 91.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Etat donnant les noms des personnes de qui ont été achetés des terrains pour les nouvelles améliorations sur la section Iroquois du canal des Galops, les montants payés, et la quantité de terrain achetée à chaque vendeur. Aussi, un état semblable pour la section Cardinal de ce même canal. Présentée le 17 mai 1898.—*M. Broder*.....*Pas imprimée.*
- 92.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous rapports à Son Excellence, ordres en conseil, papiers, correspondance et jugements de la cour Suprême du Canada, concernant la condamnation et la décharge du navire de pêche des Etats-Unis, le *Frederick J. Gerring*. Présentée le 18 mai 1898. *Sir Chs. Hibbert Tupper*.....*Pas imprimée.*
- 93.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 février 1898.—Copie de toute correspondance, demandes de soumissions reçues, rapports et ordres en conseil, contrats passés et tous autres papiers concernant le service de steamers en hiver, entre Saint-Jean et Halifax et la Grande-Bretagne, depuis le 1er juillet 1897. Présentée le 26 mai 1898.—*M. Foster*.....*Pas imprimée.*
- 94.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie du rapport du comité nommé par les autorités impériales pour étudier la question du câble télégraphique entre le Canada et l'Australie, et de toute correspondance ou rapports adressés à ce sujet au gouvernement canadien par les représentants du Canada dans le dit comité, ou par sir Sandford Fleming. Présentée le 25 mai 1898.—*M. Casey*.  
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 95.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes pétitions, papiers, correspondance, ordres en conseil, commissions, instructions, preuve, rapports et documents concernant l'enquête sur la conduite du juge Spinks, juge de cour du comté de Yale, tenue par l'honorable juge McColl, de la cour Suprême de la Colombie Anglaise. Présentée le 25 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.....*Pas imprimée.*
- 96.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers et correspondance concernant la mise en force, sur le littoral du Pacifique ou de l'Atlantique, des lois du Canada sur le cabotage. Présentée le 26 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.....*Imprimée pour la distribution.*
- 97.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant,—(a) Quels contrats pour harnais ou articles de sellerie militaires ont été donnés par le gouvernement du Canada, depuis le 1er septembre 1896. (b.) A qui ces contrats ont été donnés, et où ils ont été exécutés. (c.) Quels montants ont été payés pour l'exécution de ces contrats. (d.) Pour lesquels de ces contrats des soumissions publiques ont été demandées, et le montant de la soumission dans chaque cas ; Aussi, copie de toute correspondance du département de la milice au sujet de l'exécution de ces contrats. Présentée le 8 juin 1898.—*M. Monk*.....*Pas imprimée.*
- 98.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 15 mars 1898,—Copie de la correspondance et des télégrammes échangés entre le ministre de l'agriculture, ou tout autre membre de l'administration ou tout officier du gouvernement et les propriétaires ou agents

CONTENU DU VOLUME N<sup>o</sup> 13—*Suite*.

- de steamers, ou la chambre de commerce de Charlottetown, relativement à l'établissement d'un service d'emmagasinage à froid sur les steamers entre Charlottetown et les ports de la Grande-Bretagne ou des Indes Occidentales, et à la construction d'entrepôts frigorifiques à Charlottetown. Présentée (au Sénat) le 12 mai 1898.—*Hon. M. Ferguson*..... *Pas imprimée.*
- 99.** Règlements relatifs à la rivière Stikine et aux rivières et aux lacs qui s'y déchargent. Présentés (au Sénat) le 18 mai 1898, par l'honorable R. W. Scott. .... *Pas imprimée.*
- 100.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 juin 1897,— Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement impérial et celui du Dominion au sujet du traité français. Présentée (au Sénat) le 25 mai 1898.—*Hon. M. Landry*.... *Pas imprimée.*
- 101.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 17 mars 1898,— Etat détaillé fourni par le ministère de l'Intérieur, des articles des dépenses autorisées de M. W. H. Sowden, pendant la durée de son emploi comme agent d'immigration ; aussi les noms de toutes les personnes qui, en conséquence des représentations de M. Sowden dans les comtés de Midland, sont allées au Nord-Ouest canadien et qui, comme l'a dit le ministre dirigeant au Sénat et comme le pense le gouvernement, seraient allées sans cela aux Etats-Unis ; aussi la résidence de ces personnes avant leur départ pour le Nord-Ouest et le lieu où elles se sont établies dans le Nord-Ouest. Présentée (au Sénat) le 25 mai 1898.—*Hon. M. Kirchhoffer*..... *Pas imprimée.*
- 102.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 5 mai 1898,— Copie de toute la correspondance et des arrêtés du conseil relativement à l'occupation, par la Compagnie du chemin de fer d'Esquimalt et Nanaimo, de la réserve des sauvages Songhees, à Victoria, Colombie-Britannique. Présentée (au Sénat) le 26 mai 1898.—*Hon. M. Templeman*.  
*Pas imprimée.*
- 103.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 mars 1898,— Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et les autorités impériales relativement au rapatriement du 100<sup>e</sup> régiment Royal Canadien. Présentée (au Sénat) le 26 avril 1898.—*Hon. M. Boulton*..... *Pas imprimée.*
- 104.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute déclaration à l'entrée et à la sortie de tout port du Canada par le steamer des Etats-Unis, le *Yantic*, lorsqu'il a remonté le Saint-Laurent en 1897, et de tous papiers ou correspondance concernant son passage par le dit fleuve ou les canaux du Saint-Laurent. Présentée le 30 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*
- 105.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mai 1898, pour copie d'une lettre du major général Gascoigne, concernant certaines déclarations faites en parlement blâmant sa conduite comme officier commandant la milice du Canada, Présentée le 30 mai 1898.—*Sir Wilfrid Laurier*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 106.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1898,—Copie de tous papiers, reçus et documents en la possession du gouvernement se rapportant en quelque manière à une demande d'indemnité adressée au gouvernement par Hugh Richardson, écrivain, juge de la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest, pour pertes subies à Battleford pendant le soulèvement du Nord-Ouest en 1885. Présentée le 31 mai 1898.—*M. Davis*..... *Pas imprimée.*
- 107.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1898,—Copie de tous rapports et plans se rapportant en quelque manière à une route à travers les Territoires du Nord-Ouest vers le district du Yukon *via* Prince-Albert, la Saskatchewan, le lac Vert, l'Île à la Croix, la rivière Eau-Claire et le Fort-McMurray sur la rivière Athabaska. Présentée le 31 mai 1898.—*M. Davis*..... *Pas imprimée.*
- 108.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 15 mars 1898 demandant copie de tous les rapports adressés au département de la marine et des pêcheries par les officiers en charge du steamer *Petrel*, relativement au service exécuté par ce steamer pendant l'hiver de 1896-97, ainsi qu'un état détaillé des dépenses faites pour ce service et les recettes perçues pour le fret et les passagers. Présentée (au Sénat) le 30 mai 1898.—*Hon. M. Ferguson*.  
*Pas imprimée.*
- 109.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 mai 1898.—Copie de toute correspondance et rapports adressés au département de la milice concernant le cas d'un fermier du nom de Larose, de la paroisse de Saint-Laurent, dans le comté de Jacques-Cartier, qui a été blessé accidentellement au champ de tir de la côte Saint-Luc. Présentée le 1er juin 1898. *M. Monk*..... *Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

- 110.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 février 1898,—Copie de toute correspondance, demandes de soumissions, soumissions reçues, rapports et ordres en conseil, permis, licences ou baux d'affermage, avec les noms des personnes auxquelles ils ont été accordés et les conditions attachées à ces permis ou baux, et de tous autres papiers se rapportant à la concession des coupes de bois dans les Territoires du Nord-Ouest y compris le district du Yukon, depuis le 1er juillet 1897. Présentée le 3 juin 1898—*M. Foster.*  
*Pas imprimée.*
- 111.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie de tous rapports, correspondance, documents et papiers au sujet d'une demande d'indemnité formulée par Amable Frigon, de Montréal, pour une blessure qu'il a reçue au camp militaire de Laprairie en septembre 1891. Présentée le 3 juin 1898—*M. Casgrain* ..... *Pas imprimée.*
- 112.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 4 juin 1898, pour copie de toute correspondance concernant le transport des approvisionnements, pour 1898-99, pour la police à cheval du Nord-Ouest et les fonctionnaires du département de l'Intérieur dans le district du Yukon. Présentée le 4 juin 1898—*Hon. C. Sifton*..... *Pas imprimée.*
- 113.** Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 26 mai 1898, demandant copie du contrat passé entre le gouvernement et la "Beaver Line Company" pour le transport des malles à travers l'Atlantique; aussi, tous les mémoires, les lettres et la correspondance ayant rapport au dit contrat ou à son exécution, ou au refus de la compagnie de permettre à ses bateaux d'arrêter à Québec. Présentée (au Sénat) le 1er juin 1898—*Hon. M. Landry.*  
*Pas imprimée.*
- 114.** Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 11 mai 1898, demandant copie de la correspondance relative à la permission, refusée d'abord et accordée ensuite, au capitaine et major titulaire P. Bélanger, du 61e bataillon, de donner sa démission en conservant son grade de major, ainsi qu'il appert à l'ordre général de milice n° 55 de l'année 1894 et à la *Gazette du Canada* du 18 décembre 1897; aussi, tous documents, rapports et ordres concernant cette affaire. Présentée (au Sénat) le 1er juin 1898—*Hon. M. Landry*..... *Pas imprimée.*
- 115.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 25 mai 1898, demandant un relevé des soumissions reçues par le ministère de la milice et de la défense pour les travaux à faire au champ de tir à la cible, sur la rivière Ottawa, à l'est de la cité d'Ottawa; aussi, un relevé de l'évaluation des quantités sur laquelle les soumissions ont été basées, et un état de la date et du montant du chèque envoyé avec chaque soumission. Copie de la soumission de J. Lyons et copie du chèque accompagnant cette soumission, indiquant la date de l'acceptation par la banque. Présentée (au Sénat) le 3 juin 1898—*Hon. M. Macdonald (Victoria)*..... *Pas imprimée.*
- 116.** Etat faisant connaître les prix payés à Bate et Cie, pour les articles de provisions alimentaires fournis à la force militaire envoyée dans le district du Yukon au mois dernier. Présenté (au Sénat) le 3 juin 1898, par l'hon. D. Mills..... *Imprimé pour les documents de la session.*
- 117.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1898,—Copie de tous papiers, rapports et correspondance concernant le déplacement de commis des postes de leur domicile antérieur, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, en 1897 et 1898. Présentée le 7 juin 1898—*Sir C. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*
- 118.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Etat donnant les noms de tous les fournisseurs d'approvisionnement pour le camp militaire d'Aldershot, comté de King, N.-E., depuis juillet 1896, le prix alloué ou payé pour chaque classe d'articles fournis, les noms des soumissionnaires, les prix demandés par chaque soumissionnaire et les montants alloués. Aussi, une liste des prix payés pour chaque classe d'articles fournis pour le camp d'Aldershot en 1895, 1896 et 1897 et les noms des fournisseurs de chaque classe d'articles. Présentée le 9 juin 1898—*Sir C. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*
- 119.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 22 avril 1898, demandant toute la correspondance échangée entre les ministères de la milice, des travaux publics, de l'agriculture et toutes personnes quelconque, relativement à l'exposition de Québec de 1894 et à l'exposition prochaine de 1898. Présentée (au Sénat) le 7 juin 1898—*Hon. M. Bernier.*  
*Pas imprimée.*

CONTENU DU VOLUME N° 13—*Fin*.

- 120.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 12 mai 1898, demandant copie des documents suivants se rapportant à la nouvelle adjudication de contrats pour la construction des sections 1, 2, 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 1. Copie de l'avis demandant des soumissions pour la nouvelle adjudication des sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 2. Copie des devis pour la nouvelle adjudication des sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 3. Copie de la soumission de M. J. M. Hogan. 4. Copie de la soumission de M. Andrew Onderdonk. 5. Copie de l'arrêté du conseil, ou du ministre des chemins de fer et canaux, ou de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, abrégeant le délai fixé pour l'achèvement des sections 4, 5, 6 et 7, de la fin d'octobre 1899 à la fin d'octobre 1898. 6. La minute ou le mémoire d'une convention ou d'une conversation entre M. Andrew Onderdonk, entrepreneur des sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges et le ministre des chemins de fer et canaux, ou l'ingénieur en chef, faite ou tenue entre le 17 et le 20 mars 1897, ces deux jours inclusivement, ou à une date ultérieure, à l'effet que si M. J. M. Hogan, le plus bas soumissionnaire pour les sections 4, 5, 6 et 7 refusait de signer le contrat, A. Onderdonk entreprendrait les travaux aux prix donnés dans sa (Onderdonk) soumission et s'engagerait à les terminer à la fin d'octobre 1898. 7. Copie d'une lettre, ou d'une dépêche, adressée à M. J. M. Hogan, entre le 17 et le 22 mars 1897, ces deux jours inclusivement, le notifiant qu'il était le plus bas soumissionnaire pour les sections 4, 5, 6 et 7. 8. Lettre de M. J. M. Hogan au ministre des chemins de fer et canaux, entre le 17 et le 22 mars 1897, ces deux jours inclusivement, refusant de signer le contrat pour les sections 4, 5, 6 et 7 pour lesquelles il était le plus bas soumissionnaire. 9. Copie du contrat passé avec A. Onderdonk pour les sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 10. Copie de l'arrêté du conseil, résiliant le contrat d'Archibald Stewart pour les sections 1 et 2 du canal Soulanges. 11. Copie de l'arrêté du conseil relatif à la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 12. Copie des avis publics ou des autres avis imprimés demandant des soumissions pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 13. Copie de l'avis envoyé à Hugh Ryan lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 14. Copie de l'avis envoyé à John Ryan, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 15. Copie de l'avis envoyé à Allan R. McDonnell, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 16. Copie de l'avis envoyé à W. J. Poupore, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 17. Copie de l'avis envoyé à un nommé Cleveland, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 18. Copie de l'avis adressé à M. P. Davis, ou à Wm. Davis et Fils, lui demandant ou leur demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 19. Copie des avis adressés à d'autres entrepreneurs leur demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 20. Copie des devis et de la forme des soumissions pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 21. Copie de toutes les soumissions *verbatim* et *litteratim* pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 22. Copie *verbatim* et *litteratim* du contrat de MM. Ryan et Macdonnell au sujet des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 23. Copie de l'avis ou des renseignements donnés aux soumissionnaires des sections 1 et 2 du canal Soulanges, au sujet du matériel dont ils auraient l'usage, et des conditions auxquelles ils pourraient s'en servir. 24. Etat du montant et de la nature du cautionnement donné par MM. Ryan et Macdonnell pour l'accomplissement de leur contrat relativement aux sections 1 et 2 du canal Soulanges. 25. Copie de l'avis aux soumissionnaires pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges que le gouvernement fournirait une carrière pour l'usage des entrepreneurs. 26. Copie du contrat passé avec MM. Ryan et Macdonnell au sujet de la carrière de Rockland. 27. Etat de la *royalty* devant être payée par MM. Ryan et Macdonnell au département sur la pierre extraite de la carrière de Rockland. 28. Copie de l'arrêté du conseil, tenu entre le 15 et le 29 mai 1897 (ces deux jours inclusivement), au sujet du paiement de \$10,000 à M. Archibald Stewart. 29. Copie d'une lettre ou d'une dépêche du département des chemins de fer et canaux adressée à un nommé C. W. Ross, commis dans le ministère des chemins de fer et canaux, dans le mois de décembre 1897 ou de janvier 1898, lui ordonnant d'entrer de force dans le bureau de M. Archibald Stewart, à sa carrière à Rockland. 30. Copie des lettres ou dépêches adressées par le ministère des chemins de fer et canaux à un nommé Middleton, inspecteur du gouvernement à Rockland, pendant le mois de décembre 1897 et jusqu'au 13 janvier 1898. Présentée (au Sénat) le 11 juin 1898.—*Hon. M. Lougheed*..... *Pas imprimée.*



CANADA

---

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897

SOU MIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, ARTICLE 37 DE  
STATUTS RÉVISÉS DU CANADA.

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT*



OTTAWA :

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE  
MAJESTÉ LA REINE

1898



## Travaux Publics.

*A Son Excellence le très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, Comte d'Aberdeen, Vicomte Formartine, Baron Haddo, Methlic, Tarves et Kellie, dans la pairie d'Ecosse ; Vicomte Gordon d'Aberdeen, dans la pairie du Royaume-Uni ; Baronnet de la Nouvelle-Ecosse, etc., etc., Gouverneur Général du Canada.*

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

J. ISRAEL TARTE,

*Ministre des Travaux publics.*

OTTAWA, 12 avril 1898.



# Travaux Publics.

## INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

## RAPPORT ET DES ANNEXES

Localité, etc.	Nature des travaux, etc.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Actes du parlement	Relatifs aux travaux publics		211
Administrateurs du département			227
Agassiz, C.-B.	Ferme expérimentale		6, 18
Agence des travaux publics, C.-B.			13
Alameda, T.N.-O.	Bureau des terres fédérales		17
Albérni, C.-B.	Bureau des sauvages		18
Alexandria, Ont.	Réforme		4
Almonte, Ont.	Bureau de poste, etc		4, 15
Amherst, N.-E.	do		3, 14, 22
Amherstburg, Ont.	do		4, 15, 31
do	Dragage		10
Anderson's-Hollow, N.-B.	Reconstruction du brise-lames		8, 69
Annadale, I.P.-E.	Réparations à la jetée		8, 62
Annapolis, N.-E.	Edifice public		14, 75
Anse à L'Eau, P.Q.	Nouvel hangar à marchandises		9, 22
do au Beaufile, P.Q.	Débarcadère		9, 80
do au Griffon, P.Q.	do		9, 80
do aux Canards, P.Q.	do		9, 80
do Saint-Jean, P.Q.	Réparations à la jetée		9, 74
Antigonish, N.-E.	Bureau de poste, etc		3, 14, 22
Architecte-en-chef	Rapport de l'architecte intérimaire		20
Arichat, N.-E.	Bureau de poste		14
do	Douane		14
do	Ouverture et clôture de la navigation		242
Arisaig, N.-E.	Réparations au quai		7, 52
Arnprior, Ont.	Bureau de poste		4, 30
Avonport, N.-E.	Quai et réparations		7, 53
Aylmer, P.Q.	Bureau de poste		4, 14, 27
Baddeck, N.-E.	do		3, 14, 22
Bagotville, Saint-Alphonse de	Construction d'un hangar		9, 89
Baie de Saint-Pierre, I.P.-E.	Réparations		8
Baie du Français	Dragage		10, 145
Barrie, Ont.	Bureau de poste		4, 15, 52
Bassin Louise, P.Q.	Améliorations	ix	175, 176, 177, 199
Bassins de radoub	do		240
do	Préposés aux		240
Bathurst, N.-B.	Bureau de poste		3, 14, 25
do	Ouverture et clôture de la navigation		242
Battleford, T.N.-O.	Bureau d'enregistrement		17
do	Bureau des terres		17
do	Pont de la riv. Bataille	xxi	190
Beaver-Lake	Bureau des terres fédérales		17
Belfast, I.P.-E.	Réparations à la jetée		8, 62
Belle-River, Ont.	Dragage		10, 144
Belly-River, Lethbridge	Ponts	xxi	190
Belleville, Ont.	Bureau de poste		4, 15, 32
do	Dragage		10, 145
do	Ouverture et clôture de la navigation		242
Belœil, rivière Richelieu	Dragage		138
Berlin, Ont.	Bureau de poste		4, 15
Berthier (en haut)	Nouveau brise-glace		9, 76
do	Dragage du chenal		142
Boucherville, P.Q.	do		142

Localité, etc.	Nature des travaux, etc.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Boularderie, Ross Ferry	Réparations		7, 53
Bowmanville Harbour, Ont.	Dragage		10, 145
Brampton, Ont.	Bureau de poste.		4, 15
Brandon, Man.	Bâtiment des immigrants.		6, 41, 17
do	Bureau de poste, etc.		6, 41, 17
do	Ferme expérimentale.		6, 17
Brantford, Ont.	Bureau de poste, etc.		4, 15
Brockville, Ont.	do		4, 15, 32
Burlington, Ont., canal de.	Réparations aux jetées		10, 92
do pont		xxi	12, 189
Calgary, T.N.-O.	Bâtiment des immigrants.		6, 17
do	Bureau d'enregistrement.		17
do	Bureau de poste.		6, 17
do	Bureau des terres fédérales.		6
do	Bureau du commis des travaux.		6, 17
do	Palais de justice		6, 17, 43
do	Pont Langevin	xxi	190
Calumet, P.Q.	Station		9
do	Dragage.		142
Campbellton, N.-B.	do		8
do	Ouverture et clôture de la navigation		242
Canada.	Dragueur		113, 117, 120, 124
Cap-à-l'Aigle.	Réparations à la jetée		9, 76
Cap-Chatte.	Débarcadère		9, 80
Cap-des-Rosiers	do		9, 80
Cape Breton.	Dragueur.		123, 126
Cap-Tourmente, N.-B.	Réparations à la jetée		8, 69
Carbray, T., feu	Gratification à sa veuve.		13
Cardigan-Nord, I.P.-E.	Réparations à la jetée.		8, 65
Carleton-Place.	Bureau de poste.		4, 15
Carleton, Saint-Jean, N.-B.	do		14
Cayuga, Ont.	do		4, 15, 32
Champlain.	Monument.		13
Chapel-Point, I.P.-E.	Réparations à la jetée.		8
Charlottetown, I.P.-E.	Bureau de l'ingénieur.		14
do	Dragage.		8, 114, 115, 116
do	Edifice fédéral		3, 14, 21
do	Hôpital de la marine		3, 21
do	Ouverture et clôture de la navigation.		3, 22
Chatham, N.-B.	Bureau de poste.		3, 14, 25
Chatham, Ont.	do		4, 15, 32
Chauffeurs.	Edifices publics.		233
Chaussées et ponts.		xxi	
Chenal des navires.	Montréal et Québec	viii	138
Cheverie, N.-E.	Réparations au quai.		7, 53
Chicoutimi, P.Q.	Prolongement de la jetée.		9, 76
China-Point, I.P.-E.	Réparations do		8, 63
Chlorydorme, P.Q.	Débarcadère.		9, 80
Church-Point, N.-E.	Réparations au quai, etc.		53
do P.Q.	Construction d'un brise-lames.		7
Clifton, Ont.			15
Coaticook, P.Q.	Bureau de poste, etc.		4, 14
Cobourg, Ont.	do		4, 15
do	Dragage.		10, 145
Collingwood, Ont.	Ouverture et clôture de la navigation		242
do	Réparations au brise-lames.		10, 92
Combustible.	Edifices publics		46
Comptable en chef.	Rapport du	vi	1
Comptoir de York, T.N.-O.	Ouverture et clôture de la navigation		243
Contrats adjugés.	Rapport du greffier en loi	vii	215
Cornwall, Ont.	Bureau de poste, etc.		5, 15, 32
Correspondance officielle.	Relevé de la	vi	279
Coteau-du-Lac, P.Q.	Réparations au quai		9
Coteau-Landing.	do		9, 77
Crapaud, I.P.-E.	Dragage à la jetée.		114
do	Réparations à la jetée Victoria.		8, 64
Cribben's-Point, N.-E.	Réparations au quai.		8, 64
Colombie-Britannique.	Dragage.	vii	167
do	Edifices publics.	vi	45
do	Havres et rivières.	vi	98

# Travaux Publics.

Localité, etc.	Nature des travaux, etc.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Dalhousie, N.-B.	Bureau de poste.		14
Dartmouth, N.-E.	do		3, 14, 22
Dépenses		i	1
Digby, N.-E.	Construction d'une jetée.		7, 54
Dragages	Rapport de l'ingénieur en chef.		111, 175
Dragueurs et outillage.	Provinces maritimes	iv	11, 173
do	Ontario et Québec.	viii	11, 173
do	Manitoba.	iv	11, 173
do	Colombie-Britannique	vii	11, 174
do	Réparations		174
do	Chenal des navires, Montréal et Québec.	iv	174
do	Nouveaux	ix	174
Duncan River, C.-B.	Améliorations		11, 100
Dundas.	Bureau de poste.		5, 15, 32
Dundee.	Douane.		4, 14
Eclairage des édifices publics.			46
East Jordan	Réparations au quai.		7, 58
Edifices du parlement		xvi	5, 38, 217
Edifices publics.	Colombie-Britannique.	vii	7
do	Manitoba.		6
do	Ontario		5
do	Territoires du Nord-Ouest.		6
do	Impressions, papeterie, frais de voyage, loyers, salaires, éclairage, combustible, eau.	ii	7
Edmonton, T. N.-O.	Bureau d'enregistrement.		6, 17, 43
do	Bureau des terres fédérales		17
do	Pont sur la rivière Saskatchewan.		12
Elkhorn	Ecole d'industrie.		42
Esquimalt	Bassin de radoub.		11, 177, 199
Estevan	Bureau des terres fédérales		17
Etang du Nord.	Réparations au brise-lames.		9, 78
Farnham-Ouest, P.Q.	Bureau de poste		4, 15
Ferme expérimentale d'Ottawa.	Rapport de l'architecte.		34
Fourchu-Harbour, N.-E.	Dragage		7, 112
Fort-Dufferin, Saint-Jean, N.-B.	Ouvrage de protection.		8, 70
Fraserville (Rivière-du-Loup).	Edifice public.		27
Frédéricton, N.-B.	Bureau de poste		3, 14, 25
do	Construction d'un quai		8
do	Dragage, rivière Saint-Jean.		116
Galerie nationale des Arts.	Rapport du conservateur	viii	275
Galt, Ont.	Bureau de poste.		5, 15, 32
Gananoque, Ont.	do		5, 15
do	Douane.		15, 32
Gardiens, mécaniciens, etc.	Des édifices publics		233
Gardners'-Creek, N.-B.	Nouveau quai		8, 70
Gaspé.	Ouverture et clôture de la navigation.		242
George McKenzie.	Dragueur		242
Georgetown, I.P.-E.	Ouverture et clôture de la navigation.		7, 55
Georgeville, N.-E.	Prolongement du quai.		197
Glissoirs et estacades.	Rapport du percepteur.	xxi	12
do	Rivière Noire		12
do	do Coulonge.		12
do	do Dumoine.		12
do	do Gatineau.		12
do	do Madawaska.		12
do	do Petewawa.		12
do	En général.		180
do	Région de Newcastle.		12, 187
do	do de l'Ottawa.		11, 180, 187
do	do du Saguenay.		11
do	do du Saint-Maurice.		11, 183
do	Personnel employé.		220
Goderich, Ont.	Bureau de poste, etc.		5, 15
do	Ouverture et clôture de la navigation.		242
do	Reconstruction du brise-lames.		10, 93
Grand-Etang, N.-E.	Amélioration de l'entrée du havre.		7, 55
Grand-Pabos.	Réparations à la jetée.		9, 78
Grande-Madeleine.	Débarcadère		80

Localité, etc.	Nature des travaux, etc.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Grande-Rivière.....	Réparat. de la jetée; const. d'un hangar.		9, 78
Grande-Vallée, P.Q.....	Débarcadère.....		9, 80
Gray's-Point, riv. Saint-Jean, N.-B.....	Construction d'un quai.....		8, 74
Grosse-Isle.....	Quarantaine.....		4, 27, 28
Guelph.....	Bureau de poste.....		5, 15, 32
Hamilton, Ont.....	Bureau de poste.....		5, 152
do.....	Douane.....		15, 33
do.....	Dragage.....		10, 145
do.....	Edifice fédéral.....		15
do.....	Salle d'exercices.....		15
Havres et rivières.....	Ile du Prince-Edouard.....		8
do.....	Nouveau-Brunswick.....		8
do.....	Québec.....		9
do.....	Ontario.....		10
do.....	Manitoba.....		11
do.....	Nouvelle-Ecosse.....		7
do.....	Territoires du Nord-Ouest.....		11
do.....	Colombie-Britannique.....	vi	11
do.....	En général.....	iv	11
Hawkesbury.....	Dragage.....		10, 146
Herring-Cove, N.-B.....	Réparations au brise-lames.....		8, 71
Hickey's-Pier, I.P.-E.....	Réparations.....		8, 64
Hiltz-Narrows, N.-E.....	Réparations au brise-lames.....		7, 55
Hnausa-Wharf.....	Construction.....		11
Hull, P.Q.....	Bureau de poste.....		4, 14
Hurd's-Point, I.P.-E.....	Réparations à la jetée.....		8, 64
Incendie.....	Edifice de l'ouest.....	iii	
Indian-Head.....	Ferme expérimentale.....		6, 17
Ingénieur en chef.....	Son rapport sur les travaux publics.....		49
Ile-aux-Coudres.....	Réparations au quai.....		9, 79
Ile-aux-Perdrix.....	Quarantaine.....		3, 25, 73
do.....	Quai.....		8
Ile Perrot.....	do.....		4, 14, 28
Ile Stoney, N.-E.....	Réparations.....		8
Ile du Prince-Edouard.....	Jetées, etc.....	xxii	62
do.....	Edifices.....	xxiii	21
do.....	Dragage.....	xxiii	114
Jemseg, N.-B.....	Dragage.....		116
Jetées en aval de Québec.....			9
Joggins, N.-E.....	Travaux au brise-lames.....		7, 55
Joliette, P.Q.....	Bureau de poste.....		4, 14, 28
Kamloops, C.-B.....	Bureau des terres fédérales.....		18
Kamouraska, P.Q.....	Réparations au quai.....		9, 79
Kier's-Shore, I.P.-E.....	do.....		8, 65
Kincardine, Ont.....	Dragage, etc.....		10, 93
do.....	Ouverture et clôture de la navigation.....		243
Kingston, Ont.....	Bassin de radoub.....		10, 176, 200
do.....	Bureau de poste.....		5, 16, 33
do.....	Bureau du revenu de l'intérieur.....		5, 15
do.....	Collège militaire.....		5, 16
do.....	Douane.....		5, 15, 33
do.....	Entrepôt de vérification.....		15
do.....	Havre.....		10
do.....	Ouverture et clôture de la navigation.....		243
Kingsville, Ont.....	Réparations à la jetée.....		10, 94
Lachine, P.Q.....	Bureau de poste.....		14
Lac Dauphin.....	Bureau des terres fédérales.....		17
Lacs Simcoe et Couchiching, Ont.....	Contrôle des eaux des lacs.....		10, 94
Lac Winnipeg.....	Dragage à l'embouch. de la rivière Rouge.....		164
do.....	Quais.....		98
La Madeleine, P.Q.....	Débarcadère.....		9
Lanoraie, P.Q.....	Réparations au quai.....		9, 80
Laprairie, P.Q.....	Amélioration du chenal.....		9, 143
do.....	Bureau de poste.....		4, 14, 28, 80
Larry's-River, N.-E.....	Dragage.....		7, 113
L'Ardoise, N.-E.....			7



# Travaux Publics.

Localité, etc.	Nature des travaux, etc.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Les Eboulements, P. Q.	Quai réparé.		9, 80
Lethbridge	Bureau des terres		17
do	Palais de justice, bureau de poste, etc.		6, 17, 43
do	Pont sur la rivière Belly		190
Levés hydrographiques et inspections.		xxii	13, 192
Lévis.	Bassin de radoub.		9, 175, 200
do	Batiment des immigrants.		14
Lignes télégraphiques.	Rapport sur les lignes de l'Etat.	v	247
do	Dépenses		12, 13
do	Recettes		253
Lindsay, Ont.	Bureau de poste.		5, 16
L'Islet, P. Q.	Réparations à la jetée		9, 81
Liverpool, N.-E.	Dragage.		7, 113
London, Ont.	Batiment des immigrants.		5
do	Bureau de poste.		5, 16, 33
do	Douane.		5, 16, 33
do	Ecole d'infanterie		5
Longueuil, P. Q.	Réparations au quai.		9, 81
L'Orignal, Ont.	Reconstruction du quai.		10, 95
Lotbinière, P. Q.	Amélioration du quai.		9, 81, 138
Louisbourg	Ouverture et clôture de la navigation		243
Lower-Horton, N.-E.	Réparations au quai.		56
Lucan.	Bureau de poste		5
Lunenburg, N.-E.	do		3, 14, 23
Mâchoire-d'Orignal	Palais de justice.		6, 17
Macleod.	Douane		6, 17
do	do		17
Magog.	Réparations au quai		9, 82
Malbaie	Réparations à la jetée.		9, 83
Manitoba.	Dragage	xi	164
do	Edifices.	x	41
do	Quais	x	98
Maple-Creek.	Bureau des terres		17
Margaree, N.-E.	Protection de la grève.		7, 56
Margaretville, N.-E.	Reconstruction de la jetée brise-lames.		7, 56
McNair's-Cove, N.-E.	Réparations au brise-lames.		7, 57
Meaford-Harbour	Dragage.		10, 146
Mécaniciens, etc.	Edifices publics		46, 234
Medicine-Hat.	Palais de justice.		43
Metlakahtla, C.-B.	Ecole d'industrie.		18
Midland-Harbour.	Dragage		10, 146
Mille-Iles, P. Q.			9
Minnedosa.	Bureau des terres		17
Mistassini, rivière	Nouveau quai.		9, 82
Moncton, N.-B.	Bureau de poste		3, 14, 25
Monk's-Head, N.-E.	Réparations au pont		7, 57
Montague, I.P.-E.	Bureau de poste.		3, 14
Montmagny, P. Q.	Quai reconstruit.		9, 82
Montréal.	Bureau de l'immigration		15
do	Bureau de poste		4, 15, 29
do	Bureau des examinateurs du S. C.		4, 14
do	Bureau du revenu de l'intérieur.		4, 15, 28
do	Douane.		4, 14, 28
do	Edifices fédéraux		15
do	En général.		4
do	Entrepôt de vérification		4, 15, 28
do	Havre—chenal des navires.		9, 138
do	Ouverture et clôture de la navigation		243
do	Salle d'exercices.		15
Moosomin	Palais de justice		6, 17, 43
Morden, N.-E.	Réparations au brise-lames.		7, 57
Nanaimo, C.-B.	Bureau de poste.		6, 18, 45
do	Havre, chenal du nord.		11, 167
Navigation.	Dates de l'ouverture et de la clôture.	xi	242
Negro-Point, Saint-Jean, N.-B.	Dragage du brise-lames.		8, 71
New-Carlisle, P. Q.	Réparations à la jetée.		9, 83
Newcastle, N.-B.	Bureau de poste.		3, 14, 25
do Ont.	Dragage.		10, 146
do do	Glissoirs et estacades.		199

Localité, etc.	Nature des travaux, etc.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
New-Glasgow.....	Bureau de poste.....		3, 14
New-London, I. P.-E.....	Réparations à la jetée.....		8, 65
Newport, Rivière des Flots, P. Q.....	Débarcadère.....		9, 80
New-Westminster, C.-B.....	Bureau de l'ingénieur.....		6, 18
do	do de poste.....		7, 18, 45
do	do des terres.....		6
do	Salle d'exercices.....		6, 18, 45
Niagara-Falls.....	Bureau de poste.....		5, 33
Noël, N.-E.....	Réparations au quai en pilotis.....		5, 57
Nouveau-Brunswick.....	Dragage.....	xii	116
do	Edifices.....	xi	25
do	Quais.....	xi	69
Nouvelle-Ecosse.....	Dragage.....	xiv	112
do	Edifices.....	xiii	22
do	Jetées, etc.....	xiii	52
Ontario.....	Dragage.....	xvii	144
do	Edifices.....	xv	131
do	Jetées, etc.....	xv	92
Orangeville, Ont.....	Bureau de poste.....		5, 16
Orillia, Ont.....	do.....		5, 16
Ottawa.....	Galerie des arts et musée des pêcheries.....	vi	5, 16
do	Edifice de la Banque d'Ottawa.....		16
do	Bureau de la commission des frontières.....		16
do	Central Chambers, loyer.....		16
do	Pont Union.....	xxi	12
do	Ferme expérimentale centrale.....		34
do	Hangar à houille, bassin du canal.....		16
do	Douane, loyer.....		16
do	Edifices des ministères.....		5, 16, 34, 35
do	Pont Dufferin.....	xxi	12
do	Durie's Chambers.....		16
do	Entrepôt de vérification.....		16
do	Protection contre l'incendie.....		5
do	Bureau des traducteurs des <i>Débats</i> .....		16
do	do de l'inspecteur du gaz.....		16
do	Musée géologique.....		5, 16, 34
do	Hôtel du gouvernement, réparations et entretien.....		5, 36
do	Hudson's Chambers, loyer.....		16
do	Décorations du jubilé.....		5
do	Edifice Langevin.....		38
do	Eclairage des édifices.....		46
do	Parc de la Côte du Major.....	xi	5, 38
do	Pont de la rue Maria.....	xxi	12
do	Pâté-Nagle, loyer, douanes, etc.....		16
do	Entrepôts de la police du N.-O.....		16
do	Observatoire.....		16
do	Edifices du parlement.....	xvi	16, 38
do	Terrasses du parlement.....	xvii	38
do	do trottoirs en asphalte.....		5
do	do chaussées.....		5, 38
do	Bureau de poste.....		5, 16, 39
do	do esplanade en asphalte.....		5
do	Imprimerie, réparations.....		5, 16, 37
do	Réparations et meubles.....		5
do	do après l'incendie du 11 février.....	iii	5
do	Enlèvement de la neige.....		5
do	Pont des Sapeurs.....	xxi	12
do	Russell-House, loyer.....		16
do	Pâté-Slater, marine et pêcheries.....		16
do	Pont de la rue Saint-Patrice.....		12
do	Edifice de la cour suprême.....		16, 39
do	Service du téléphone.....		5
do	Pont de la rue Wellington.....		12
do	Ateliers, loyer et éclairage.....		16
Owen-Sound.....	Dragage.....		10, 147
do	Ouverture et clôture de la navigation.....		242
Oyster-Pond, N.-E.....	Réparations au brise-lames.....		7, 58
Papineauville, Qué.....	Dragage.....		9, 143

# Travaux Publics.

Localité, etc.	Nature des travaux, etc.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Parc de la Côte du Major.....		xi	5, 38
Parrsborough, N.-E.....	Réparations au brise-lames.....		7, 58
Pembroke, Ont.....	Bureau de poste.....		5, 16, 39
Penetanguishene.....	Dragage, etc.....		10, 95, 147
Perce, Qué.....	Débarcadère.....		9, 80
do.....	Ouverture et clôture de la navigation.....		242
Percepteur des revenus.....	Rapport du.....	vii	197
Peterborough, Ont.....	Bureau de poste.....		5, 16, 39
do.....	Douane.....		16, 39
do.....	Revenu de l'intérieur.....		16
Petite-Madeleine.....	Débarcadère.....		80
Petite-Rivière (Saint-François).....	do.....		9, 80
Petrollea, Ont.....	Bureau de poste.....		5, 16, 39
Phillipsburg, P. Q.....	Nouvelle jetée.....		9, 83
Pickett's-Pier, N.-E.....	Réparations à la jetée.....		7, 58
Pictou, N.-E.....	Bureau de poste.....		3, 23, 70
do.....	Douane.....		3, 14, 24
do.....	Ouverture et clôture de la navigation.....		242
Pinette, I. P.-E.....	Réparations à la jetée.....		8, 66
Pointe-à-Valois, P. Q.....	Réparations au quai.....		9, 83
Pointe-à-la-Frégate, P. Q.....	Débarcadère.....		9, 80
Pointe-Gatineau.....	Réparations au quai.....		78
Pointe-aux-Trembles.....	Dragage.....		9, 138, 143
Point-Edward, Ont. (Sarnia).....	Bâtiment des immigrants.....		5
do.....	do.....		10, 147
Pont des Sapeurs.....		viii	189
Pont du Vieux, McLeod, T. N.-O.....		xxi	190
Port-Arthur, Ont.....	Bâtiment des immigrants.....		5
do.....	Bureau de poste, etc.....		5, 16, 40
do.....	Dragage.....		10, 147
do.....	Ouverture et clôture de la navigation.....		242
Port-Colborne, Ont.....	Bureau de poste.....		5, 16
Port-Daniel, Qué.....	Réparations à la jetée et au hangar.....		9, 83
Port-Dover, Ont.....	Ouverture et clôture de la navigation.....		242
Port-George, N.-E.....	Réparations au brise-lames.....		7, 59
Port-Hood, N.-E.....	Réparations à la jetée.....		7, 59
Port-Hope, Ont.....	Bureau de poste.....		5, 16, 40
do.....	Dragage et réparations à la jetée.....		10, 96, 148
do.....	Ouverture et clôture de la navigation.....		242
Port-Maitland, N.-E.....	Réparations.....		7, 59
Port-Mouton, N.-E.....	Dragage.....		7, 113
Port-Selkirk, I. P.-E.....	Réparations à la jetée.....		8, 67
Port-Stanley, Ont.....	Dragage et réparations à la jetée.....		11, 96, 148
do.....	Ouverture et clôture de la navigation.....		242
Portage-la-Prairie.....	Bureau de poste, etc.....		6, 41
Portland, N.-B.....	do.....		3, 14, 26
Pownal, I. P.-E.....	Réparations à la jetée.....		8, 66
Préposés.....	Aux glissoirs et estacades.....		230
do.....	Aux bassins de radoub.....		240
Prescott, Ont.....	Bureau de poste.....		5, 16
do.....	Douane.....		5, 16, 148
do.....	Dragage.....		11, 148
Prince-Albert, T. N.-O.....	Bâtiment des immigrants.....		17
do.....	Bureau des terres et bois de la couronne.....		17
do.....	Bureau des terres et d'enregistrement.....		6, 17, 44
do.....	Palais de justice et prison.....		6, 17, 43
Propriétés.....	Achetées et vendues par le ministère.....		222
do.....	Affermées par le ministère.....		223
Pugwash, N.-E.....	Nouveau quai.....		8, 60
Purvis-Mill, Saint-Jean, N.-B.....	Dragage.....		11, 116
Quaco, N.-B.....	Réparations aux jetées.....		8, 73
Québec.....	Édifices de la citadelle.....		4, 15, 29
do.....	Bureau du commis des travaux.....		4, 15
do.....	Bureau des mesureurs de bois.....		4, 15
do.....	Douane.....		4, 15, 29
do.....	Dragage.....		9
do.....	Salle d'exercices.....		4
do.....	Bureau de l'ingénieur.....		15
do.....	Entrepôt de vérification.....		4, 15, 29
do.....	Bâtiment des immigrants, levée Louise.....		4, 15, 29

Localité, etc.	Nature des travaux, etc.	P ages du rapport.	P ages des annexes.
Québec.....	Agence de la marine et de l'immigration.....		29
do.....	Navigation, ouverture et clôture.....		242
do.....	Observatoire.....		4, 15
do.....	Bureau de poste.....		4, 15, 29
do.....	Quarantaine.....		15
do.....	Quai de la reine.....		4, 15
do.....	Bureau des poids et mesures.....		4
do.....	Jetées, etc.....	xviii	74
do.....	Edifices.....	xix	27
do.....	Dragage.....	xx	138
Red-Deer.....	Bâtiment des immigrants.....		17
do.....	Bureau des terres fédérales.....		17
Régina.....	Bureau du commis des travaux.....		6, 17
do.....	Palais de justice.....		6, 17, 44
do.....	Bureau des terres fédérales.....		6, 17, 44
do.....	Bureaux du gouvernement.....		6
do.....	Bâtiment des immigrants.....		6, 44
do.....	Bureau des titres aux terres.....		17
do.....	Résidence du lieutenant-gouverneur.....		6, 17, 44
do.....	Bureau de poste.....		6, 17, 44
do.....	Bureau d'enregistrement.....		17, 17
Revelstoke, C.-B.....	Améliorations.....		99
Revenus.....		i	1
Richibouctou, N.-B.....	Dragage.....		8, 117
Richmond, P.-Q.....	Bureau de poste.....		4, 30
Rimouski, P.-Q.....	do do.....		4, 30
do.....	Ouverture et clôture de la navigation.....		243
Ristigouche, N.-B.....	Dragage à la Traverse.....		117
Rivière-aux-Renards, P.-Q.....	Débarcadère.....		9, 80
do Blanche.....	Réparations au quai.....		9, 83
do Châteauguay.....	Dragage.....		10
do Colombie.....			11, 99
do du Lièvre.....	Ecluse.....		10, 85, 200
do du Loup (Fraserville).....	Bureau de poste.....		4, 15
do do (en bas).....			10
do du Sud.....	Ouvrages de protection.....		10, 85
do Fraser, C.-B.....	Enlèvement de chicots.....		11
do do.....	Chenal des navires.....		11, 103
do Gatineau.....	Ouvrages de protection.....		10
do Kaminiotiquia.....	Dragage.....		11
do La Pluie.....	Construction d'un barrage.....		4, 11, 96
do L'Assomption.....	Améliorations.....		10, 85
do Nation du Sud.....	Dragage.....		10, 150
do Ottawa.....	Glissoirs et estacades.....		180, 196
do Ouelle.....	Quai.....		10, 86
do Richelieu, chenal Belœil.....	Jetée conductrice.....		86
do do.....	Jetées, brise-glaces.....		10, 87
do Rouge, embouchure.....	Dragage du lac Winnipeg.....		11, 164
do Sainte-Anne de la Pérade.....	Améliorations.....		10, 87
do Sainte-Anne du Saguenay.....	Nouvelles jetées.....		10, 89
do Sainte-Famille.....			10
do Saint-François.....			10, 143
do Saint-Jean et tributaires.....	Construction de quais.....		8, 74
do Saint-Jean Port-Joli.....			10, 91
do Saint-Jean des Chaillons.....			10
do Saint-Jean, Ile d'Orléans.....			10, 90
do Saint-Irénée.....			10, 90
do Saint-Laurent.....	Chenal des navires.....		10
do Saint-Louis.....	Vannes.....		10
do Saint-Maurice, entre les Gran- des-Piles et Latuque.....			10, 88
do Saint-Michel de Bellechasse.....			10
do Saint-Valentin.....			10
do Skeena, C.-B.....	Description.....		11, 109
do Thames.....	Dragage.....		11, 149
do Vernon, I.P.-E.....	Réparations à la jetée.....		8, 68
Roberval, Qué.....	Construction d'un hangar.....		9, 88
Rustico-Nord, I.P.-E.....	Ouverture et clôture de la navigation.....		242
Sandwich, Ont.....			11, 14

# Travaux Publics.

Localité, etc.	Nature des travaux, etc.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Sarnia, Ont.	Ouverture et clôture de la navigation		243
Saut-Sainte-Marie, Ont.	do do		243
Seaside, N.-E.	Nouveau quai		8, 60
Selkirk-Ouest, Man	Dragage		163
Service de l'eau	Édifices publics		46
Shédiac (Pointe du Chêne)	Ouverture et clôture de la navigation		243
Sherbrooke, Qué.	Bureau de poste, etc		4, 15, 31
Smith's-Falls, Ont.	do		4, 16
Sorel, Qué	do		4, 15, 31
do	Jetées brise-glaces		10
do	Ouverture et clôture de la navigation		243
Souris, I.P.-E.	Répar. au brise-glaces de la Pte de Knight		8, 67
South-Gut, N.-E.			
Spoon-Island, riv. Saint-Jean	Quai		8, 117
Sainte-Adélaïde de Pabos	Débarcadère		9, 80
Sainte-Anne du Saguenay			89
Sainte-Anne de Monts.	Débarcadère		9, 80
Sainte-Anne, Cap-Breton	Ouverture et clôture de la navigation		243
Sainte-Catherine, Ont.	Bureau de poste		6, 16, 40
Sainte-Famille, P.Q.	Réparations au quai		90
Saint-Henri, P.Q.	do		4, 15, 30
Saint-Hyacinthe, P.Q.	do		4, 15
Saint-Irénée, P.Q.	Réparations, etc., à la jetée		90
Saint-Ivon et Pointe-Sèche	Débarcadère		9, 80
Saint-Jean, P.Q.	Bureau de poste		4, 15, 30
Saint-Jean, N.-B.	Banque d'épargnes		3, 14, 26
do	Bureau de poste		3, 14, 26
do	Douane		3, 14, 26
do	Havre		8, 117
do	Ouverture et clôture de la navigation		243
Saint-Jérôme, P.Q.	Bureau de poste		4, 15, 30
Saint-Lin, P.Q.	do		15
Saint-Maurice, P.Q.			183, 198
Saint-Michel de Bellechasse	Réparations à la jetée		91
Saint-Pierre, Cap-Breton	Ouverture et clôture de la navigation		243
Saint-Régis, P.Q.	Douane		15
Saint-Roch de Québec	Bureau de poste		4, 15
Saint-Stephen, N.-B.	do		3, 14, 26
Saint-Thomas, Ont.	do		6, 16, 40
Saint-Valentin, P.Q.	Nouvelle jetée		91
Saint-Vincent-de-Paul	Pénitencier		4
Stratford, Ont.	Bureau de poste		4, 16, 40
Strathroy, Ont.	do		4, 16
Summerside, I. P.-E.	do		3, 14, 21
do	Ouverture et clôture de la navigation		243
Sussex, N.-B.	Bureau de poste		3, 14, 26
Sydney, Cap-Breton	do		3, 14, 24
do	Ouverture et clôture de la navigation		243
do	Quarantaine de Point-Edward		3
Sydney-Nord, N.-E.	Bureau de poste		3, 14, 24
do	Ouverture et clôture de la navigation	xii	242
Tadoussac ou Anse à l'Eau	do do		243
do	Réparations à la jetée		9, 75
Terrasses du parlement		xvii	5, 38, 217
Territoires du Nord-Ouest	Édifice public		43
Thompson, Sir John	Frais de ses funérailles		13
Thornbury, Ont.			11
Tignish, I.P.-E.	Réparations au brise-lames		8, 68
Toronto, Ont.	Sous-receveur général		6
do	Bureau des examinateurs du S. C.		6, 16
do	Douane		6, 16, 40
do	Salle d'exercices		6, 16
do	Bureau de l'ingénieur		16
do	Entrepôt de vérification		6, 16, 40
do	Creusage du havre		11, 97
do	Bureau du revenu de l'intérieur		6, 17, 41
do	Ouverture et clôture de la navigation		243
do	Bureau de poste		6, 17, 41
Tracadie, N.-B.	Lazaret		3, 14
Trenton, Ont.	Bureau de poste		6, 17

Localité, etc.	Nature des travaux, etc.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Trois-Rivières, P. Q.	Bâtisse de l'exposition.		4
do	Brise-lames		10, 92
do	Bureau de poste		4, 15, 31
do	Douane		4, 15, 31
do	Ouverture et clôture de la navigation		243
Trout-Cove, N.-E.	Réparations au brise-lames		8, 60
Truro, N.-E.	Bureau de poste		3, 14, 24
Valleyfield, P. Q.	do do		4, 15
Vancouver, C.-B.	dé do etc.		7, 18, 45
do	Douane		18
do	Dragage du havre		11, 169
do	Salle d'exercices		18
Victoria, C.-B.	Bureau de l'adjudant général		18
do	do de l'évaluateur		18
do	Casernes		18
do	Douane		7, 18, 45
do	Salle d'exercices		7, 18
do	Bureau de l'ingénieur		7, 18
do	Entrepôt de vérification		18
do	Havre		11, 170
do	Bureau des sauvages		18
do	Hôpital de la marine		7
do	Dépôt militaire		18
do	Bureau de poste (ancien)		7, 45
do	do (nouveau)		7, 18, 45
do	Banque d'épargnes		7
do	Bureau des poids et mesures		18
Victoria, I. P.-E.	Réparations à la jetée		8, 64
Victoriaville, P. Q.	Bureau de poste		4
Walkerton, Ont.	de do		6, 17
Wallace-Harbour, N.-E.	Construction d'un quai pour le passeur		8, 61
Westfield, N.-B.	Débarcadère, rivière Saint-Jean		8, 74
Webster's-Corner, I. P.-E.	Dragage dans la rivière de l'Est		116
Wetaskiwin.	Bureau des terres fédérales		17
Whitby, Ont.	Dragage		11, 150
Warton, Ont.	Ouverture et clôture de la navigation		243
William's-Head, C.-B.	Quarantaine		7, 11, 18, 46, 110
Windsor, N.-E.	Bureau de poste		3, 14, 24
do Ont.	Ouverture et clôture de la navigation		243
Winnipeg.	Bureau du commis des travaux		6, 17
do	do des bois de la couronne		6, 17, 42
do	Douane		6, 17, 42
do	Bureau des terres fédérales		6, 17
do	de de l'ingénieur		17
do	Entrepôt de vérification		6, 17, 42
do	Bâtiment des immigrants		6, 17, 42
do	Bureau des sauvages		6
do	Ouverture et clôture de la navigation		243
do	Bureau de poste		6, 17, 42
Wolseley	Palais de justice		6, 18, 44
Woodstock, N.-B.	Bureau de poste		3, 14, 27
Yamaska, P. Q.	Ecluse		10, 200
Yarmouth, N.-E.	Bureau de poste		3, 14, 24
do	Réparations aux ouvrages de protection		8, 61, 114
Yorkton	Bureau des terres fédérales		18

RAPPORT

DU

DÉPUTÉ-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

EXERCICE 1896-97.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 2 avril 1898.

A l'honorable J. ISRAEL TARTE,

Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport du ministère des travaux publics couvrant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DÉPENSES.

Les dépenses ont été comme suit :—

Havres, rivières, ponts, etc.....	\$695,438 87
Edifices publics.....	865,889 33
Télégraphes.....	64,720 01
Divers, y compris appointements, etc. ....	118,606 00
	<hr/>
	\$1,744,654 21

Comparées avec celles de 1895-96, les dépenses de 1896-97 accusent une augmentation; néanmoins, elles sont bien au-dessous de celles des cinq exercices précédents.

Dépenses—1890-91.....	\$2,762,020 98
“ 1891-92.....	2,084,644 38
“ 1892-93.....	2,274,448 47
“ 1893-94.....	2,315,021 67
“ 1894-95.....	2,033,219 53
“ 1895-96.....	1,583,409 35

REVENUS.

Les revenus se sont élevés à \$109,966.01—excédant considérable sur 1894-95 et 1895-96.

Revenus de 1890-91.....	\$136,154 88
“ 1891-92.....	100,929 71
“ 1892-93.....	126,185 25
“ 1893-94.....	119,779 36
“ 1894-95.....	101,846 27
“ 1895-96.....	102,439 12

Les revenus proviennent des sources suivantes:—

Glissoirs et estacades, région de l'Ottawa...	\$51,818 17	
“ “ “ du St-Maurice	22,090 50	
		\$73,908 67
Bassin de radoub d'Esquimalt.. .. .	\$7,514 89	
“ de Lévis .....	12,345 57	
“ de Kingston .....	6,360 90	
		26,222 09
Ecluse de la rivière du Lièvre.....	\$ 198 45	
“ “ Yamaska.....	254 91	
		463 36
Télégraphes. ....		9,371 92
		<u>\$109,966 01</u>

Vous observerez que les revenus provenant des glissoirs et estacades, des bassins de radoub et des écluses ont excédé de \$5,585.44 ceux de l'exercice précédent. Les perceptions opérées dans la région de l'Ottawa ont donné un surplus de \$2,180.52, et celles du Saint-Maurice un surplus de \$731.76. Ce sont les plus considérables que ces ouvrages aient jamais fournies.

Les recettes du bassin de radoub d'Esquimalt ont été de \$7,514.89, soit \$2,706.79 de moins que pendant le précédent exercice. Bien que le tonnage des navires entrés au bassin ait été plus considérable qu'en 1895-96, ils y sont restés moins longtemps. Ce bassin se ressent aussi beaucoup de la concurrence que lui fait le chemin de fer de marine qui loge des navires de 2,500 tonneaux, et ce à des prix si bas que les navires préfèrent même attendre des semaines pour y entrer. Les récentes découvertes du Yukon auront, entre autres résultats, celui d'amener aux ports de la Colombie-Britannique des navires d'un plus gros tonnage qui, au besoin, devront prendre le bassin du gouvernement.

Les recettes du bassin de Lévis ont été de \$12,346.57, excédant de \$3,511.18 sur 1895-96; celles du bassin de Kingston, \$6,360.60, excédant de \$2,405.82.

Les écluses de la rivière du Lièvre et de la rivière Yamaska ont produit \$463.36,—soit une diminution de \$51.37.

Les télégraphes ont donné \$9,371.92 de recettes, c'est-à-dire \$1,941.45 de plus qu'en 1895-96.

#### EDIFICES PUBLICS.

Les différents édifices publics du pays ont été entretenus sous le contrôle du ministère. Les réparations et rénovations ont été faites avec soin: vous en verrez les détails dans le rapport de l'architecte en chef intérimaire, à l'annexe 11. Quarante-cinq des édifices sont éclairés au gaz, 65 à la lumière électrique incandescente, 1 au gaz naturel, et les autres au pétrole. Des soumissions ont été demandées, par annonces publiées dans les journaux, pour fournir du charbon à 138 des édifices; plus de 200 édifices, en tout, ont été approvisionnés de bois et de charbon. La quantité ordinaire de charbon (5,000 tonnes) a été achetée pour les édifices d'Ottawa.

Je regrette d'avoir à consigner ici le désastreux incendie qui a eu lieu dans l'édifice ouest des ministères, en la cité d'Ottawa, le soir du 11 février 1897. Le feu, qui avait pris naissance sous le plancher d'une petite salle de l'attique occupée par



le ministère des chemins de fer et canaux et située vis-à-vis l'ascenseur, fut découvert quelques minutes avant 5 heures de l'après-midi; quoique les extincteurs dont l'édifice est muni fussent immédiatement mis en œuvre, l'incendie prit bientôt un développement tel que l'on dut mander la brigade des pompiers de la ville. Elle répondit sur le champ à l'appel; mais l'insuffisance du service d'eau et le fait que les pompiers ne connaissaient pas les dispositions intérieures de l'édifice firent que la lutte contre l'élément destructeur ne fut pas couronnée de succès, et bientôt il devint évident que tout l'attique, partant de la tour Mackenzie et couronnant le département des travaux publics et celui de la marine et des pêcheries, était irrévocablement condamné. Tous les efforts possibles furent déployés pour sauver les nombreux plans, livres, papiers et documents qui se trouvaient dans les bureaux occupés par des employés de notre département et de ceux de la police à cheval et de la marine. Nombre de gens offrirent spontanément leurs services pour aider à transporter ces précieux effets en lieux sûrs. Les parties inférieures de l'édifice furent peu atteintes par le feu, mais la quantité d'eau lancée sur l'édifice depuis 5 heures de l'après-midi jusque vers 6 heures du matin y fit des dégâts considérables qui forcèrent les ministères installés dans l'édifice—sauf ceux du revenu de l'intérieur et des chemins de fer dont les bureaux ne furent pas avariés—à chercher ailleurs un refuge temporaire. Le travail de déblaiement se fit avec méthode et la restauration de l'édifice fut commencée immédiatement afin que les ministères pussent réintégrer leurs bureaux aussitôt que possible. Le ministère des travaux publics fut le premier à rentrer le 24 avril, et fut bientôt suivi par les ministères de la marine, de la milice et des douanes.

Ensuite commencèrent, sous la direction de l'architecte en chef, les travaux de construction d'un plancher incombustible dans l'étage supérieur de l'édifice, travaux qui donnèrent un résultat satisfaisant; et des contrats furent adjugés pour la fourniture et l'installation d'un toit en fer qui, avec sa couverture de cuivre, protégera désormais le nouvel étage de l'édifice contre toute possibilité d'incendie.

Pour plus ample protection, et afin de perfectionner le service d'eau nécessaire à cette protection, des conduits de 8 pouces ont été posés à partir de la grande conduite de la ville sur la rue Wellington jusqu'aux édifices du parlement et des ministères, et des contrats ont été conclus pour les fournitures de pompes puissantes mues par l'électricité qui seront installées dans chaque édifice et qui seront toujours à portée au premier signal d'incendie. Tous les édifices ont aussi été pourvus de tuyaux neufs, et nous espérons qu'au besoin les précautions qui ont été prises seront suffisantes pour mettre nos splendides édifices à l'abri de dommages comme ceux causés par l'incendie du 11 février.

Nous croyons que les édifices mentionnés dans le rapport de l'année dernière comme étant en voie de construction seront terminés dans le cours du prochain exercice; ces édifices sont: la salle d'exercices à Halifax et le nouveau bureau de poste à Victoria; ce dernier est à peu près en état d'être occupé par le département des postes.

Le bureau de poste de Rimouski a été terminé et occupé le 14 février dernier, et les édifices publics à Annprior et à Portage-la-Prairie achèvent.

Les sommes dépensées pour les édifices publics—construction, réparations et entretien—ont été en totalité de \$865,889,33.

## DRAGAGE.

Les travaux de dragage dans le grand chenal entre Montréal et Québec ont été continués, durant l'exercice, par quatre dragueurs. La quantité de déblais enlevée a été de 330,207 verges cubes ; le coût du dragage dépendait de la nature des matières à enlever. Là où il y avait du tuf, des pierres et des cailloux à enlever, le coût par verge cube a été de 43·02 centins ; lorsque c'était du tuf, du gravier et des pierres, le coût a été de 43·07 ; tandis que celui de l'argile et de la pierre a été de 10·21 centins, et celui de l'argile molle et de la pierre, 11·11 centins.

Dans les provinces maritimes, le ministère a fait du creusage à 21 différents endroits avec six dragueurs, le *St. Lawrence*, le *Canada*, le *New Dominion*, le *Prince Edward*, le *George McKenzie*, et le *Cape Breton*.

Le coût moyen par verge cube de matière enlevée a varié de 14·39 cents. pour le dragueur *St. Lawrence* à 67·09 cents. pour le *George McKenzie*.

Dans Québec, les dragueurs *St. Louis*, *Nithsdale* et *Canal No. 1* ont travaillé à dix différents endroits, le coût moyen du travail du *Nithsdale* étant 34·46 cents. la verge cube, celui de la *St. Louis*, 24·45 cents. la verge, et le *Canal No. 1*, 41·41 cents.

Dans l'Ontario, des travaux ont été faits à 18 différents endroits, par cinq dragueurs, savoir : le *Challenge*, au coût de 16·79 cents. par verge cube ; le *Ontario*, au coût de 10·78 ; le *Nipissing*, à 12·98 cents. ; le *Queen*, à 14·93 cents. et le *Dragueur n° 9* travaillant dans la rivière Kaministiquia, et à Port-Arthur, au prix minime de 4·70 cents.

Le nombre total de verges enlevées par la flotte entière, durant l'exercice, a été de 1,263,099 verges cubes.

## PORTS ET RIVIÈRES.

Les contrats signés par le département pour l'amélioration des différents ports et rivières mentionnés dans les annexes de ce rapport, ont été remplis avec un succès remarquable sous la surveillance des différents ingénieurs de district de ce département, et des sommes ont été inscrites dans les estimations budgétaires du prochain exercice pour la continuation des améliorations aux endroits les plus importants. Parmi les sujets qui ont occupé le plus sérieusement l'attention du département durant le dernier exercice financier, je dois mentionner l'amélioration du port de Montréal, et du chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, ainsi que l'approfondissement de l'entrée des ports les plus importants de l'Ontario pour subvenir aux besoins de la navigation pour le commerce du grain et autres branches du commerce maritime, qui sont de la plus haute importance et qui attirent la sérieuse attention des hommes d'affaires du pays.

Les travaux dans le chenal des navires entre Montréal et Québec ont été poussés avec une grande activité, et un nouveau dragueur du type *Laval*—le *Laurier*,—avec un nouveau et puissant remorqueur—le *St. Jean d'Iberville*—ont été ajoutés à la flotte de dragueurs du Saint-Laurent. Les annexes de ce rapport indiquent les différents endroits dans les diverses provinces du Canada où il a été fait des travaux, et en les lisant on comprendra le soin apporté par le chef du département pour répondre, dans la mesure du possible et des crédits votés, aux besoins du commerce du pays.

# Travaux Publics.

## TÉLÉGRAPHES.

Il y a 2,754 $\frac{3}{4}$  milles de lignes télégraphiques sous le contrôle du département, subdivisées en 2,548 $\frac{1}{4}$  milles de lignes de terre et 206 $\frac{1}{2}$  de câble sous-marin, comme suit :—

	Lignes de terre.	Câble.
	Milles.	Milles.
Dans Terre-Neuve.....	14	
“ Nouvelle-Ecosse.....	238 $\frac{1}{4}$	223 $\frac{3}{4}$
“ Nouveau-Brunswick.....	76	10 $\frac{1}{4}$
“ Québec.....	931	164 $\frac{3}{4}$
“ Ontario.....	24	8 $\frac{3}{4}$
“ Colombie-Britannique.....	567	
“ Territoires du Nord-Ouest.....	698	
	2,548 $\frac{1}{4}$	206 $\frac{1}{2}$

Les lignes télégraphiques de la Colombie-Britannique sont : la ligne Ashcroft-Barkerville, celle de Victoria à Cape-Beale, et les lignes réunissant Nanaïmo à Comox, et Alberni-Nanaïmo. La ligne dans Ontario relie Leamington à Pointe-Pelé et autres endroits sur l'île Pelée. Le service télégraphique dans Québec est divisé en cinq parties : une de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi ; la seconde allant de Murray Bay à la Pointe-aux-Esquimaux ; la ligne de la Quarantaine, de Québec à la Grosse-Île, et le service de l'île Anticosti aux îles de la Madeleine. Dans le Nouveau-Brunswick, les lignes du gouvernement établissent la communication entre Chatham et Escuminac, et aussi entre Eastport et Campobello, Grand Manan, les îles Cheney et Whitehead.

Les lignes de la Nouvelle-Ecosse s'étendent de Sydney-Nord à Meat-Cove, d'où communication est établie avec les îles de la Madeleine et les îles Saint-Paul par câble sous-marin. Il y a aussi communication télégraphique, sous le contrôle du gouvernement, entre Mabou et Chéticamp, ainsi qu'entre Barrington et Cap-Sable. Finalement, mentionnons les lignes des Territoires du Nord-Ouest qui s'étendent de Qu'Appelle à Edmonton et Saint-Albert sur un parcours de 607 $\frac{1}{2}$  milles, et de Moosejaw à Wood Mountain, 90 $\frac{1}{2}$  milles.

Les différentes lignes de télégraphe ont été, à peu d'exceptions près, maintenues en bon état durant l'exercice.

Le prolongement de la ligne de la côte nord au delà de la Pointe-aux-Esquimaux vers Belle-Isle, pour lequel il a été voté un crédit à la dernière session, est en voie de construction. Elle a atteint la baie de la Piastre, à 43 milles en aval de la Pointe-aux-Esquimaux en juillet, et un point à 43 milles plus en aval et à environ 12 milles à l'ouest du Petit Natashquan, en octobre ; des bureaux ont été ouverts au public à ces deux endroits. On se propose de continuer l'an prochain le prolongement de cette ligne sur la côte.

### OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le total de la correspondance de ce département l'an dernier a été très considérable. L'incendie du 11 février 1897 a détruit un ou deux registres de la division

du secrétaire, ce qui empêche de donner un état absolument exact. Le nombre total de lettres reçues serait d'environ 32,000; il a été expédié 18,227 lettres et environ 11,000 chèques.

### LOIS DU PARLEMENT.

On trouvera dans l'annexe n° 5, à la page 211, une liste des actes passés par le parlement du Canada, à la session qui s'est terminée le 29 juin 1897, et se rapportant au ministère des travaux publics.

### GALERIE DES ARTS.

Deux nouvelles peintures ont été ajoutées à la galerie des arts durant l'exercice, et envoyées par MM. E. Wylly Grier, A.R.C., et J. C. Pinhey, A.R.C. Ces peintures ont été présentées à la galerie par l'académie Royale du Canada, conformément à l'acte de constitution en corporation qui exige que les peintures diplômées soient déposées à la galerie Nationale.

Dix-neuf mille trois cents visiteurs ont inscrit leurs noms durant l'année, soit une diminution de 3,361, comparé à l'an dernier.

Le tableau suivant indique le nombre total de visiteurs, chaque année, depuis l'inauguration de la galerie, d'après le relevé du registre :

1882-83.....	8,261
1883-84.....	9,928
1884-85.....	11,893
1885-86.....	8,792
1886-87.....	11,943
1887-88.....	16,593
1888-89.....	14,241
1889-90.....	18,048
1890-91.....	21,289
1891-9.....	20,026
1892-93.....	16,717
1893-94.....	13,366
1894-95.....	19,146
1895-96.....	22,961
1896-97.....	19,300

Le rapport du conservateur de la galerie se trouve à l'annexe n° 13, page 273.

### COLOMBIE BRITANNIQUE.

PORTS ET RIVIÈRES.—Les travaux du département dans les ports et rivières de cette province, pendant l'exercice, ont été les suivants :—

Rivière Columbia, en amont de Golden.....	District de Yale.....	Amélioration du chenal.
do à Revelstoke..	do.....	Protection du bord de la rivière contre les affouillements.
do en amont de Revelstoke..	do.....	Enlèvement de roches.
Rivière Duncan.....	do.....	Enlèvement de roches et autres obstacles.
Rivière Fraser.....	do.....	Amélioration du chenal à travers des battures de sable.
Rivière Skeena.....	District de New-Westminster.....	Enlèvement de pointes de roches, souches, etc.
Quarantaine de Williams-Head ..	District de Victoria.....	Réparations au quai et amélioration du service de l'eau.

Voir annexe 3, page 98, etc.

## Travaux Publics.

EDIFICES :—Voici un résumé des travaux exécutés dans les édifices de cette province durant l'exercice :

Nanaïmo, Bureau de poste de,—Diverses réparations à l'appareil de chauffage, plomberie, et vitrage.

New-Westminster, Salle d'exercices,—Réparations aux cheminées, etc.

do Bureau de poste,—Râteliers pour sacs de poste fournis, et réparations ordinaires.

Vancouver, Edifice public,—Changements dans les voûtes de sûreté et les cabinets, nouveaux meubles fournis, réparations diverses.

Victoria, Douane,—Mêmes réparations, boyaux à incendie fournis.

do Nouvelle édifice public,—Presque terminé.

do Bureau de poste,—Réparations ordinaires, peinturé la boiserie, meubles de bureau fournis.

Williams-Head, Quarantine,—Bâti des hangars d'abri sur le quai, peinturé de nouveau les bâtiments.

Voir l'annexe n<sup>o</sup> 2, page 45, etc.

DRAGAGE :—Durant l'exercice, le dragueur *Mud Lark* a été occupé, du 14 janvier jusqu'à la fin de l'exercice, à draguer dans le port de Nanaïmo, dans le chenal sud, entre les nouveaux quais de la Compagnie de houille de Vancouver et l'entrée du port. Durant ce temps 418 $\frac{1}{2}$  charges de chalans de matières, représentant 56,200 verges cubes ont été draguées, au coût de \$7,620.21.

Le *Mud Lark* a aussi fait des opérations de dragage dans Burrard Inlet, et durant les neuf jours que le dragueur a travaillé, il a creusé un mouillage de 36 pieds de profondeur à l'eau basse, depuis la courbe au centre du quai du chemin de fer jusqu'à la ligne de 30 pieds de profondeur au delà de son extrémité est, et il a amélioré le mouillage le long de la partie ouest du quai. Il a enlevé environ 2,520 verges cubes de vase, de roche et de détritns, au prix total de \$1,866.26.

Le *Mud Lark* a aussi travaillé dans le port de Victoria pour creuser autant que le permettait le lit de roc, en avant du quai dans le port intérieur, entre la douane et le pont du chemin de fer. Il a enlevé environ 11,295 verges cubes de vase et d'argile dure, au prix total de \$3,462.20. Pour autres détails sur ces opérations, voir l'annexe n<sup>o</sup> 3, pages 167-173.

### PERCEPTEUR DES REVENUS.

Le rapport du percepteur des revenus se trouve à la page 195, annexe n<sup>o</sup> 4. Les recettes totales, sans compter le revenu des télégraphes, se sont chiffrées par \$100,594.09, et ont dépassé de \$5,565.44 celles de l'exercice précédent.

### CONTRATS.

A l'annexe n<sup>o</sup> 5, page 211 se trouve une récapitulation de tous les contrats adjudgés par le ministère durant l'exercice. A l'annexe n<sup>o</sup> 6, page 215 se trouvent les détails de toutes les propriétés acquises ou cédées durant l'exercice, et les baux consentis par Sa Majesté ou faits en sa faveur par le ministère.

## CORRESPONDANCE.

Les tableaux ordinaires exposant les états comparatifs du volume de la correspondance dans les différentes divisions ne sont pas aussi complets cette année qu'on pourrait le désirer. C'est dû à l'incendie de février dernier, qui a détruit le registre des chèques transmis par la division du secrétaire. Les autres états cependant, qui sont publiés dans l'annexe n° 14, page 277, accusent une augmentation constante de l'ouvrage.

## APPAREILS DE DRAGAGE.

Le tableau suivant est un inventaire des appareils et accessoires du service des dragueurs appartenant au ministère et qui ont été mis en opération par lui dans les différentes parties du Canada :

## DANS LES PROVINCES MARITIMES.

Le dragueur-vapeur à godets *St. Lawrence*.

“ “ *Canada*.

Le dragueur à cuiller *New Dominion* et 4 chalans.

“ “ *Prince Edward*, et 3 chalans.

“ “ *Geo. McKenzie*, 4 “ “

“ “ *Cape Breton*, 2 barges en acier.

Un arrache-pierre, avec chaudière à vapeur, machine et grosses pinces.

## DANS LES PROVINCES DE QUÉBEC ET D'ONTARIO.

Le dragueur élévateur *No. 9* 2 chalans et le remorqueur *Delisle*.

“ à cuiller *Queen* 2 “ “ *Ottawa*.

“ “ *Nipissing* 2 “ “ *St. Paul*.

“ “ *Ontario* 2 “ “ *St. John*.

“ “ *St. Louis* 2 “ “ *Sensation*.

“ “ *Challenge* 2 “ “ *Trudeau*.

L'arrache-pierre n° 1 (jumelles).

## PROVINCE DU MANITOBA.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, le remorqueur *Sir Hector*, 2 chalans et un chalan à houille.

## COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le bateau arrache-souche *Samson*.

Le dragueur à cuiller *Mud Lark*, 3 chalans et le remorqueur *Princess*.

Le dragueur *Muskrat* et 2 chalans.

## CHENAL DU SAINT-LAURENT—ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Cinq dragueurs élévateurs *No. 8*, *No. 11*, *No. 12*, le *Laval* et le *Laurier*, *C. J. Brydges*, *M. F. Parsons*, *Cartier*, deux arrache-pierres, 2 bateaux à houille, 12 chalans à clapets d'une capacité de 80 verges, 2 chalans d'une capacité de 150 verges, un chalan pour les sondages, 2 chalans à houille et 2 chalans à treuil.

# Travaux Publics.

## NOUVEAU MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Un dragueur élévateur, le *Laurier*—du type du *Laval*—pour le chenal du Saint-Laurent.

Un remorqueur en acier, le *St. Jean d'Iberville*, qui sert d'allège au nouveau dragueur *Laurier*.

Un dragueur à cuiller, en acier, le *Cape Breton*, pour les provinces maritimes.

Deux chalans en acier, pour le dragueur *Cape Breton*.

Deux chalans d'une capacité de 75 verges, pour le dragueur *Nipissing*.

Les bateaux ci-dessus ont été terminés durant l'exercice 1896-97.

## DÉPENSES.

Le rapport annuel du comptable et la classification des dépenses se trouvent à l'annexe n° 1, page 1.

## BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et entretient trois bassins de radoub, savoir : Le *Lorne*, à Lévis, dans la province de Québec ; le *Kingston*, dans la province de l'Ontario, et l'*Esquimalt*, à Esquimalt, près de la cité de Victoria, dans la Colombie-Britannique.

Le bassin Atlantique à Halifax est la propriété de la Compagnie du bassin de radoub d'Halifax, à responsabilité limitée, qui l'entretient. Il a été construit à l'aide de subventions des gouvernements impérial et canadien, et de la cité d'Halifax.

Voici quelles sont les dimensions de ces bassins :—

LE LORNE—commencé par la commission du havre de Québec en 1878 ; notre ministère en a pris la charge et terminé en 1889 :

	Pieds.
Longueur.....	445
Largeur au couronnement .....	100
"    au fond.....	73
"    à l'entrée.....	62
Profondeur de l'eau sur le seuil, à l'eau haute des grandes marées ordinaires....	26½
"    "    "    à eau basse ordinaire....	20½

LE KINGSTON—a été construit par ce ministère et terminé en 1892 :—

	Pieds.
Longueur au fond.....	*280
Largeur " .....	46
"    au couronnement.....	79
Profondeur .....	20½
"    de l'eau sur le seuil à eau basse..	16
Largeur à l'entrée.....	55

(Le niveau du lac Ontario a un écart de 3½ pieds.)

\* Cette longueur peut être augmentée de 13 pieds en mettant le caisson sur l'alignement du tablier.

L'ESQUIMALT—complété par ce ministère en 1887 :—

	Pieds.
Longueur sur les billots.....	430
“ totale du bassin.....	480 10 p.
Largeur au fond.....	41
“ au couronnement.....	90
“ à l'entrée.....	65
Profondeur de l'eau sur le seuil à mer haute ordinaire.....	26½

(La marée du printemps monte de 7 à 10 pieds et baisse de 3 à 8 pieds.)

L'HALIFAX—a été construit à la suite d'une convention faite avec ce ministère et sujet à l'approbation de ce dernier ; terminé en 1889 :—

	Pieds.
Longueur.....	585
Largeur au couronnement.....	102
“ au fond.....	72
“ à l'entrée.....	89¼
Profondeur de l'eau sur le seuil à marée ordinaire.....	30

(La marée du printemps monte de 6 pieds et baisse de 3 pieds.)

On trouvera à l'annexe n° 3, page 175, une inscription plus détaillée des bassins de radoub exploités par le ministère, et le revenu provenant de ces travaux à l'annexe n° 4, page 199, etc.

EMPLOYÉS.—Une liste des fonctionnaires et employés aux bassins de radoub, donnant leur âge, la date de leur nomination, le chiffre de leurs appointements, etc., se trouve à l'annexe n° 10, page 239, du présent rapport.

### MANITOBA.

QUAIS, LAC WINNIPEG :—Il n'a encore été fait aucune dépense sur le crédit voté par le parlement en 1896, pour la construction de quais sur le lac Winnipeg. Il a été soumis un projet de construction d'un quai public à Gimli, sur la rive ouest du lac Winnipeg, qui donnerait aux habitants des municipalités de Gimli, Woodlands et Rockwood, des facilités convenables pour le commerce du bois et du poisson.

Voir l'annexe n° 3, page 98.

EDIFICES :—Voici un résumé des ouvrages faits dans les édifices publics de cette province durant l'exercice financier :—

Portage-la-Prairie, nouvel édifice public—Sous contrat.

Brandon, édifice public—Additions à l'appareil de chauffage, etc.

“ bâtisse des immigrants—Menues réparations.

Winnipeg, bureau de poste de,—Nouveaux serpentins de chauffage fournis ; ainsi qu'un certain nombre de boîtes à serrures ; réparations ordinaires.

“ entrepôt de vérification—Diverses réparations et améliorations.

“ douane—Nouveaux trottoirs et plates-formes ; diverses réparations et améliorations.

“ bureau des terres de la Couronne—Diverses réparations et améliorations.

“ bâtisse des immigrants—Réparations et améliorations.

Voir l'annexe n° 2, page 41.



## Travaux Publics.

**DRAGAGE**:—Durant l'exercice des travaux de dragage ont été faits à l'embouchure de la rivière Rouge, lac Winnipeg, et dans le bras ouest de la rivière Rouge à Selkirk-Ouest. Pour plus amples détails, voir le rapport de l'ingénieur en chef, page 164, etc.

### PARC DE LA COTE DU MAJOR.

Ce lieu favori a été entretenu en excellent état, et les améliorations et réparations nécessaires ont été faites. Les visiteurs ne tarissent pas dans les éloges qu'ils font de son entretien.

### NAVIGATION—OUVERTURE ET CLOTURE DE LA.

On trouvera à la page 241, annexe 11, les tableaux ordinaires donnant ces utiles renseignements.

Les différents officiers de douanes, à qui nous devons ces renseignements et qui répondent avec célérité à nos demandes annuelles sur le sujet, méritent les remerciements du département.

### NOUVEAU-BRUNSWICK.

Les opérations maritimes du département dans cette province durant l'exercice, ont été les suivantes:—

#### BRISE-LAMES, QUAIS, ETC.:—

Anderson's-Hollow.....	Comté d'Albert.....	Reconstruction de la façade intérieure de la jetée du brise-lames.
Cap Tourmentin.....	Comté de Westmoreland.....	Réparations temporaires des parties des ouvrages du port rongées par les tarets.
Gardner's-Creek.....	Comté de Saint-Jean.....	Achèvement du nouveau quai.
Herring-Cove.....	Comté d'Albert.....	Réparations générales au brise-lames.
Île-aux-Perdrix.....	Comté de Saint-Jean.....	Caisson de fondation pour les édifices de la quarantaine.
Quaco.....	Comté de Saint-Jean.....	Réparations générales aux jetées qui forment le havre de marée.
Rivière Saint-Jean, y compris ses tributaires.....	Comté de Saint-Jean.....	Quais; aide pour la construction.
Port de Saint-Jean.....	Cité et comté de Saint-Jean.....	Protection de la superstructure du brise-lames de Negro-Point, au moyen de blocs de béton, etc.; caisson de protection au pied de Fort-Dufferin, prolongé et réparé.

Voir l'annexe n° 3, page 69.

**BATISSES**:—Les travaux nécessaires de réparations et d'améliorations ont été faits aux édifices publics ci-dessous mentionnés:—

Bathurst, bureau de poste.—Peinturé la boiserie à l'intérieur et à l'extérieur, réparé le plâtrage, plafonds blanchis à la chaux et autres améliorations.

Chatham, bureau de poste de.—Réparations du toit; changements à l'appareil de chauffage, nouveau serpentín de chauffage fourni.

Frédéricton, édifice public.—Coloré les corridors et les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, râtelier pour sacs postaux fournis au bureau de poste.

Moncton, édifice public.—Réparations au plâtrage, planchers et trottoirs, etc., chambres de l'annexe plafonnées en bois, renouvellements à la fournaise.

Newcastle, édifice public.—Nouveau plancher dans le bureau de poste.

Ile-aux-Perdrix, station de la quarantaine.—Contrat accordé pour la construction de la bâtisse devant contenir le désinfecteur à vapeur, les réservoirs d'eau et les bains.

Portland (Saint-Jean), bureau de poste de.—Diverses réparations.

Saint-Jean, douane.—Réparé et remeubler le bureau du préposé des débarquements après l'incendie, renouvellements à la chaudière, posé un plancher neuf, fourni des meubles et des tablettes à la Douane et au revenu de l'Intérieur, appareil à gaz et meubles fournis à la Marine, etc.

Saint-Jean, bureau de poste.—Plancher en asphalte reposé dans le passage des voitures dans le soubassement, peinturé, etc., les murs et les plafonds, renouvellements à la chaudière, réparations à l'édifice et aux meubles en général.

Saint-Jean, banque d'épargnes.—Changements aux portes d'entrée.

Saint-Stephen, édifice public.—Nouvelle fournaise à eau chaude et différentes garnitures fournies.

Sussex, édifice public.—Anciennes boîtes à serrures enlevées du bureau de poste et remplacées par des boîtes et tiroirs neufs.

Woodstock, édifice public.—Toit et boiserie intérieure et extérieure peinturés, réparé le plâtrage, les ouvrages en briques et la maçonnerie.

*Voir l'annexe n° 2, page 25.*

**DRAGAGE** :—Durant l'exercice des travaux de dragage ont été faits dans la rivière Saint-Jean; dans le Jemseg, un petit affluent de la Saint-Jean, à Purvis'-Mill, port de Saint-Jean, sur la batture de Richibouctou, au quai de l'île Spoon, dans la rivière Saint-Jean; à la Traverse qui est une partie de la Restigouche en aval de Campbell-ton; et dans le port de Saint-Jean on a dragué aux mouillages d'hiver.

Pour détails complets, *voir* le rapport de l'ingénieur en chef, page 116.

## TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Les principaux travaux exécutés sous le contrôle de la division de l'architecte du ministère, dans les Territoires, durant l'exercice, sont comme suit, savoir :

Calgary, palais de justice.—Menues améliorations.

Edmonton, bureau d'enregistrement des terres.—Diverses fournitures.

Lethbridge, édifice public.—Menues réparations, aménagement du bureau de l'agent des terres.

Moosomin, palais de justice.—Contrat pour l'appareil de chauffage à l'eau chaude presque terminé; diverses garnitures et améliorations.

Prince-Albert, palais de justice et prison.—Fondation et ouvrages en brique du palais de justice démolis et reconstruits, plans préparés pour l'appareil de chauffage à l'eau chaude, cabinets, bains, drainage, etc.

Medicine-Hat, palais de justice.—Meubles et garnitures pour la salle des séances, les chambres des juges et des jurés; édifice détruit par un incendie en juin 1897.

Prince-Albert, bureaux des terres et d'enregistrement.—Diverses garnitures et améliorations.

Régina, palais de justice.—Citernes posées dans le soubassement et l'attique; autres améliorations.

## Travaux Publics.

- Régina, bureau des terres fédérales—Menues réparations à la boiserie.  
do bâtisse des immigrants—Petites réparations.  
do hôtel du gouvernement—Ameublement complètement réparé et en partie renouvelé, réparations générales à l'intérieur et à l'extérieur ; tapis, linoléum, etc., fournis.  
do bureau de poste—Menues réparations.  
Wolseley, palais de justice—Doublés portes et réservoir d'eau fournis.  
*Voir l'annexe n° 2, page 43, etc.*

### NOUVELLE-ECOSSE.

Les travaux suivants dans les ports et rivières ont occupé l'attention du département durant l'exercice :—

#### BRISE-LAMES, JETÉES, ETC.

Arisaig.....	Comté d'Antigonish.....	Réparations à la jetée.
Avonport.....	do de King.....	Réparations au quai.
Boularderie (Ross Ferry).....	do de Victoria.....	Construction d'un nouveau quai.
Cheverie.....	do de Hants.....	Renouvellements et réparations au quai.
Church Point.....	do de Digby.....	Prolongement de l'éperon. Reconstruct. du barrage avec pertuis. Réparat. au quai.
Cribbins Point.....	do d'Antigonish.....	Réparations au quai.
Digby.....	do de Digby.....	Travaux de const. et réparations à la jetée.
East Jordan.....	do de Shelburne.....	Petites réparations au brise-lames.
Georgeville.....	do d'Antigonish.....	Prolongement du quai.
Grand Etang.....	do d'Inverness.....	Amélioration du chenal d'entrée dans le port, etc.
Hiltz Narrows.....	do de Lunenburg.....	Petites réparations au brise-lames.
Horton Landing (ou Lower Horton).....	do de King.....	Réparations au quai.
Joggins.....	do de Cumberland.....	Travaux de renouvellements et de réparations au brise-lames.
Margaree.....	do d'Inverness.....	Réparat. aux ouvrages de protect. du rivage.
Margaretville.....	do d'Annapolis.....	Reconstruction de l'extrémité extérieure de la jetée du brise-lames.
McNair's Cove.....	do d'Antigonish.....	Brise-lames, protection en pierre, talus.
Monk's Head.....	do do.....	Réparations au pont sur le chenal des bateaux, protection de ses bords.
Morden.....	do de King.....	Renouvellem. et réparations au brise-lames.
Noel.....	do de Hants.....	Réparations au quai sur pilotis.
Oyster Pond.....	do de Guysboro'.....	do au brise-lames, protéger l'entrée de l'étang.
Parrsboro'.....	do de Cumberland.....	Petites réparations au brise-lames.
Picket's Pier.....	do de Kings.....	Réparations à la jetée.
Port George.....	do d'Annapolis.....	do au brise-lames.
Port Hood.....	do d'Inverness.....	do " et renouvellements à la jetée.
Port Maitland.....	do de Yarmouth.....	Ouvrages considér. de répar. au brise-lames.
Pugwash.....	do de Cumberland.....	Construction d'un nouveau quai.
Sea side.....	do d'Inverness.....	Nouveau quai terminé.
Trout Cove (Centreville).....	do de Digby.....	Travaux de reconstruction et de réparations au brise-lames.
Wallace.....	do de Cumberland.....	Construction du quai du passeur, en caisson et pilotis.
Yarmouth.....	do de Yarmouth.....	Réparations et additions aux ouvrages de protection à Stanwood-Beach ; marqué le chenal avec des bornes.

*Voir l'annexe n° 3, page 52.*

**ÉDIFICES.**—Les travaux nécessaires de réparations, etc., aux édifices publics, ont été les suivants :—

Amberst, édifice public—Nouvelles chaudières tubulaires en acier ; tuyaux de chauffage peints ; améliorations dans le bureau de poste.

Annapolis, édifice public—Doubles châssis fournis; boiserie, toit et fournaise peints de nouveau.

Antigonish, édifice public—Réparé le plâtrage; murs nettoyés, boiserie à l'intérieur peinte.

Baddeck, bureau de poste—Diverses améliorations faites.

Dartmouth, édifice public—Réparé le plâtrage.

Halifax, salle d'exercices militaires—En construction.

do édifice fédéral—Petites réparations.

do entrepôt de vérification—Nouveaux cabinets, vérification à l'appareil de chauffage, et au monte-charge des marchandises.

do quarantaine (terminus en eau profonde)—Réparé l'appareil de désinfection de la vieille bâtisse, et l'installé dans le nouvel édifice.

do bâtisse des immigrants—Maintenant terminée et occupée; chauffée à l'eau chaude.

Lunenburg, édifice public—Menues améliorations.

Pictou, bureau de poste—Fourni des gazeliers, etc., aussi un drapeau et des cordes, et un râtelier pour les sacs.

Pictou, douane—Réparations au toit et à la surface de chauffe; changements et additions à l'appareil de chauffage.

Sydney, édifice public—Réparations au plâtrage, plafonds blanchis à la chaux et teints, et toit peint.

Sydney-Nord, édifice public—Réparations à la fournaise.

Windsor, édifice public—Réparations aux ouvrages en brique et au toit, allèges de fenêtres et tuyau à l'eau; améliorations dans le bureau de poste.

Truro, édifice public—Améliorations dans l'entrée et renouvellement à la fournaise.

Yarmouth, édifice public—Améliorations au bureau de poste; réparations au plancher, aux escaliers et au plâtrage, plafonds blanchis et boiserie peinte de nouveau.

Voir l'annexe n° 2, page 22.

DRAGAGE.—On a fait des travaux de dragage durant l'exercice à Fourchu Harbour, Larry's-River, Liverpool, Port-Mouton, Wallace et Yarmouth. Voir l'annexe n° 3, page 112.

## FONCTIONNAIRES.

La liste des fonctionnaires, publiée dans le rapport annuel, indiquant les noms et les états de service des principaux fonctionnaires du département depuis sa création en 1841 jusqu'à ce jour, a été révisée avec soin, et on la trouvera plus exacte et plus utile qu'elle l'a été jusqu'à présent. Voir l'annexe n° 7, page 226.

# Travaux Publics.

## ONTARIO.

Dans cette province, durant l'exercice financier, des travaux de construction, améliorations et réparations ont été faits aux endroits suivants :—

### BRISE-LAMES, JETÉES, ETC. :—

Chenal de Burlington.....	Comté de Wentworth.....	Réparations aux jetées de protection.
Collingwood .....	Comté de Simcoe (nord).....	do au brise-lames.
Goderich .....	Comté de Huron (ouest).....	Reconstruction du brise-lames et réparations à la jetée.
Kincardine.....	Comté de Bruce (ouest).....	Réparations aux jetées.
Kingsville .....	Comté d'Essex (sud).....	do au débarcadère.
Lacs Simcoe et Couchiching.....		Réglementation des eaux des lacs.
L'Original.....	Comté de Prescott.....	Reconstruction du quai.
Penetanguishene.....	Comté de Simcoe (est).....	Réparations au quai.
Port Hope.....	Comté de Durham (est).....	Réparations à la jetée de l'est.
Port Stanley.....	Comté d'Elgin (est).....	Réparations à la jetée du brise-lames de l'ouest, etc.
Rivière la Pluie .....	Comté d'Algoma.....	Construction de barrages en ailes, etc.
Toronto.....	Cité de Toronto, etc.....	Protection de l'entrée est du port au moyen de jetées, etc.

Voir l'annexe n<sup>o</sup> 3, page 92.

### EDIFICES :

- Amherstburg, édifice public.—Enlèvement d'ouvrages défectueux de plomberie.
- Arnprior, édifice public.—Renouvellement des tuyaux d'égouts de la plomberie; peinture et coloriage.
- Belleville, édifice public.—Pavage de la cour renouvelé; trottoirs en ciment posés sur les rues faisant face à la bâtisse; réparations ordinaires.
- Brockville, édifice public.—Renouvelé la couverture en fer de l'entrepôt d'examen.
- Cayuga, édifice public.—Posé des fils pour la lumière électrique.
- Chatham, édifice public.—Réparations ordinaires.
- Cornwall do do
- Gananoque, douane.—Nettoyé et réparé les tuyaux de service de l'eau.
- Dundas, bureau de poste.—Boiserie peinte et vernie.
- Galt, édifice public.—Fourni un boyau à incendie et une échelle.
- Guelph.—Boyau à incendie, etc., fourni.
- Hamilton, édifice public.—Diverses réparations et améliorations.
- Kingston, douane.—Appareil de chauffage à l'eau chaude en cours de construction, réparations aux ouvrages de plomberie et à la couverture en métal, bain neuf, chaudière pour l'eau chaude, et conduite principal à gaz posée.
- Kingston, bureau de poste.—Diverses réparations et fournitures.
- London, douane.—Réparations ordinaires.
- do bureau de poste.—Nouveau mât et drapeau; réparations à la couverture du toit en tôle galvanisée.
- Napanee, édifice public.—Menues réparations.
- Chutes Niagara, édifice public.—Réparations aux portes, fenêtres et planchers; toit goudronné de nouveau, échelles neuves fournies.

Ottawa, ferme expérimentale centrale.—Réparations à l'appareil à gaz et au service de l'eau dans le laboratoire et la buanderie; cabinets neufs, bain, etc., placés dans la résidence du naturaliste et position changée; service d'eau chaude pour le bain et l'évier, y compris une chaudière en cuivre et une citerne installées dans la résidence de l'horticulteur; dans la laiterie, réparations et renouvellements de la chaudière et de la machine; conduite d'eau fournie; dans la bergerie, fourni des auges neuves et chantepleurs avec accouplements; nouvelles garnitures à gaz dans la serre.

- do Edifice de l'est.—Trois nouvelles chaudières tubulaires pour le chauffage installées à la place des chaudières de locomotive antérieurement employées; réparations ordinaires, fournitures pour les bureaux.
- do Musée de géologie.—Réparations au toit et aux égouts; meubles neufs et poêles fournis; prise d'eau posée dans la cour; boyau fourni et posé dans la bâtisse; réparations ordinaires.
- do Edifice de l'ouest.—Réparations ordinaires et fournitures; enlèvement de débris après l'incendie du 11 février; construction d'un toit temporaire; plafonds enlevés et remplacés par un plâtrage en amiante sur lattage en fer; réparations, nettoyage de la peinture; posé un nouveau système de conduites de gaz et d'eau.
- do Hôtel du gouvernement.—Changements et réparations; peinture, posage de tapisserie, meubles neufs, tapis et ustensiles de cuisine, vaisselle et verrerie fournis; additions et changements dans les lumières électriques; réparations aux écuries et patinoirs; renouvelé le petit glissoir, et réparé les grands glissoirs; renouvelé et réparé les clôtures.
- do Imprimerie nationale.—Réparations et renouvellements ordinaires.
- do Edifice Langevin.—Réparations aux élévateurs, fournaies et appareils de chauffage; autres réparations et fournitures ordinaires.
- do Parc de la Côte du Major.—Réparations aux clôtures et aux bancs; terrains maintenus en bon état.
- do Edifices du parlement.—Changements dans les tribunes des Communes; lumières électriques additionnelles dans différents bureaux, posage de gaz et cloches électriques; nettoyage, coloriage, tapissage et peinture.
- do Terrains du Parlement.—Réparations nécessaires et entretien de la promenade des amoureux et de la serre; enlèvement de la neige, etc.
- do Edifices publics et réparations de rues.—L'ouvrage de l'enlèvement de la neige et des cendres, de l'entretien des rues, chemins, trottoirs, etc., devant les propriétés du gouvernement dans la ville, a été fait d'une manière satisfaisante par le personnel du département durant l'exercice.
- do Edifice de la cour suprême et de la cour de l'échiquier. Diverses fournitures et réparations.

## Travaux Publics.

- Ottawa, Édifice de la poste.—Changements dans le système d'éclairage à l'électricité.
- Pembroke, édifice public.—Réparations ordinaires.
- Peterborough, douane.—Réparations à la fournaise.
- do Bureau de poste.—Réparations aux escaliers, entrée du sud-ouest.
- Petrolia, édifice public.—Service d'eau installé et relié au service de la ville.
- Port-Arthur, édifice public.—Nivellement et remplissage des terrains.
- Port-Hope, édifice public.—Réparations ordinaires.
- Sainte-Catherine, édifice public.—Réparations aux trottoirs; posé une conduite d'eau avec accouplements pour les boyaux à chaque étage.
- Saint-Thomas, édifice public.—Fourni deux nouveaux appareils de chauffage; réparations au toit et aux trottoirs.
- Stratford, édifice public.—Nouvelle fournaise, et renouvellement du tuyau de fumée.
- Toronto, douane.—Réparations ordinaires à l'intérieur; posé du gazon neuf sur la pelouse; toit réparé.
- do entrepôt de vérification.—Réparations ordinaires et quelques changements nécessaires à l'intérieur.
- do édifice du revenu de l'intérieur.—Nouvelle doublure en acier dans les portes de la voûte du trésor; réparations à l'appareil de chauffage, à la plomberie, aux boyaux à incendie, au service de l'eau, etc.
- do bureau de poste.—Pose des appareils de sauvetage; réparations nécessaires aux services de l'eau, de la vapeur et du gaz, à la plomberie et à la boiserie.
- Windsor, édifice public.—Réparations au toit, à la chambre de la fournaise et à la plomberie.

*Voir l'annexe n° 2, page 31.*

**DRAGAGE.**—Des travaux de dragage ont été faits durant l'exercice à la rivière Belle, comté d'Essex-Nord; à Belleville, comté de Hastings; à Bowmanville, ou Port-Darlington, comté de Durham Ouest; à Cobourg, comté de Northumberland; à Frenchman's-Bay, ou Pickering-Harbour, lac Ontario; à Hamilton et Hawkesbury; dans la rivière Kaministiquia; à Meaford, sur la rive nord de la Baie Georgienne, et à Midland, comté de Simcoe. Pour plus amples détails, *voir* le rapport de l'ingénieur en chef, annexe n° 3, page 144, etc.

### TERRASSES DU PARLEMENT.

L'entrepreneur qui est chargé de l'entretien et de l'embellissement de ces terrasses a rempli son contrat à l'entière satisfaction du ministère.

### ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Ci-suit un résumé des travaux exécutés par le département, durant l'exercice, dans les ports et rivières:

#### BRISE-LAMES, JETÉES, ETC.:—

Annandale .....	Comté de King.....	Réparations temporaires à la jetée.
Belfast (Halliday's) .....	Comté de Queen.....	do à la jetée et aux abords.
Chapel Point .....	Comté de King.....	do temporaires à la jetée.
China-Point .....	Comté de Queen.....	do à la jetée.

BRISE-LAMES, JETÉES, ETC.—*Suite.*

Crapaud (jetée Victoria).....	do	do	générales à la jetée.
Jetée de Hickey.....	do	do	urgentes à la jetée.
Hurd's-Point.....	Comté de Prince.....	do	générales à la jetée.
Kier's-Shore.....	do	do	à la chaussée ou jetée.
New-London.....	Comté de Queen.....	Reconstruction partielle et réparations de l'épaulement et de l'entrée est du port.	
Cardigan-Nord.....	Comté de King.....	Menues réparations à la chaussée ou jetée.	
Pinette.....	Comté de Queen.....	Nivellement de la jetée.	
Port-Selkirk.....	do	do	de la jetée et autres réparat.
Pownal.....	do	Reparations du tablier de la jetée, etc.	
Souris, Pointe Knight.....	Comté de King.....	Brise-lames renforcé en ajoutant un bloc solide à l'extrémité extérieure et en plaçant un talus en pierre sur le côté de la mer.	
Baie Sainte-Marie.....	do	Réparat. générales à la chaussée ou jetée.	
Pont de la Rivière Vernon.....	Comté de Queen.....	Réparations générales à la jetée.	

Voir l'annexe n° 3, page 62.

## EDIFICES:—

Charlottetown, édifice fédéral.—Renfermant le bureau de poste, la douane, les bureaux du revenu de l'intérieur, le bureau du sous-receveur général, la caisse d'épargnes fédérale, l'agence de la marine et pêcheries, etc., des réparations ont été faites à la fournaise et des chaudières à eau chaude ont été posées; fourni de nouvelles garnitures à gaz; des glaces ont été mises dans quelques fenêtres et les préparatifs nécessaires ont été faits pour l'hiver.

do hôpital de la quarantaine (Westport).—Clôture en fil de fer barbelé érigée autour du terrain.

Summerside, édifice public.—Plâtrage complètement réparé.

Voir l'annexe n° 2, page 21.

DRAGAGE.—Le dragueur *Prince-Edward* a été mis à l'œuvre aux endroits suivants:—Charlottetown, Crapaud et Webster's Corner, rivière de l'Est. La quantité de déblais enlevée a été 51,078 verges cubes, au prix de \$10,164.92 ou 33.29 centins par verge cube.

Voir l'annexe n° 3, pages 114 et 132.

## QUÉBEC.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—On peut résumer comme suit les travaux exécutés par le ministère en rapport avec les havres et rivières, durant le dernier exercice :

Anse Saint-Jean.....	Chicoutimi et Saguenay.....	
Anse à l'Eau, ou Tadoussac.....	do do.....	Nouveau hangar et abri pour marchandises, etc.
Berthier (en haut).....	Comté de Berthier.....	Construit un nouveau brise-lames, l'ancien réparé.
Cap à l'Aigle.....	Comté de Charlevoix.....	Jetée réparée.
Chicoutimi.....	Chicoutimi et Saguenay.....	Addition à la jetée, etc.
Coteau du Lac.....	Comté de Soulanges.....	Réparations au quai.
Coteau-Landing.....	do.....	do
Etang du Nord.....	Comté de Gaspé.....	Réparations au brise-lames.
Pointe Gatineau.....	Comté de Wright.....	Réparation au quai.
Grande Rivière.....	Comté de Gaspé.....	Réparations à la jetée, et construction d'un hangar à marchandises et salle d'attente.
Grand-Pabos.....	do.....	Réparations à la jetée construite pour l'amélioration de l'entrée.
Ile aux Coudres.....	Comté de Charlevoix.....	Renouvellements et réparations au quai.
Ile Perrot.....	Comté de Vaudreuil.....	Réparations au quai.
Kamouraska.....	Comté de Kamouraska.....	do
Lanoraie.....	Comté de Berthier.....	do
Laprairie.....	Comté de Laprairie.....	Mur de revêtement du caisson, amélioration du chenal du bateau à vapeur.



# Travaux Publics.

## BRISE-LAMES, JETÉES, ETC.—*Suite.*

L'Assomption (Rivière).....	Comté de L'Assomption.....	Améliorations dans la rivière.
Les Eboulements.....	Comté de Charlevoix.....	Quai réparé.
L'Islet.....	Comté de L'Islet.....	Réparations à la jetée.
Longueuil.....	Comté de Chambly.....	do à la chaussée sur le quai.
Lotbinière.....	Comté de Lotbinière.....	Construction d'un caisson de débarquement pour les besoins de la navigation.
Bas du Saint-Laurent.....		Amélioration des débarcadères pour les bateaux de pêche.
Magog.....	Comté de Stanstead.....	Réparé le tablier du quai.
Mistassini.....	do Chicoutimi et Saguenay.....	Nouveau quai.
Baie Murray.....	Comté de Charlevoix.....	Lambriess la tête de la jetée.
Montmagny.....	do Montmagny.....	Reconstruction du quai.
New-Carlisle.....	do Bonaventure.....	Réparations à la jetée.
Phillipsburg.....	do Missisquoi.....	Nouvelles jetées de débarquement.
Pointe Valois.....	do Jacques-Cartier.....	Réparations au quai.
Port-Daniel.....	do Bonaventure.....	Réparations à la jetée et hangar à marchandise, etc.
Rivière Blanche.....	do Rimouski.....	Réparations et renouvellements au bloc de tête de la jetée.
Rivière du Lièvre, écluse et barrage.....		Réparations à l'écluse, etc.
Rivière du Sud.....	Comté de Montmagny.....	Protection du bord de la rivière.
Rivière Ouelle.....	do Kamouraska.....	Réparations à la jetée.
Rivière Richelieu, chenal de Belceil.....	do Chambly.....	Nouvelle jetée de dérivation sur le côté ouest du chenal et améliorat. de ce dern.
Rivière Richelieu, brise-glace de Sorel.....	do Richelieu.....	Réparations au brise-glaces.
Rivière Ste-Anne de la Pérade.....	do Champlain.....	Travaux de reconstruction et réparations pour protéger les bords de la rivière.
Rivière Saint-Maurice, entre les Grandes Piles et Latuque.....	do Saint-Maurice.....	Amélioration du chenal de la rivière.
Roberval.....	Chicoutimi et Saguenay.....	Construction d'un hangar à marchand, etc.
Saint-Alphonse (Bagotville).....	do do.....	do do
Sainte-Anne du Saguenay.....	do do.....	Nouvelle jetée, etc.
Sainte-Famille (Ile d'Orléans).....	Comté de Montmorency.....	Réparations à la jetée.
Saint-Irénée.....	do Charlevoix.....	Travaux de reconstr. et réparat. à la jetée.
Saint-Jean (Ile d'Orléans).....	do Montmorency.....	Constr. d'un hangar à marchand. et d'une salle d'attente combinés sur la jetée.
Saint-Jean Port-Joli.....	do L'Islet.....	Réparations à la jetée.
Saint-Michel de Bellechasse.....	do Bellechasse.....	Renouvellement, réparations à la jetée.
Saint-Valentin.....	do Saint-Jean.....	Construction d'un quai.
Trois-Rivières.....	do Saint-Maurice.....	Brise-glace, réparations.

Voir annexe 3, page 74.

EDIFICES—Durant l'exercice financier, les édifices publics, aux endroits ci-dessous mentionnés, ont reçu l'attention du ministère :

Aylmer, bureau de poste—Réparations à l'appareil de chauffage, aux murs extérieurs, aux clôtures, portes et plâtrage; renouvelé le bardeau des dépendances; fourni un tapis et des meubles, et diverses autres améliorations nécessaires en rapport avec les égouts.

Fraserville, Edifice public—Jalousies fournies pour les fenêtres.

Grosse-Ile, station de la quarantaine—Toits couverts en bardeaux neufs et goudronnés; murs blanchis à la chaux; portes et fenêtres peinturées; réparé le plâtrage, le vitrage et la brique; fourni de nouvelles persiennes; bâti une nouvelle cheminée; vapeur *Challenge* nettoyé et peinturé à neuf.

Joliette, Edifice public—Réparations générales, peinture et coloriage.

La Prairie, bureau de poste—Nouveau porche pour l'entrée d'arrière.

Montréal, douane—Renouvellements à la chaudière; diverses réparations aux meubles de bureau; fourni des cloches et timbres électriques.

do entrepôt de vérification—Nouvelle cheminée en acier; réparations aux chaudières; réparations aux entrées et serpentins; fourni de nouvelles passerelles d'ascenseurs.

- Montréal, édifice du revenu de l'intérieur—Réparations aux conduites de gaz, eau, etc.
- do bureau de poste—Améliorations et réparations aux machines, ascenseurs et fournaies.
- Québec, citadelle, quartiers du gouverneur général—Les préparatifs annuels ordinaires ont été faits en vue de la visite de Son Excellence, et diverses réparations ont été exécutées.
- do douane—Diverses réparations.
- do entrepôt de vérification—Réparations au toit et à l'appareil de chauffage, etc.
- do agence de la marine et de l'immigration—Diverses améliorations et réparations.
- do bâtisse des immigrants, jetée Louise—Peinturage et diverses améliorations.
- do bureau de poste—Nouveau toit en fer galvanisé sur une partie de l'édifice : renouvelé et augmenté les conduites de gaz ; peinturage, tapisserie, coloriage et autres améliorations.
- Richmond, bureau de poste—La construction de cet édifice est presque terminée; contrat donné pour l'appareil de chauffage à eau chaude
- Rimouski, bureau de poste—L'entrepreneur ayant abandonné cet ouvrage, la construction se continue à la journée et est presque terminée; contrat donné pour l'appareil de chauffage à l'eau chaude.
- Saint-Henri, bureau de poste—Diverses réparations, améliorations et fournitures.
- Saint-Jérôme, édifice public—Réparations aux trottoirs.
- Saint-Jean, édifice public—Ouvrage de plomberie renouvelé; plancher en béton posé dans le soubassement; div. meubles p. le maître de p.
- Sherbrooke, édifice public—Toit en métal réparé et peinturé; réparations à la plomberie, à la fournaise et aux réservoirs d'eau; nouveaux serpentins posés; plancher neuf dans le bureau de poste; divers meubles fournis.
- Sorel, édifices publics—Amélioration de l'entrée de la cour sur la rue Prince; ouvrages extérieurs en bois et en fer peints à neuf, et trottoirs en ciment granolitique posés sur les rues faisant face au bureau; plomberie renouvelée complètement; améliorations dans le bureau de poste et réparations ordinaires à la bâtisse.
- Trois-Rivières, douane—Réparations ordinaires.
- do bureau de poste—Nouveau drapeau fourni.

Voir l'annexe n° 2, page 27.

**DRAGAGE**—Durant l'exercice, des opérations de dragage ont été faites dans le chenal des navires entre Montréal et Québec, où quatre dragueurs ont été employés; dans la rivière Richelieu, près de Belœil; dans le chenal de Berthier; à Boucherville, Chambly et à Calumet et Grenville, dans le comté d'Argenteuil; à Laprairie, au bassin Louise, Québec; à Papineauville, dans le comté d'Ottawa; à la Pointe-aux-Trembles (en haut), dans le comté d'Hochelaga; dans la rivière Saint-François; à l'anse Sillery, comté de Québec; à Saint-Jean-des-Chaillons, comté de Lotbinière et à Saint-Valentin, comté de Saint-Jean. Pour détails complets, voir le rapport de l'ingénieur, annexe n° 3, pages 138 et suivantes.

## PONTS ET CHAUSSÉES.

Dans les anciennes provinces du Canada, le gouvernement fédéral s'est contenté, en général, de prendre des mesures pour la construction et l'entretien des ponts importants sur les routes interprovinciales, et des ponts nécessaires sur les cours d'eau sous son contrôle exclusif. Dans les districts très peu peuplés des territoires du Nord-Ouest, cependant, le gouvernement du Canada a également entrepris de pourvoir à la construction et à l'entretien, sur les routes ordinaires, des ponts sur les grands cours d'eau qui sont urgemment nécessaires pour donner des communications ininterrompues par les sentiers et les routes d'importance nationale, que, ni les municipalités devant retirer un avantage plus immédiat de leur construction, ni même les autorités territoriales les plus directement intéressées ne pouvaient construire et entretenir à leurs seuls frais.

Durant l'exercice terminé le 30 juin 1897, le pont tournant en fer sur le chenal de Burlington, conduisant du lac Ontario au port d'Hamilton, a été terminé, y compris l'appareil électrique pour le manœuvrement de la travée tournante.

Les travaux de réparations et d'améliorations ont été faits comme d'ordinaire aux différents ponts dans la cité d'Ottawa, y compris les abords, dont l'entretien incombe au gouvernement fédéral, savoir: les ponts sur les glissoirs aux chutes de la Chaudière, ainsi que les chaussées y conduisant; le pont Union, sur l'Ottawa, et les ponts Dufferin, des Sapeurs et de la rue Maria, sur le canal Rideau. Un rapport détaillé sur ces renouvellements, réparations, etc., se trouve dans le rapport de l'ingénieur surintendant des travaux de la rivière Ottawa, sous le titre: glissoirs et estacades.

Des réparations ont aussi été faites aux ponts suivants dans les territoires du Nord-Ouest, savoir: le pont sur la rivière Bataille, à Battleford; le pont sur la rivière du Ventre, à Lethbridge; le pont Langevin, à Calgary; et le pont sur la rivière du Vieux, à Macleod.

## GLISSOIRS ET ESTACADES.

Les rapports des employés qui ont charge des glissoirs et estacades se trouvent à l'annexe n° 3, commençant à la page 180. On trouvera des tableaux détaillant leur état financier dans le rapport du percepteur des revenus, à la page 201, etc., de l'annexe n° 4.

A la page 229 de l'annexe n° 8 se trouve une liste des noms des personnes employées sur les glissoirs et estacades, avec détails complets à leur sujet.

## LEVÉS HYDROGRAPHIQUES ET EXAMENS.

Durant l'exercice financier, des levés hydrographiques et des examens ont été faits aux endroits ci-dessous mentionnés, soit sur l'état actuel des ouvrages ou sur la possibilité de construire de nouveaux ouvrages de différentes espèces.

## NOUVELLE-ÉCOSSE.

Arisaig.....	Antigonish, comté d'	McNair's-Cove .....	Antigonish, comté d'
Aspey-Bay.....	Victoria.	Monk's-Head .....	do
Avonport.....	King.	Neill's-Harbour.....	Victoria.
Rivière au Castor.....	Yarmouth.	Newellton.....	Shelburne.
Boularderie (pass'ge d'eau Ross)	Antigonish.	Noel.....	Hants.
Breeding-Cove.....	Victoria.	Rivière Nord.....	Victoria.
Canada-Creek.....	King.	Sydney-Nord.....	Cap-Breton.
Pointe-Chebogue.....	Yarmouth.	Oyste-Pond.....	Guysboro'.
Chegoggin.....	do	Pennant-Harbour.....	Halifax.
Pointe Chéticamp.....	Inverness.	Picket's-Pier.....	King.
Chipman-Brook.....	King.	Pictou (édifice public).....	Pictou.
Havre Clarke.....	Shelburne.	Port-George.....	Annapolis.
Baie des Vaches.....	Cap-Breton.	Port-Hood.....	Inverness.
Cranberry-Head.....	Yarmouth.	Port-Latour.....	Shelburne.
Pointe Cribbin.....	Antigonish.	Port-L'Hébert.....	do
Georgeville.....	do	Port-Lorne.....	King.
Grand-Etang.....	Inverness.	Port-Maitland.....	Yarmouth.
Hampton.....	King.	Port-Mouton.....	Queen.
Havre aux Bouches.....	Antigonish.	Pubnico-Head.....	Yarmouth.
Hantsport.....	Hants.	Pugwash.....	Cumberland.
Hiltz-Narrows.....	Lunenburg.	Passage d'eau Ross (chemin).....	Victoria.
Horton-Landing.....	King.	Seaside.....	Inverness.
Iona.....	Victoria.	Rivière Sainte-Marie.....	Guysboro'.
Joggins.....	Cumberland.	Smith's-Island.....	Inverness.
Judique.....	Inverness.	Stanwood-Beach.....	Yarmouth.
Lafford's-Cove.....	Richmond.	Stony-Island.....	do
Rivière Larry.....	Guysboro'.	Sydney (quai de quarantaine).....	Cap-Breton.
Petits-Narrows.....	Victoria.	Tony-River.....	Pictou.
Liverpool.....	Queen.	Wallace.....	Cumberland.
Lockeport.....	Shelburne.	Pubnico-Ouest.....	Yarmouth.
Maitland.....	Hants.	Whitewater.....	King.
Malcouche.....	Cap-Breton.	Windsor.....	Annapolis.
Margaree.....	Inverness.	Woods'-Harbour.....	Shelburne.
Meteghan.....	Digby.		

## ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Apple-Tree-Pier.....	Queen.	Mount-Stewart.....	Queen.
Brae-Harbour.....	Prince.	McConnell's-Pier.....	do
Canoe-Cove.....	Queen.	Red-Point.....	do
Cranberry-Pier.....	do	Baie Saint-Pierre.....	King.
China-Point.....	do	Souris-Harbour.....	do
Rivière Gillis.....	do	Summerside.....	Prince.
Quai de Haggarty.....	do	Tignish-Harbour.....	do
do Hayden.....	do	Rivière Vernon (jetée).....	Queen.
Mimingash-Harbour.....	Prince.	Pointe Ouest.....	Prince.

## NOUVEAU-BRUNSWICK.

Anderson's-Hollow.....	Albert.	Maisonnette.....	Gloucester.
Buctouche.....	Kent.	Pointe du Nègre.....	Saint-Jean.
Cap Tourmente.....	Westmoreland.	Newcastle.....	Northumberland.
Clifton (Stonehaven).....	Gloucester.	Oromocto (R. Saint-Jean).....	Sunbury.
Cocagne.....	Kent.	Ile aux Perdrix.....	Saint-Jean.
Dalhousie.....	Ristigouche.	Quaco.....	do
Fort Dufferin.....	Saint-Jean.	Rivière Ristigouche.....	Ristigouche.
Frédéricton (R. Saint-Jean).....	York.	Shédiac.....	Westmoreland.
Gardner's-Creek.....	Saint-Jean.	Havre de Saint-Jean.....	Saint-Jean.
Grandes Chutes (R. Saint-Jean)	Victoria.	Sainte-Marie.....	Kent.
Pointe Gray (do).....	King.	Tracadie.....	Gloucester.
Anse aux Harengs.....	Albert.	Tynemouth-Creek.....	Saint-Jean.
Jemseg (R. Saint-Jean).....	Queen.	Westfield (R. Saint-Jean).....	King.
Mispec.....	Saint-Jean.	Wilson's-Bcaeh.....	Charlotte.

# Travaux Publics.

## QUÉBEC.

Anse à Beauvils . . . . .	Gaspé.	Rivière du Lièvre (Petits Ra- pides, écluse, etc.).	Labelle.
Baie Saint-Paul . . . . .	Charlevoix.	Rivière Noire . . . . .	Charlevoix.
Berthier (en haut) . . . . .	Berthier.	Rivière Ouelle . . . . .	Kamouraska.
Cap à l'Aigle . . . . .	Charlevoix.	Rivière Saint-François. . . . .	Yamaska.
Cap de la Madeleine . . . . .	Champlain.	Riv. Yamaska (écluse, etc).	do
Châteauguay . . . . .	Châteauguay.	Rivière Saint-Maurice. . . . .	Saint-Maurice.
Chenal du Moine (brise-glaces).	Richelieu.	Chenal des navires du fleuve St- Laurent entre Montréal et Québec . . . . .	do
Chicoutimi . . . . .	Chicoutimi et Sague- nay.	Shawenegan . . . . .	do
Eboulements . . . . .	Charlevoix.	Sainte-Anne la Pocatière . . . . .	Kamouraska.
Kamouraska . . . . .	Kamouraska.	Sainte-Anne de la Pérade . . . . .	Champlain.
Ile aux Coudres. . . . .	Charlevoix.	Sainte-Anne de Sorel. . . . .	Richelieu.
Iberville . . . . .	Saint-Jean et Iber- ville.	Sainte-Anne du Saguenay . . . . .	Chicoutimi et Saguenay.
Lanoraie . . . . .	Berthier.	Sainte-Barbe . . . . .	Huntingdon.
La Tortue . . . . .	Laprairie.	Sainte-Famille . . . . .	Montmorency.
L'Islet . . . . .	L'Islet.	Sainte-Geneviève . . . . .	Jacques Cartier.
Lotbinière. . . . .	Lotbinière.	Saint-Irénée . . . . .	Charlevoix.
Louiseville . . . . .	Maskinongé.	Saint-Jean, Ile d'Orléans. . . . .	Montmorency.
Maguacha . . . . .	Bonaventure.	Saint-Jean-Port-Joli . . . . .	L'Islet.
Manigance-Rapid. . . . .	Saint-Maurice.	Saint-Michel de Bellechasse.	Bellechase.
Mistassini. . . . .	Chicoutimi et Saguenay.	Saint-Nicholas. . . . .	Lévis.
Malbaie . . . . .	Charlevoix.	Saint-Vincent-de-Paul . . . . .	Laval.
Philipsburg . . . . .	Mississquoi.	Saint-Zotique. . . . .	Soulanges.
Rivière Blanche . . . . .	Rimouski.	Trois-Rivières . . . . .	Trois-Rivières et Saint-Maurice.
Riv. Richelieu (brise-gl. de Sorel)	Richelieu.		

## ONTARIO.

Rivière Desbarats . . . . .	Algoma.	Port-Stanley . . . . .	Elgin (Est).
Fort-François . . . . .	do	Prescott. . . . .	Grenville (Sud).
Goderich . . . . .	Huron (Ouest).	Rivière LaPluie . . . . .	Algoma.
Kincardine . . . . .	Bruce (Ouest).	Lac Sparrow . . . . .	Ontario (Nord).
Kingston-Harbour . . . . .	Cité de Kingston.	Toronto . . . . .	Cité de Toronto.
Owen-Sound . . . . .	Grey (Nord).	Wasdale's-Falls. . . . .	Ontario (Nord).
Pointe Edouard . . . . .	Lambton (Ouest).		

## MANITOBA.

Rapides St. Andrews, Rivière-Rouge, comté de Selkirk.

## COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Rivière Fraser.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. GOBEL,

*Député-ministre.*

ANNEXE N° 1.

---

ÉTAT DES DÉPENSES

PENDANT

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897



# Travaux Publics.

## ANNEXE No 1.

ETAT A.—Indiquant les sommes déboursées par le ministère des travaux publics  
du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Désignation des travaux.	Construc- tion et amé- liorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
<b>EDIFICES PUBLICS.</b>				
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Amherst, bureau de poste, etc		537 05		537 05
Antigonish do		235 60		235 60
Baddeck do		75 02		75 02
Dartmouth do	1 00	15 72		16 72
Halifax, bureau de l'assistant-receveur général.		46 75		46 75
do édifice public.	40 00	693 22		733 22
do salle d'exercices.	81,167 89			81,167 89
do entrepôt de vérification		167 15		167 15
do bureau d'immigration	13,430 75			13,430 75
do station de quarantaine de l'île Lawlor.		749 38		749 38
Lunenburg, bureau de poste, etc.	474 98	89 16		564 14
New-Glasgow do		79 84		79 84
Sydney-Nord do		15 50		15 50
Pictou, douane.		162 62		162 62
do bureau de	1,769 31	20 00		1,789 31
Sydney, bureau de poste, etc		300 93		300 93
do station de quarantaine de la Pointe-Edouard		1 58		1 58
Truro, bureau de poste, etc.		92 45		92 45
Windsor do		286 80		286 80
Yarmouth do		208 62		208 62
<i>Île du Prince-Edouard.</i>				
Charlottetown, édifice public		1,287 12		1,287 12
do hôpital de la marine		49 54		49 54
Montague, bureau de poste		7 05		7 05
Summerside do		31 39		31 39
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bathurst, bureau de poste.		132 88		132 88
Chatham do		182 04		182 04
Fredericton do		848 60		848 60
Moncton do		388 08		388 08
Newcastle do		79 30		79 30
Station de quarantaine de l'île aux Perdrix	712 55			712 55
Portland, bureau de poste.		9 75		9 75
Saint-Jean, douane, etc.		2,016 30		2,016 30
do bureau de poste		364 54		364 54
do banque d'épargne.		37 82		37 82
St-Stephen, bureau de poste.	478 37			478 37
Sussex do		67 09		67 09
Tracadie, lazaret.	1,171 67			1,171 67
Woodstock, bureau de poste, etc.		9 09		9 09
<i>Provinces maritimes.</i>				
En général			334 49	334 49
A reporter	99,246 52	9,237 98	334 49	108,868 99



ANNEXE N<sup>o</sup> 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite*.

Designation des travaux.	Construc- tion et amé- liorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
<b>ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite</i>.</b>				
Report.....	99,246 52	9,287 98	334 49	108,868 99
<i>Québec.</i>				
Aylmer, bureau de poste....		502 35		502 35
Coaticook, bureau de poste, etc. . . . .	1,287 00	44 75		1,331 75
Dundee, douane. . . . .		4 00		4 00
Grosse Ile, station de quarantaine . . . . .	5,818 12	714 10		6,532 22
Hull, bureau de poste. . . . .		255 95		255 95
Joliette do . . . . .		29 56		29 56
Laprairie do . . . . .		124 00		124 00
Montréal, bureau des examinateurs du service civil. . . . .		21 20		21 20
do douane. . . . .		352 29		352 29
do entrepôt de vérification. . . . .		477 76		477 76
do bureau du revenu de l'intérieur. . . . .		54 00		54 00
do bureau de poste. . . . .		4,328 14		4,328 14
do do ascenseurs. . . . .			2,535 06	2,535 06
do édifices fédéraux en général, Québec. . . . .			578 98	578 98
Québec, édifices de la citadelle. . . . .		2,533 66		2,533 66
do bureau du commis des travaux . . . . .		9 00		9 00
do douane. . . . .		549 99		549 99
do salle d'exercices . . . . .		10 00		10 00
do entrepôt de vérification . . . . .		143 94		143 94
do bureau d'immigration, jetée Louise . . . . .		3,650 65		3,650 65
do observatoire . . . . .		1 50		1 50
do bureau de poste. . . . .	750 00	2,984 27		3,734 27
do quai de la Reine. . . . .		422 00		422 00
do bureau des poids et mesures . . . . .		218 91		218 91
Richmond, bureau de poste . . . . .	9,251 50			9,251 50
Rimouski do etc. . . . .	9,944 63			9,944 63
Rivière-du-Loup (Fraserville), bureau de poste . . . . .		33 15		33 15
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier. . . . .	4,766 59			4,766 59
Saint-Henri, bureau de poste. . . . .		55 66		55 66
Saint-Hyacinthe, bureau de poste. . . . .		117 41		117 41
Saint-Jérôme do etc. . . . .		27 00		27 00
Saint-Jean do . . . . .		1,124 24		1,124 24
Saint-Roch de Québec, bureau de poste. . . . .		13 54		13 54
Sherbrooke, bureau de poste, etc. . . . .		636 00		636 00
Sorel do . . . . .		1,777 90		1,777 90
Trois-Rivières, douane . . . . .		320 86		320 86
do bâtisse de l'exposition. . . . .	4,131 20			4,131 20
do bureau de poste . . . . .		80 28		80 28
Valleyfield do . . . . .		46 95		46 95
Victoriaville do . . . . .		100 00		100 00
West Farnham do . . . . .		14 60		14 60
<i>Ontario.</i>				
Alexandria, réforme . . . . .	281 80			281 80
Almonte, bureau de poste, etc. . . . .		18 35		18 35
Amherstburg do . . . . .		8 50		8 50
Arnprior do . . . . .	5,082 60			5,082 60
Barrie do . . . . .		730 50		730 50
Belleville do . . . . .	1,297 45	188 95		1,486 40
Berlin do . . . . .		22 01		22 01
Brampton do . . . . .		30 50		30 50
Brantford do . . . . .	932 24	20 84		953 18
Brockville do . . . . .		206 33		206 33
Carleton Place do . . . . .		5 25		5 25
Cayuga do . . . . .		37 45		37 45
Chatham do . . . . .		265 85		265 85
Clifton ( <i>voir</i> Chutes Niagara). . . . .				
Cobourg, bureau de poste, etc . . . . .		2 90		2 90
A reporter.....	142,789 75	32,605 02	3,448 53	178,843 30

# Travaux Publics.

## ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion et améliora- tions.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<b>EDIFICES PUBLICS—Suite.</b>				
Report.....	142,789 75	32,605 02	3,448 53	178,843 30
<i>Ontario—Suite.</i>				
Cornwall, bureau de poste, etc.		50 88		50 88
Dundas do		29 55		29 55
Galt do		5 70		5 70
Gananoque do		64 75		64 75
Goderich do etc.		11 70		11 70
Guelph do		135 39		135 39
Hamilton do		1,980 58		1,980 58
Kingston, douane.....	266 65	443 38		710 03
do bureau du revenu de l'intérieur.....		0 45		0 45
do école militaire.....		5 00		5 00
do bureau de poste.....		637 42		637 42
Lindsay do		32 60		32 60
London, douane.....		369 79		369 79
do bureau d'immigration.....		2 50		2 50
do école d'infanterie.....		198 87		198 87
do bureau de poste.....		1,008 82		1,008 82
Lucan do		12 50		12 50
Napanee do etc.		11 54		11 54
Niagara, Chutes, bureau de poste.....		237 68		237 68
Orangeville do		178 84		178 84
Orillia do		7 20		7 20
Ottawa, palais législatif :—				
Renouvellement des chaudières, bloc de l'est.....	4,583 60			4,583 60
Meilleure protection contre le feu.....	2,948 40			2,948 40
Renouvellement et réparations provisoires après l'incendie du 11 février 1897, bloc de l'ouest.....		36,989 34		36,989 34
Réparations et meubles.....		116,862 48		116,862 48
Téléphone, service.....			3,799 50	3,799 50
Décorations pour le jubilé de diamant de S. M.....			5,945 76	5,945 76
Ottawa, terrains du Parlement :—				
Trottoirs en asphalte en avant des bât. du parl.	3,500 00			3,500 00
do et voieries en général	2,201 73			2,201 73
Entretien des terrains			4,888 00	4,888 00
Enlèvement de la neige.....			461 44	461 44
Parc de la côte du Major.....			2,659 85	2,659 85
Ottawa, ferme expérimentale.....	4,038 43	2,433 14		6,471 57
do musée géologique.....	122 05	22 00		144 05
do galerie nationale des arts et bât. des pêcher.		219 60		219 60
do do achat de tableaux.....	700 00			700 00
do bureau de poste.....	123 48	462 40		585 88
do do esplanade en asphalte.....	1,500 00			1,500 00
do imprimerie, appareils de sauvetage.....	1,100 00			1,100 00
do réparations.....		265 16		265 16
do Rideau hall, réparations et meubles.....		19,401 83		19,401 83
do do terrains, \$2,940 ; neige, \$283 ; gardien, \$547.50 ; chauffage et éclairage, \$8,000.			11,770 94	11,770 94
Pembroke, bureau de poste, etc.		42 00		42 00
Peterboro' do		99 71		99 71
Petrolia do etc.	342 76	20 69		363 45
Pointe Edouard (Sarnia) bureau d'immigration		34 64		34 64
Port-Arthur, bureau d'immigration.....		41 85		41 85
do bureau de poste, etc.		63 44		63 44
Port-Colborne do		12 30		12 30
Port-Hope do		52 50		52 50
Prescott, douane.....	75 00			75 00
do bureau de poste.....	75 00	78 90		153 90
Edifices publics en général, Ontario			511 14	511 14
Smith's-Falls, bureau de poste, etc.		39 75		39 75
Stratford do	328 00	39 40		367 40
Strathroy do		9 55		9 55
A reporter .....	164,694 85	215,220 84	33,485 16	413,400 45

ANNEXE N<sup>o</sup> 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion et améliora- tions.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
<b>EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i></b>				
Report.....	S c.	S c.	S c.	S c.
Report.....	164,694 85	215,220 84	33,485 16	413,400 45
<i>Ontario—Fin.</i>				
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc.....		30 30		30 30
Saint-Thomas do .....	521 49	207 80		729 29
Toronto—bureau de l'assistant receveur général et du revenu intérieur.....	3,232 15	369 91		3,602 06
do bureau des examinateurs du service civil.....		44 11		44 11
do douane.....		3,948 14		3,948 14
do salle d'exercices.....		28 68		28 68
do entrepôt de vérification.....		1,042 26		1,042 26
do bureau de poste.....		2,022 94		2,022 94
Trenton do .....	168 00	23 21		191 21
Walkerton do .....		12 65		12 65
Windsor do .....		170 95		170 95
<i>Manitoba.</i>				
Brandon, ferme expérimentale.....	66 43	11 96		78 39
do bâtisse des immigrants.....		80 17		80 17
do bureau de poste, etc.....		525 05		525 05
Portage-la-Prairie, bureau de poste, etc.....	8,150 90			8,150 90
Edifices publics en général, Manitoba.....			2,572 16	2,572 16
Winnipeg, bureau de l'ingénieur des travaux.....		183 75		183 75
do bureau des bois.....		42 98		42 98
do douane.....		236 47		236 47
do bureau des terres.....		175 49		175 49
do entrepôt d'évaluation.....		54 52		54 52
do bâtisse des immigrants.....		565 43		565 43
do bureau des sauvages.....		17 43		17 43
do bureau de poste.....		1,941 82		1,941 82
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Calgary, palais de justice.....		87 48		87 48
do bureau des terres fédérales.....		2 75		2 75
do bâtisse des immigrants.....		46 00		46 00
do bureau de poste.....		76 05		76 05
Edmonton, bureau des terres et d'enregistrement.....		265 50		265 50
Indian-Head, ferme expérimentale.....	27 29	214 95		242 24
Lethbridge, palais de justice, bureau de poste, etc.....		26 95		26 95
Macleod, palais de justice.....		33 60		33 60
Moose-Jaw do .....		92 60		92 60
Moosomin do .....	1,493 87	807 60		2,301 47
Prince-Albert do .....	6,097 40	117 00		6,214 40
do bureau des terres et d'enregistrement.....		78 90		78 90
Edifices publics en général, T.N.-O.....			1,680 15	1,680 15
Régina—bureau de l'ingénieur.....		17 00		17 00
do palais de justice.....		895 30		895 30
do bureau des terres.....		138 65		138 65
do bureau du gouvernement.....		93 52		93 52
do bâtisse des immigrants.....		24 47		24 47
do résidence du lieutenant-gouverneur.....	1,590 00	1,138 94		2,728 94
do bureau de poste.....		61 71		61 71
Wolseley, palais de justice.....		69 55		69 55
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Agassiz, ferme expérimentale.....	94 67			94 67
Nanaimo, bureau de poste, etc.....		31 10		31 10
New-Westminster, bureau des terres.....		51 35		51 35
do salle d'exercices.....	3,188 68			3,188 68
do bureau de l'ingénieur.....		159 10		159 10
A reporter.....	189,325 73	231,486 93	37,737 47	458,550 13

# Travaux Publics.

## ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—Suite.

Désignation des travaux.	Cons- truction et améliora- tions.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<b>ÉDIFICES PUBLICS—Suite.</b>				
Report.....	189,325 73	231,486 93	37,737 47	458,550 13
<i>Colombie-Britannique—Fin.</i>				
New-Westminster, bureau de poste, etc.....		117 18		117 18
Edifices publics en général, Colombie-Britannique.....			129 31	129 31
Vancouver, bureau de poste, etc.....		424 61		424 61
Victoria, douane.....		48 47		48 47
do salle d'exercices.....	319 66	125 85		445 51
do bureau de l'ingénieur.....		10 60		10 60
do hôpital de la marine.....		5 00		5 00
do bureau de poste (ancien).....		275 86		275 86
do do (nouveau).....	99,831 17			99,831 17
do banque d'épargne.....		7 50		7 50
William's-Head, station de la quarantaine.....	4,995 19	548 69		5,543 88
<b>ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.</b>				
Impressions, papeterie, instruments, dépenses de voyage, etc.....			4,061 88	4,061 88
Dépenses comme indiquées par l'état B (page 14), pour loyers, salaires et fournitures pour gardiens et machinistes, et pour chauffage, éclairage et eau des édifices publics en général.....			296,438 23	296,438 23
	294,471 75	233,050 69	338,366 89	865,889 39
<b>HAVRES, Etc.</b>				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
	\$ c.			
Dragage.				
Arisaig.....		1,239 38		1,239 38
Avonport.....		500 00		500 00
Boularderie, Quai à Ross Ferry.....	2,758 75			2,758 75
Cheverie.....		100 55		100 55
Pointe Church, brise-lames.....	3,974 32			3,974 32
Pointe Cribbin, quai.....		1,552 44		1,552 44
Digby.....	2,781 69			2,781 69
Jordan-Est.....		8 93		8 93
Havre Fourchu.....	1,833 21			1,833 21
Georgeville.....		845 12		845 12
Grand-Etang.....		497 23		497 23
Grand-Village.....		0 50		0 50
Halifax, bassin de radoub—subvention.....			10,000 00	10,000 00
Hantsport.....		174 13		174 13
Havres en général, N.-E.....			1,092 35	1,092 35
Hiltz Narrows.....		20 00		20 00
Horton Landing.....		270 75		270 75
Joggins.....		1,499 12		1,499 12
L'Ardoise.....		25 00		25 00
Rivière Larry.....	3,073 19			3,073 19
Liverpool.....	4,107 50			4,107 50
Anse McNair.....		296 02		296 02
Margaree—protection, rivage.....		199 99		199 99
Margaretsville.....		5,015 83		5,015 83
Monk's-Head.....		300 00		300 00
Morden.....		1,963 91		1,963 91
Noël.....		100 00		100 00
Oyster Pond.....		698 46		698 46
Parrsboro'.....		50 16		50 16
Pickett's Pier.....		498 88		498 88
Port-George.....		398 50		398 50
Port-Hood.....		1,500 00		1,500 00
Port-Maitland (comté de Yarmouth).....		3,303 73		3,303 73
Port-Mouton.....	266 76			266 76
A reporter.....	9,280 66	310,844 68	349,459 24	916,835 73

ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.		Construc- tion.		Réparati <sup>o</sup> ns.		Personnel et entretien.		Total.	
	§	c.	§	c.	§	c.	§	c.	§	c.
<b>HAVRES ET RIVIÈRES—<i>Suite.</i></b>										
Report.....	9,280	66	310,844	68	247,251	15	249,459	24	916,835	73
<i>Nouvelle-Ecosse—Fin.</i>										
Pugwash.....				137						137
Seaside.....				4,991						4,991
South Gut.....				27						27
Stony Island.....						45				45
Anse de la Truite.....						3,903				3,903
Wallace.....	5,224	82	1,461	00					6,685	82
Yarmouth.....	5,043	21			2,937	34			7,980	55
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>										
Annandale.....						74				74
Belfast.....						499				499
Chapel Point.....						41				41
Charlottetown.....	85,750	16								
Moins—Reçu pour dra- gage à des quais particuliers.....	587	91								
			5,162	25						5,162
China, Pointe.....						284				284
Crapaud.....	3,661	12				199				3,860
Havres en général, I.P.-E.....							577			577
Jetée Hickey.....						253				253
Pointe Hurd.....						107				107
Kier's Shore.....						62				62
New-London.....						747				747
Cardigan-Nord.....						20				20
Pinette.....						200				200
Port-Selkirk.....						597				597
Pownal.....						132				132
Baie Sainte-Marie.....						99				99
Baie Saint-Pierre.....						7				7
Souris, Pointe de Knight, brise-lames.....			20,846	60		1,015			21,861	69
Tignish.....						2,157				2,157
Rivière Vernon, jetée.....						216				216
<i>Nouveau-Brunswick.</i>										
Anderson's Hollow.....						1,018				1,018
Cap-Tourmente.....						566				566
Campbellton, "Traverse".....	5,663	26								5,663
Gardner's Creek.....			5,308	75						5,308
Havres en général, N.-B.....							1,092			1,092
Anse du Hareng.....						990				990
Ile aux Perdrix, quai de la quarantaine.....					1,136	71				1,136
Quaco.....						1,377				1,377
Richibouctou.....	2,614	42								2,614
Rivière Saint-Jean— Entre la rivière et le Grand-Lac.....	1,498	81								1,498
Frédéricton.....		352								352
Pointe Gray, quai.....			500	00						500
Ile de la Cuiller.....		370		91						370
Westfield Landing, quai.....			338	62						338
Port de Saint-Jean— Fort-Dufferin, travaux de protection.....						3,398				3,398
Pointe du Nègre, brise-lame.....						8,465				8,465
Dragage.....										
Moins, reçu pour dragage fait à un quai particul.....	150	00								
			19,660	59						19,660
A reporter.....	58,532	45	345,591	95	276,672	48	351,129	27	1,031,926	15

# Travaux Publics.

## ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—Suite.

Désignation des travaux.	Dragage.		Construc-tion.		Réparations.		Personnel et entretien.		Total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
<b>HAVRES ET RIVIÈRES—Suite.</b>										
Report.....	58,532	45	345,591	95	276,672	48	351,129	27	1,031,926	15
<i>Québec.</i>										
Anse-à-l'Eau, Tadoussac.....					1,474	93			1,474	93
Anse Saint-Jean.....					598	78			598	78
Bagotville, Saint-Alphonse.....					487	78			487	78
Berthier (en haut).....	3,936	60	2,584	16	733	29			7,254	05
Calumet.....	168	24							168	24
Cap-à-l'Aigle.....					816	49			816	49
Chicoutimi.....			4,992	96					4,992	96
Côteau-du-Lac.....					1,507	32			1,507	32
Coteau-Landing.....					984	29			984	29
Etang-du-Nord.....					764	13			764	13
Grande-Rivière.....			1,881	41					1,881	41
Grand-Pabos.....					500	00			500	00
Grenville.....	217	59							217	59
Havres en général, Québec.....	1,393	44					1,004	33	2,397	77
Ile-aux-Coudres.....					147	66			147	66
Ile-Perrot.....					395	93			395	93
Kamouraska.....					995	62			995	62
Lac Saint-Jean, jetées et abords—										
Mistassini.....			681	04					681	04
Roberval.....			425	98					425	98
Lanoraie.....					1,008	27			1,008	27
Laprairie.....	6,608	87	4,400	36					11,009	23
Les-Eboulements.....					283	57			283	57
Lévis, bassin de radoub.....							7,718	88	7,718	88
L'Islet.....					396	80			396	80
Longueuil.....					284	56			284	56
Lottinière.....			148	63					148	63
Bas Saint-Laurent, débarcadère pour les bateaux de pêche—										
Anse-au-Beaufils.....			50	00					50	00
Anse-au-Griffon.....			75	00					75	00
Anse-aux-Canards.....			50	00					50	00
Cap-Chat.....			100	00					100	00
Cap-des-Rosiers.....			75	00					75	00
Chlorydorme.....			91	15					91	15
Rivière-du-Renard.....			94	00					94	00
Grande-Vallée.....			75	00					75	00
La-Madeleine.....			100	00					100	00
Newport, Rivière-des-Flots.....			43	00					43	00
Percé.....			50	00					50	00
Petite-Rivière.....			50	00					50	00
Pointe-à-la-Frégate.....			50	00					50	00
Sainte-Adélaïde-de-Pabos.....			50	00					50	00
Sainte-Anne-des-Monts.....			100	00					100	00
Sainte-Ivonne et Pointe-Sèche.....			50	00					50	00
Magog.....					154	82			154	82
Mille-Iles.....					4	25			4	25
Montmagny.....			4,046	51					4,046	51
Malbaie.....					149	93			149	93
New-Carlisle.....					849	87			849	87
Papineauville.....	1,055	91							1,055	91
Philipsburg.....			646	55					646	55
Jetées en aval de Québec.....							1,608	29	1,608	29
Pointe-aux-Trembles.....	549	41							549	41
Pointe-à-Valois.....					210	72			210	72
Port-Daniel.....					1,992	75			1,992	75
Québec.....	903	53							903	53
Rivière-Blanche, quai.....					892	73			892	73
A reporter.....	73,366	04	366,502	60	292,306	97	361,460	77	1,093,636	48

ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.		Construc- tion.		Réparations.		Personnel et entretien.		Total.
	§	c.	§	c.	§	c.	§	c.	
<b>HAVRES ET RIVIÈRES—<i>Suite.</i></b>									
Report .....	73,366	04	366,502	60	292,306	97	361,460	77	1,093,636 48
<i>Québec—Fin.</i>									
Rivière Châteauguay .....	5,242	00							5,242 00
do du-Lièvre, écluse .....			54	85	1,824	39	790	79	2,670 03
do du-Loup (en bas) .....					100	00			100 00
do du-Sud, travaux de protection .....			3,993	08					3,993 08
do Gatineau do .....			245	76					245 76
do L'Assomption .....			998	31					998 31
do Quelle, quai .....					845	39			845 39
do Richelieu, jetées de direction et estacades de Belœil .....	730	45	2,170	12			120	00	3,020 57
do Sainte-Anne-de-la-Pérade .....					3,003	83	48	00	3,051 83
do Saint-François .....	830	94							830 94
do St-Laurent, chenal des navires .....	*107,308	39					120	00	107,308 39
do Saint-Louis, vanes .....									120 00
do Saint-Maurice, chenal entre Grandes Piles et Latuque .....				162	33		52	80	215 13
Sainte-Anne-du-Saguenay .....			5,000	00					5,000 00
Sainte-Famille .....					1,161	91			1,161 91
Saint-Irénée .....			3,588	31					3,588 31
Saint-Jean-des-Challons .....	483	55							483 55
Saint-Jean, Ile d'Orléans .....			389	38					389 38
Saint-Jean-Port-Joli .....					474	56	10	00	484 56
Sait-Michel-de-Bellechasse .....			985	00	49	82			1,034 82
Saint-Valentin .....	460	00	174	10					634 10
Sorel, jetées de protection .....					441	53			441 53
Trois-Rivières, brise-glaces .....					538	43			538 43
Yamaska, écluse .....							685	76	685 76
<i>Ontario.</i>									
Amherstburg .....	18	00							18 00
Belle-Rivière .....	368	70							368 70
Belleville .....	1,223	63							1,223 63
Bowmanville .....	1,301	49							1,301 49
Burlington, jetées du chenal .....					1,454	24			1,454 24
Cobourg .....	865	81							865 81
Collingwood .....	3	89			37	75			41 64
Baie-du-Français .....	772	05							772 05
Goderich .....			372	80	1,068	18			1,440 98
Hamilton .....	2,487	50							2,487 50
Havres en général, Ont. .....	2,921	56					1,016	81	3,938 37
Hawkesbury .....	391	46							391 46
Rivière-de-l'Indien .....	192	25							192 25
Kincardine .....	3,412	51			2,265	42			5,677 93
Kingston, bassin de radoub .....							4,637	10	4,637 10
Kingston, havre .....			963	16					963 16
Kingsville .....					173	55			173 55
Laes Simcoe et Couchiching .....			4,540	55					4,540 55
L'Orignal .....			191	15					191 15
Meaford .....	738	25							738 25
Midland .....	27	00							27 00
Newcastle .....	747	31							747 31
Owen-Sound .....	5,340	65	387	46					5,728 11
Penetanguishene .....	2,109	27			597	28			2,706 55
Port-Arthur .....	1,321	81							1,321 81
Pointe-Edouard (comté de Lambton) .....	1,200	00							1,200 00
Port-Hope .....	667	08			999	94			1,667 02
A reporter .....	214,531	59	390,719	06	307,343	19	368,962	03	1,281,555 87

\*Ces dépenses couvrent les améliorations et les réparations du matériel aussi bien que les travaux.

# Travaux Publics.

## ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—Suite.

Désignation des travaux.	Dragage.	Construc- tion.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
<b>HAVRES ET RIVIÈRES—Fin.</b>	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Report .....	214,531 59	390,719 06	307,343 19	368,962 03	1,281,555 87
<i>Ontario—Fin.</i>					
Port-Stanley .....	760 48		1,982 82		2,743 30
Prescott..... \$1,193 29					
MOINS—Reçu pour dragage à un quai particulier.... 1,067 50	125 79				125 79
Rivière à la Pluie .....		5,205 80			5,205 80
Rivière Kaminstiquia.....	9,094 43				9,094 43
Rivière Thames.....	5,259 46				5,259 46
Sandwich .....	332 77				332 77
Rivière Nation du Sud.....	2,101 59				2,101 59
Thornbury.....			20 00		20 00
Toronto.....	2,488 61	3,799 15			6,287 76
Whitby.....	826 42				826 42
<i>Manitoba.</i>					
Hnausa.....		153 95			153 95
Havres en général, Man.....				812 73	812 73
Rivière rouge, embouchure.....	9,839 98				9,839 98
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>					
Havres et rivières en général, T.N.-O.....				1,063 34	1,063 34
<i>Colombie-Britannique.</i>					
Rivière Colombie, en amont de Golden..		2,993 65			2,993 65
do en am. de Revelstoke.....		1,150 52			1,150 52
Rivière Duncan.....		1,919 41			1,919 41
Esquimalt, bassin de radoub.....				10,770 28	10,770 28
Rivière Fraser, chenal des navires		12,028 70			12,028 70
do enlev. des obstruct., etc.	7,053 79				7,053 79
Havres en général, C.-B.....				2,550 57	2,550 57
Havre de Nanaimo, chenal du sud.....	7,620 21				7,620 21
Rivière Skeena.....		1,330 88			1,330 88
Havre de Vancouver.....	1,866 76				1,866 76
Havre de Victoria.....	3,462 20				3,462 20
William's-Head, quai de la quarantaine et service d'eau.....			3,558 92		3,558 92
<i>Généralité.</i>					
Havres et rivières en général.....	3,242 29			3,401 19	6,643 48
<b>DRAGUEURS ET MATÉRIEL DE DRAGAGE.</b>					
Provinces maritimes.....		29,826 31	7,997 15		37,823 46
Ontario et Québec.....		5,136 52	12,954 48		18,091 00
Manitoba.....			1,852 20		1,852 20
Colombie-Britannique.....			3,926 43		3,926 43
<b>GLISSOIRS ET ESTACADES.</b>					
District du Saguenay .....				277 24	277 24
District du Saint-Maurice.....		4,954 62	4,567 03	9,488 68	19,010 33
District d'Ottawa— Rivière Ottawa.....			6,315 53	24,307 00	30,622 53
do estacades des Chenaux, allocation à la Com- pagnie d'améliorat. du Haut Ottawa.....				1,722 92	1,722 92
A reporter .....	268,606 37	450,218 57	350,517 85	423,355 98	1,501,698 67



ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Cons- truction.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<b>GLISSOIRS ET ESTACADES—Fin.</b>					
Report . . . . .	268,606 37	459,218 57	350,517 75	423,355 98	1,501,698 67
<b>Ottawa—Fin.</b>					
Rivière Gatineau, Qué. . . . .			344 54		344 54
do Coulonge do . . . . .			3,002 25		3,002 35
do Noire do . . . . .			2,060 59		2,060 59
do Dumoine do . . . . .			1,946 33		1,946 33
do Madawaska, Ont. . . . .			35 00		35 00
do Petewawa do . . . . .			1,998 20		1,998 20
District de Newcastle . . . . .			841 14	1,980 89	2,822 03
Droits de glissoirs et d'estacades reçus . . . . .				2,099 05	2,099 05
<b>CHEMINS ET PONTS.</b>					
<i>Ontario.</i>					
Chenal de Burlington, pont tournant . . . . .		16,520 92		1,556 87	18,077 79
Cité d'Ottawa, ponts et rues entretenus par le gouvernement—			104 51		104 51
Chaudière, pont Union . . . . .			908 32		908 32
Chaudière, ponts ordinaires, etc. . . . .			8,563 06		9,499 13
Côté d'Ottawa . . . . .		1,310 98	1 50		1,312 48
Pont Dufferin . . . . .			24 75		24 75
do de la rue Maria . . . . .		5,892 72	243 93		6,136 65
do des Sapeurs . . . . .			4 80		4 80
do de la rue Saint-Patrice (ouest) . . . . .			3,295 25		3,295 25
do de la rue Wellington . . . . .					
Eclairage de tous ces ponts, \$2,096.67 ; arrosage, \$226.46 ; enlèvement de la neige, \$361.44 . . . . .				2,684 57	2,684 57
Pont d'York . . . . .			12 12	50 00	62 12
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>					
Pont de Battleford (rivière Bataille) . . . . .			371 46		371 46
do de Calgary (rivière à Arc) . . . . .			1,016 20		1,016 20
do d'Edmonton (riv. Saskatchewan) . . . . .		600 00			600 00
do de Lethbridge (riv. du Ventre) . . . . .			725 32		725 32
do de Macleod (riv. du Vieil Homme) . . . . .			498 09		498 09
<b>LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.</b>					
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>					
Cap-Sable . . . . .				294 46	294 46
Chéticamp . . . . .			125 25	1,077 81	1,203 06
Pointe-Basse (Low Point) . . . . .				50 00	50 00
Anse à la Viande (Meat Cove) . . . . .				1,979 54	1,979 54
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>					
Câble reliant l'Ile du Prince-Edouard à la terre ferme (18 mois de subvention) . . . . .				2,919 99	2,919 99
<i>Nouveau-Brunswick.</i>					
Baie de Fundy . . . . .				1,316 00	1,316 00
Escuminac . . . . .				551 09	551 09
A reporter . . . . .	268,606 37	492,106 25	369,013 47	439 916 25	1,569,642

# Travaux Publics.

## ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Cons- truction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
<b>LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES</b>	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
— <i>Suite.</i>					
Report. ....	268,606 37	492,106 25	369,013 47	439,916 25	1,569,642 34
<i>Québec.</i>					
Anticosti-Gaspé.....				2,244 48	2,244 48
Cascapédia.....				44 89	44 89
Grosse-Île, station de la quarantaine .....				851 28	851 28
Île-aux-Coudres et rive nord.....		1,643 19			1,643 19
Îles de la Madeleine.....				2,269 21	2,269 21
Rive Nord du Saint-Laurent—					
Est de Bersimis .....		5,185 80		5,408 45	10,594 25
Ouest do .....				4,627 97	4,627 97
Saguenay, Saint-Alexis et Anse Saint- Jean.....		2,495 24			2,495 24
<i>Terreneuve.</i>					
Cap-Ray (subvention).....				250 00	250 00
<i>Provinces maritimes et golfe en général.</i>					
Matériel du vap. <i>Newfield</i> pour la pose— réparations et améliorations.....			1,808 74		1,808 74
Dépenses en général.....				893 78	893 78
<i>Ontario.</i>					
Île Pelée.....		1,500 00		354 92	1,854 92
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>					
En général.....				15,092 87	15,092 87
<i>Colombie-Britannique.</i>					
Ashcroft-Barkerville .....				2,094 49	2,094 49
Cap-Beale.....		400 00		3,782 76	4,182 76
Nanaimo-Comox.....				3,779 04	3,779 04
Service général du télégraphe.....				1,678 76	1,678 76
<b>DIVERS.</b>					
Hydrographie et inspections.....				14,836 84	14,836 84
Monument Champlain (dans la cité de Québec)—Contribut. du gouvernement .....		3,000 00			3,000 00
Funérailles de Sir J. S. D. Thompson.....				1,588 79	1,588 79
Gratificat. à la veuve de feu T. Carbray.....				120 00	120 00
Agence des travaux publics, C. B.....				2,199 28	2,199 28
Employés temporaires—					
Division du secrétaire et du comptable.....				24,465 80	24,465 80
do de l'architecte en chef.....				24,236 09	24,236 09
do de l'ingénieur en chef.....				44,734 23	44,734 23
do service des télégraphes.....				2,900 00	2,900 00
do du photographe du départe- ment, moitié du salaire.....				524 97	524 97
<b>GRANDS TOTAUX.....</b>	<b>268,606 37</b>	<b>506,330 48</b>	<b>370,822 21</b>	<b>598,895 15</b>	<b>1,744,654 21</b>

Fin de l'État " A. "

ANNEXE N° 1.—ÉTAT B.—Donnant les détails de l'item \$296,438.23 (page 7)  
Entretien des édifices publics.

	Loyers.	Gardiens et machinistes. Salaires et approvision- nements.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Nouvelle-Écosse.</i>						
Amherst, bureau de poste.....		401 54	226 28	302 96	20 00	950 78
Annapolis do .....		399 96	157 23	146 96	40 00	744 15
Antigonish do .....		402 04	71 50	2 60	10 00	486 14
Arichat, douane .....			12 00			12 00
do bureau de poste.....			112 50			112 50
Baddeck do .....		202 00	90 00	33 75		325 75
Dartmouth do .....		249 99	65 40	121 35	38 25	474 99
Halifax, bureau de l'évaluateur.....		2 80	137 62	88 20	32 35	260 97
do bur. du sous-recev. général.....	1,200 00		52 95	79 80		1,332 75
do édifice fédéral.....		2,034 79	763 55	2,917 07	532 05	6,247 46
do bureau de l'ingénieur.....	450 00					450 00
do entrepôt d'évaluation.....	1,000 03	510 80				1,510 80
do hangar des immigrants.....	66 63	311 93	306 43	264 05		949 04
do pénitencier.....	0 24					0 24
Lunenburg, bureau de poste.....		309 50	157 50	139 00		606 00
New-Glasgow do .....		373 98	156 48	356 54	100 00	987 00
Sydney-Nord do .....		404 40	149 12	241 60		795 12
Pictou, douane .....		366 55	118 84			485 69
do bureau de poste .....		17 50	49 39	34 75	1 26	102 90
Sydney do .....		439 70	163 50	405 50	25 00	1,038 70
Truro do .....		253 57	35 50	209 37	27 00	525 44
Windsor do .....		400 00	150 44	81 45	50 00	681 89
Yarmouth do .....		400 00	292 65	550 60	36 00	1,279 25
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>						
Charlottetown, édifice fédéral.....		1,769 64	471 20	1,060 25	225 00	3,526 09
do bureau de l'ingénieur.....	180 00					180 00
Montague, bureau de poste.....		166 88	49 65	23 52		240 05
Summerside do .....		411 48	263 04	114 56		789 08
<i>Nouveau-Brunswick.</i>						
Bathurst, bureau de poste.....		456 17	308 93	25 00		790 10
Carleton, Saint-Jean, bur. de poste.....		100 00	33 27	150 35	12 00	295 62
Chatham, bureau de poste.....		306 96	333 32	158 00		798 28
Dalhousie do .....		412 37	205 99	20 75		639 11
Frédéricton do .....		400 00	251 23	534 63	50 00	1,235 86
Moncton do .....		400 00	205 95	460 54	100 50	1,166 99
Newcastle do .....		413 55	276 70	264 30		954 55
Portland, St-Jean, bureau de poste.....	130 90		15 50	67 36	12 50	226 26
Saint-Jean, douane .....	22 00	1,957 14	1,313 64	417 71	561 79	4,272 28
do bureau de poste .....		1,402 13	531 19	3,418 71	450 25	5,802 28
do banque d'épargne .....			212 81	119 30	17 52	349 63
St. Stephen, bureau de poste.....		407 09	124 40	319 20	64 00	914 69
Sussex do .....		338 22	4 50			342 72
Tracadie, lazaret .....		175 00	800 29			975 29
Woodstock, bureau de poste.....		483 33	210 19	120 00	34 00	847 52
<i>Québec.</i>						
Aylmer, bureau de poste.....		60 00	201 00	29 48	20 25	310 73
Coaticook do .....		410 86	212 73	150 00	40 00	813 61
Dundee, douane .....			30 00			30 00
Hull, bureau de poste.....		150 00	300 30	334 90	114 00	899 20
Joliette do .....		404 63	198 10	86 40	108 00	797 13
Lachine do .....		103 75	137 65	69 95	29 52	340 87
Laprairie do .....		50 96	99 35	31 29	40 00	221 60
Lévis, hangar des immigrants .....			43 00			43 00
Montréal, bureau des examinateurs du service civil.....	50 00					50 00
Montréal, douane.....		1,713 23	633 48	358 36	332 70	3,037 77
A reporter.....	3,099 77	11,774 74	10,741 31	14,310 11	3,123 94	51,119 77

# Travaux Publics.

ANNEXE n° 1.—ÉTAT B.—Donnant les détails de l'item \$296,438.23—Suite.

	Loyers.	Gardiens et machinistes. Salaires et approvision- nements.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
—	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Québec—Fin.</i>						
Report .....	3,099 77	11,774 74	10,741 31	14,310 11	3,123 94	51,119 77
Montréal, Édifices fédéraux..		1,200 00				1,200 00
do salle d'exercices .....		540 00				540 00
do entrepôt d'évaluation .....		1,362 97	1,769 83	539 08	572 19	4,244 07
do bureau d'immigration .....	499 92					499 92
do bureau du rev. de l'intér. ....		605 77	183 60	157 20	103 80	1,050 37
do bureau de poste .....		4,714 06	744 23	7,093 76	2,068 42	14,620 47
Québec, bâtiments de la citadelle..		5 10	164 90	208 25		378 25
do bur. du commis des trav. ....		40 00				40 00
do bur. des mesur. de bois .....		542 75	226 51			769 26
do douane .....		558 81	356 80	60 08	800 00	1,775 69
do bur. de l'ingénieur .....	144 00					144 00
do entrepôt d'évaluation .....		1,509 73	591 86	43 41	450 00	2,595 00
do hangar des immigrants .....			368 79	381 00		749 79
do observatoire .....					50 00	50 00
do bureau de poste .....		1,342 41	533 79	656 96	766 00	3,299 16
do station de la quarantaine .....			114 47			114 47
do quai de la Reine .....			172 43		750 00	922 43
Rivière-du-Loup, bureau de poste..		260 16	348 00	36 41		644 57
Sherbrooke do .....		449 42	270 86	445 00	37 50	1,202 78
Sorel do .....		476 61	252 45	239 40	250 00	1,218 46
Saint-Henri do .....			80 41	69 36	29 28	179 05
Saint-Hyacinthe do .....		434 59	185 67	192 85	150 00	963 11
Saint-Jérôme do .....		171 45	265 38	192 00	57 61	686 44
Saint-Jean do .....		347 51	140 25	250 00	60 00	797 76
Saint-Lin do .....	250 00					250 00
Saint-Régis, douane .....			35 00			35 00
Saint-Roch, Québec, bur. de poste..			59 90	56 19		116 09
Trois-Rivières, douane .....		422 60	298 80	69 68	66 00	857 08
do bureau de poste .....		413 05	147 50	76 10	60 00	696 65
Valleyfield, bureau de poste .....	329 70		49 20	34 50		413 40
West-Farnham, bureau de poste .....		8 85	5 00	28 25	5 00	47 10
<i>Ontario.</i>						
Almonte, bureau de poste .....		401 50	131 50	21 44	8 50	562 94
Amherstburg, bureau de poste .....		412 21	129 65	157 35	30 00	729 21
Barrie do .....		450 08	231 50	435 13	50 00	1,166 71
Belleville do .....		617 63	400 50	601 54	81 75	1,701 42
Berlin do .....		403 90	230 01	157 60	44 00	835 51
Brampton do .....		422 95	156 23	125 27	31 25	735 70
Brantford do .....		615 35	337 44	225 00	63 00	1,240 79
Brockville do .....		407 92	294 40	482 45	170 00	1,354 77
Carleton Place do .....		305 55	117 90	57 75		481 20
Cayuga do .....		56 18	75 00	42 50		173 68
Chatham do .....		460 54	192 38	203 40	40 00	896 32
Clifton do .....		374 91	167 50	243 75	39 00	825 16
Cobourg do .....		400 00	217 35	221 40	45 50	884 25
Cornwall do .....		477 00	265 20	589 85	54 75	1,386 80
Dundas do .....	500 00		22 08	65 48		587 56
Galt do .....		424 95	153 00	284 00	25 75	887 70
Gananoque, douane .....			133 00	94 00		227 00
do bureau de poste .....			90 75	141 00		231 75
Goderich do .....		438 44	205 34	83 46	90 00	817 24
Guelph do .....		402 85	152 61	188 99	28 08	772 53
Hamilton, douane .....		600 00		70 90		670 90
do édifice fédéral .....			887 98			887 98
do salle d'exercices .....		315 00				315 00
do bureau de poste .....		994 06		1,942 35	1,000 00	3,936 41
Kingston, douane .....		151 50	364 43	116 80	60 60	683 33
do entrepôt d'évaluation .....			26 85		7 40	34 25
do bur. du rev. de l'intér. ....				68 60	73 31	141 91
A reporter .....	4,823 39	44,513 10	23,089 54	31,759 60	11,342 63	115,528 26

## ANNEXE N° 1.—ÉTAT B.—Donnant les détails de l'item \$296,438.23—Suite.

	Loyers.	Gardiens et machinistes. Salaires et approvision- nements.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Ontario</i> —Suite.						
Report.....	4,823 39	44,513 10	23,089 54	31,759 60	11,342 63	115,528 26
Kingston, école militaire.....		1,498 50				1,498 50
do bureau de poste.....		179 50	227 13	561 00	42 60	1,010 23
Lindsay do.....		400 65	149 82	56 25	20 00	626 72
London, douane.....		1,083 33	493 21	366 31	105 00	2,047 85
do bureau de poste.....		660 85	468 20	945 85	60 00	2,134 90
Napanee do.....		454 50	199 50	148 44	69 45	871 89
Orangeville do.....		370 02	128 12	167 90	17 99	684 03
Orillia do.....		340 04	193 46	85 20	30 00	648 70
Ottawa, ferme expérimentale.....			1,345 71	58 86	457 78	1,862 35
do musée géologique.....		528 00	522 08	299 45		1,349 53
do gall. nationale des arts, etc.		439 50	32 40	20 10		492 00
do magasins de la police du Nord-Ouest.....			24 00			24 00
do édifices du parlement et des ministères.....		22,637 46	21,590 78	19,449 77	14,500 00	78,178 01
do bureau de poste.....		816 00	752 53	1,527 29		3,095 82
do imprimerie.....		3,462 80	3,604 71	694 95		7,762 46
do cour suprême.....		1,452 25	449 93	77 40		1,979 58
Ottawa, édifices loués :—						
Banque d'Ottawa (département de l'intérieur).....	1,600 00			40 88	79 90	1,720 78
Bur. de la comm. des frontières.....				3 95	8 40	12 35
Hangars à charb., bassin du canal Central chambers (département de l'intérieur).....	300 00					300 00
*Bureau du photographe du dé- partement.....	40 00					40 00
*Durie's chambers (milice).....	240 00			10 33		250 33
Entrepôt d'évaluation.....	850 00			12 85	30 60	893 45
Bureaux des traduct. français.....	240 00		17 09	159 00	5 60	421 69
Bureau de l'inspecteur du gaz.....				20 55		20 55
Annexe du musée géologique.....	645 00					645 00
*Hudson's chambers (douane).....	200 00					200 00
*Bloc Nagle (douanes et milice).....	1,197 96	269 47	117 03	155 11	32 40	1,771 97
Observatoire.....				10 00		10 00
*Russell House (travaux publics).....	43 00					43 00
*Bloc Slater (marine et travaux publics).....	2,910 00			205 65		3,115 65
Atel. du départ. des trav. publ.....	650 00		1,248 10	511 65	113 90	2,523 65
Pembroke, bureau de poste.....		406 25	168 98	148 50	28 00	751 73
Peterboro, douane.....			2 50	3 20	37 50	43 20
do bur. du rev. de l'intér.....				4 25		4 25
do bureau de poste.....		508 58	254 50	322 50	56 25	1,141 83
Petrolia do.....		425 14	140 01	37 00		602 15
Port-Arthur do.....		333 53	182 50	11 33	6 75	534 11
Port-Colborne do.....		253 10		134 00		387 10
Port-Hope do.....		412 40	229 50	263 60		905 50
Prescott, douane.....			94 00		140 00	234 00
do bureau de poste.....		491 89	175 50	104 83		772 22
Smith's Falls, bureau de poste.....		304 00	131 00	121 10	127 50	683 60
Stratford do.....		659 25	409 75	229 00	64 67	1,362 67
Strathroy do.....		426 98	169 96	18 00	3 90	618 84
Ste-Catherine do.....		417 85	262 70	240 75	57 00	978 30
St-Thomas do.....		448 15	204 00	406 20	25 28	1,053 63
Toronto, chambres des examinateurs du service civil.....	40 00					40 00
do douane.....		680 53	326 93	89 55	37 41	1,134 42
do bureau de l'ingénieur.....	300 00					300 00
do salle d'exercices.....		1,092 45				1,092 45
do entrepôt des évaluations.....		3,833 08	861 93	74 07	135 40	4,904 48
A reporter.....	14,279 85	89,799 15	58,267 10	59,556 22	27,635 91	249,537 73

\* Loué comme logements temporaires pour les départements qui ont dû être déplacés par suite de l'incendie du 11 février 1897.

# Travaux Publics.

ANNEXE N° 1.—ÉTAT B—Donnant les détails de l'item \$296,438.23—Suite.

	Loyers.	Gardiens et machinistes. Salaires et appro- visionnements	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
—	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Ontario—Fin.</i>						
Report.....	14,279 35	89,789 15	58,267 10	59,556 22	27,635 91	249,537 73
Toronto, bur. du revenu de l'intér.....		616 25	260 58	252 99	23 22	1,153 04
do bureau de poste.....		2,103 86	880 34	2,393 99	383 76	5,761 95
Trentou do.....		450 00	135 00	209 32	75 00	869 32
Walkerton do.....		406 50	155 09	200 00	20 00	781 59
Windsor do.....		1,010 95	464 05	559 16	96 00	2,130 16
<i>Manitoba.</i>						
Brandon, ferme expérimentale.....			143 25			143 25
do bâtiment des immigrants.....			97 46			97 46
do bureau de poste.....		506 23	554 90	533 40	76 00	1,670 53
Minnedosa, bur. des terres fédérales	105 00		100 12			205 12
Winnipeg, bur. du commis des trav.		1 50				1 50
do bur. des terres de la Cour.....		3 00	266 05			269 05
do douane.....			645 05	267 84	120 00	1,032 89
do bur. des terres fédérales.....	30 00			68 31	37 50	135 81
do bureau de l'ingénieur.....	430 00		8 00			438 00
do entrepôt de vérification.....			322 60	4 59		527 19
do bâtiment des immigrants.....		9 91	600 75	334 98	156 25	1,101 89
do bureau de poste.....		2,553 88	2,816 25	1,635 39	687 50	7,693 02
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>						
Alameda, bur. des terres fédérales.....	75 00		11 68			86 68
Banff (parc de), bâtiments.....			140 60			140 60
Battleford, bur. des terres fédérales.	144 00		29 25			173 25
do bureau d'enregistrement.....			28 00			28 00
Beaver-Lake, bur. des terres fédér.	67 50		68 00			135 50
Calgary, bur. du commis des travaux			10 50			10 50
do palais de justice.....		497 50	313 18		225 00	1,035 68
do bâtiment des immigrants.....			115 61			115 61
do bur. des terres et d'enreg.		8 00	69 35			77 35
do bureau de poste.....		507 45	347 95	426 30	255 00	1,536 70
Edmonton, bur. des terres fédérales.			108 45			108 45
do bur. des terres et d'enreg.		405 60		174 30		579 90
Estevan, bur. des terres fédérales.....	56 00		3 75			59 75
Indian-Head, ferme expérimentale.....			205 00			205 00
Lac Dauphin, bur. des terres fédér.			22 50			22 50
Lethbridge, palais de justice.....			46 72	60 21	45 00	151 93
do bur. des terres fédér.....	180 00					180 00
do bureau de poste.....		426 30	62 99			489 29
Macleod, palais de justice.....	250 00	177 98	57 00	5 50		490 48
do douane.....			75 00			75 00
Maple-Creek, bur. des terres fédér.	40 00		5 30			45 30
Moosejaw, palais de justice.....		404 25	1 75			406 00
Moosomin do.....		533 40	362 87	60 66		956 93
Prince-Albert do.....	8 00	404 24	178 75	17 43	4 00	612 42
do bureau des terres et des bois de la Cour.....		1 25				1 25
do bâtiment des immigr.			12 50			12 50
do bureau des terres et d'enregistrement.....		409 70	30 00	10 50		450 20
Red-Deer, bureau des terres fédér.	96 00		59 99			155 99
do bâtiment des immigrants.....	10 00					10 00
Régina, bur. du commis des trav.....	110 00		18 50			128 50
do palais de justice.....		474 56	632 08	139 87		1,246 51
do bureau des terres fédérales.....	500 00			22 00		522 00
do bureau des titres fonciers.....			112 97			112 97
do résidence du lieut.-gouvern.		35 03				35 03
do bureau de poste.....		361 78	238 78			600 56
do bureau d'enregistrement.....			73 93			73 93
Wetaskiwin, bur. des terres fédér.....	100 00		100 00			200 00
A reporter.....	16,480 85	102,108 27	69,459 54	66,932 96	29,840 14	284,821 76

ANNEXE N° 1.—ÉTAT B.—Donnant les détails de l'item \$296,438.23—*Suite.*

	Loyers.		Gardiens et machinistes. Salaires et approvisionnements		Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.				
	\$	c.	\$	c.				\$	c.	\$	c.	
<i>Territoires du Nord-Ouest—Fin.</i>												
Report.....	16,480	85	102,108	27	69,459	54	66,932	96	29,840	14	284,821	76
Wolseley, palais de justice.....			540	00	180	73	13	80			734	53
Yorkton, bureau des terres fédér.....	84	00			49	00					133	00
<i>Colombie-Britannique.</i>												
Agassiz, ferme expérimentale.....					54	50					54	50
Albérni, bureau des sauvages.....					11	25					11	25
Duncan do.....					20	82					20	82
Kamloops, bur. des terres fédérales.....	165	00			8	50					173	50
Metlakatla, école industrielle.....					75	57					75	57
Nanaimo, bureau de poste.....			609	10	320	18	243	50	27	00	1,199	78
New-Westminster, salle d'exercices					178	39					178	39
do bur. de l'ingénieur	66	25	1	85							68	10
do bureau de poste.....			600	00	106	91	202	15	67	28	976	34
Vancouver, douane.....							384	90			384	90
do salle d'exercices.....					78	81					78	81
do bureau de poste.....			429	80	439	24	747	00	208	44	1,824	48
Victoria, bur. de l'adjutant général					12	70					12	70
do bureau de l'estimateur.....					13	93	11	00	12	00	36	93
do caserne.....					26	58					26	58
do douane.....					149	42	47	00	30	37	226	79
do salle d'exercices.....			0	90	111	59	715	02			827	51
do bureau de l'ingénieur.....	737	00	7	00			6	40			750	40
do entrepôt de vérification.....					6	90					6	90
do bureau des sauvages.....					41	06					41	06
do magasin militaire.....					83	67					83	67
do bureau de poste.....			614	13	182	36	1,072	35	29	74	1,898	58
do bur. des poids et mesures.....					29	00			6	00	35	00
William's-Head, station de quarant.....					999	52					999	52
<i>Divers.</i>												
Édifices fédéraux en général.....			33	32	723	54					756	86
Total, porté à l'état "A" (page 7).....	17,533	10	104,944	37	73,363	71	70,376	08	30,220	97	296,438	23

## ÉTAT C.

INDIQUANT les montants prêtés par le gouvernement, durant l'exercice 1896-97, en vertu d'actes spéciaux du parlement et sur la recommandation du ministre des travaux publics.

Aux commissaires du havre de Montréal pour l'amélioration du havre en question (Acte 59 Vict., chap. 10)..... \$190,000 00

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
BUREAU DU COMPTABLE,  
OTTAWA, 7 janvier 1898.

A. G. KINGSTON,  
Comptable intérimaire.

Travaux Publics.

ANNEXE N<sup>o</sup> 2.

---

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897,

PAR

L'ARCHITECTE EN CHEF INTÉRIMAIRE.





# Travaux Publics.

## RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF INTÉRIMAIRE.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA,  
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,  
OTTAWA, 10 juillet 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport sur les différents travaux exécutés sous ma direction pendant l'exercice expiré le 30 juin 1897.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,  
Votre obéissant serviteur,  
THOMAS FULLER,  
*Architecte en chef intérimaire.*

M<sup>r</sup> E. F. E. Roy,  
Secrétaire du ministère des travaux publics.

---

## PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### CHARLOTTETOWN.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Les bouilleurs des chaudières en acier de l'appareil à eau chaude ont été renouvelés, la grille de la fournaise a été remplacée, des gouttières en cuivre ont été posées, deux porches d'hiver ont été construits, des glaces pour les portes ont été achetées, du matériel d'éclairage au gaz a été posé, les fenêtres ont été calfatées et les marches couvertes de planches pour l'hiver.

#### QUARANTAINE (PORT DE L'OUEST).

Une clôture en fil barbelé a été érigée autour des terrains.

### SUMMERSIDE.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Le plâtrage a été réparé. Les cabinets d'aisances ont été nettoyés et réparés.

## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

## AMHERST.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Comme la chaudière de l'appareil de chauffage était hors de service, on l'a remplacée par une chaudière tubulaire en acier, et la surface de chauffe ainsi que tous les tuyaux ont été peints.

L'espace entre le grillage des boîtes à lettres et le plafond a été vitré.

Les travaux ont été faits sous la surveillance du gardien.

## ANNAPOLIS.

## ÉDIFICE PUBLIC.

L'on a fait faire des châssis doubles. La boiserie, le toit et la fournaise de l'appareil de chauffage ont été peints.

## ANTIGONISH.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Le plâtrage des murs et des plafonds a été réparé; les plafonds ont été blanchis et les murs badigeonnés; la boiserie intérieure a été peinte et vernie, et la table de distribution a été allongée.

Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur résidant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

## DARTMOUTH.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites au plâtrage.

Les travaux ont été surveillés par C. E. Dodwell, ingénieur dirigeant et inspecteur des travaux publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

## BADDECK.

## ÉDIFICE PUBLIC.

L'espace entre le grillage des boîtes à lettres et le plafond a été rempli avec un treillis en fil métallique, et des serrures pour les portes extérieures ont été achetées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## HALIFAX.

## SALLE D'EXERCICES.

Les travaux ont été suspendus le 1<sup>er</sup> décembre 1896 et repris le 5 mai 1897. La construction des murs est très avancée, et l'on espère que l'édifice sera terminé dans le cours de l'exercice 1897-98.

## Travaux Publics.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le ministère. Ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, C. E. W. Dodwell, I. C., Halifax, N.-E.

Entrepreneur, John E. Askwith, Ottawa.

### ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le couronnement du pignon de l'est a été rejointoyé; des réparations ont été faites aux meubles, et un tapis de toile cirée a été acheté.

Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

### ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Un nouveau bouilleur a été posé à la chaudière, et quelques-unes des soupapes de l'appareil de chauffage ont été renouvelées; un cabinet d'aisances a été établi au rez-de-chaussée, et le monte-charge a été réparé.

Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

### QUARANTAINE (DÉBARCADÈRE EN EAU PROFONDE).

L'appareil à fumiger et à désinfecter, que l'on avait réussi à sauver lors de l'incendie qui détruisit l'ancien bâtiment, a été réparé et placé dans le nouveau bâtiment des immigrants.

Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

### BÂTIMENT DES IMMIGRANTS.

Ce bâtiment, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière, est maintenant terminé et pourvu d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le ministère. Ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, C. E. W. Dodwell, I. C., Halifax, N.-E.

Surintendant de la construction de l'appareil de chauffage, John Cowan, Ottawa, Ont.

Commis des travaux, W. J. Wiswell, Halifax, N.-E.

Entrepreneurs, Ruodes, Curry et C<sup>ie</sup>, Amherst, N.-E.

### LUNENBURG.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Les allées conduisant de la rue aux portes d'entrée ont été couvertes de planches pour l'hiver.

Les tuyaux aux eaux sales ont été raccordés avec l'égout de la ville.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### PICTOU.

#### BUREAU DE POSTE.

Du matériel d'éclairage au gaz a été fourni, et un pavillon ainsi que des drisses ont été achetés. L'on a fait faire un râtelier pouvant tenir 30 sacs à dépêches.

## DOUANE.

Les chéneaux et la couverture en ardoise du toit ont été réparés ; la surface de chauffe a aussi été réparée, et l'appareil de chauffage au sous-sol a subi des modifications.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de M. John Cowan, Ottawa.

## SYDNEY.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites au mur extérieur ainsi qu'au plâtrage des murs intérieurs et des plafonds d'un bout à l'autre de l'édifice ; les plafonds ont été blanchis et les murs badigeonnés ; la couverture du toit en fer galvanisé a été peinte ; dans le corridor public des tableaux ont été placés, et des tablettes pour protéger les calorifères ont été posées ; de menues réparations ont été faites à la boiserie et au vitrage.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## SYDNEY-NORD.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Les grilles de la fournaise de l'appareil de chauffage à eau chaude ont été renouvelées.

## WINDSOR.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Le briquetage a été jointoyé et le couronnement réparé ; l'on a peinturé le mât de pavillon, etc., sur le toit. Des réparations ont été faites aux allèges des fenêtres et aux tuyaux à eau ; une des cloisons dans le bureau des mandats-poste a été enlevée, et un nouveau plancher en merisier a été posé dans la salle de distribution du bureau de poste.

Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-É.

## TRURO.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Dans le corridor public, des tablettes pour protéger les calorifères ont été posées ; deux nouveaux tableaux à bulletins ont été placés et une balustrade a été établie en avant du bureau de distribution générale. Le tuyau à fumée de la fournaise a été renouvelé.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## YARMOUTH.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites au réservoir.

L'espace entre le sommet du grillage des boîtes à lettres et le plafond a été rempli avec un treillis en fil métallique ; l'on a placé un tableau dans le bureau de poste et une boîte à charbon dans la cave ; des réparations ont été faites aux planchers, aux escaliers et au plâtrage. Tous les plafonds ont été blanchis, les murs badigeonnés et la boiserie a été peinte.

Les travaux ont été faits sous la direction du gardien.

# Travaux Publics.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

### BATHURST.

#### BUREAU DE POSTE.

La boiserie intérieure et extérieure de l'édifice a été peinte, les planchers ont été huilés, les plafonds ont été nettoyés et blanchis, le plâtrage, les murs et les plafonds ont été réparés, et l'espace entre le sommet du treillis des boîtes à lettres et le plafond du bureau de poste a été grillagé.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### CHATHAM.

#### BUREAU DE POSTE.

Les gouttières et la couverture du toit ont été réparées. Le briquetage de la fournaise et de quelques-uns des tuyaux principaux a subi des modifications; un nouveau colorifère de 200 pieds a été posé et quelques changements ont été faits à la plomberie.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### FRÉDÉRICTON.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Les corridors et les bureaux des départements de la douane et du revenu de l'intérieur ont été nettoyés et peints. Le bureau de poste a été pourvu d'un râtelier, modèle "G," pouvant tenir 100 sacs à dépêches.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### MONCTON.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Les gouttières et le plâtrage du rez-de-chaussée et du premier étage du corps de logis, ainsi que les trottoirs, ont été réparés; un plancher en bois brut a été posé dans le grenier; les chambres de l'annexe ont été plafonnées en bois et leurs planchers ont été réparés. Un nouveau tuyau à fumée a été posé à la fournaise de l'appareil de chauffage.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### NEWCASTLE.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Un nouveau plancher en bois dur a été posé dans le bureau de poste, et un ressort a été posé à la porte de devant.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### ILE-AUX-PERDRIX.

#### STATION DE QUARANTAINE.

Un contrat a été passé pour la construction d'un bâtiment près du quai, à l'extrémité orientale de l'île; dans ce bâtiment seront placés le désinfecteur à vapeur, les réservoirs et les bains.

Les travaux se font sous la surveillance de W. J. McCordock, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

Entrepreneur, M. Jno. Duffy.

## PORTLAND (Saint-Jean.)

## BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites à la plomberie, aux poêles, aux grilles, aux portes et aux serrures.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

## SAINT-JEAN.

## DOUANE.

Un incendie éclata dans le bureau des préposés au débarquement des marchandises, détruisant la boiserie et les meubles. Une enquête fut tenue, et l'on en vint à la conclusion que l'incendie en question avait été provoqué par une allumette ou un cigare jeté dans le panier des papiers de rebut. Le bureau fut réparé et remeublé.

Trois nouveaux bouilleurs ont été posés dans une des chaudières. Des planchers en bois dur ont été posés dans la chambre des épreuves du bureau de l'intérieur et dans la chambre de la douane où se fait l'estampillage des boîtes de cigares. Deux portes ont été posées dans les cloisons de la chambre du réservoir. L'on a fourni beaucoup de meubles au département des douanes et quelques tablettes au département du revenu de l'intérieur; du matériel d'éclairage au gaz et des meubles ont été achetés pour le département de la marine; la grande salle de la douane a été peinte, de même que la chambre des préposés au service des signaux.

## BUREAU DE POSTE.

Le pavage en asphalte du chemin de voiture au sous-sol a été réparé; un des cabinets d'aisances a été reconstruit; les salles des paquets et des journaux ont été peinturées, et les plafonds ont été blanchis; la porte de la chaudière, les drisses du pavillon et les grillages des calorifères ont été renouvelés; l'on a réparé le montage, les meubles, la plomberie, le matériel d'éclairage au gaz, les tuyaux à eau, les sonnettes, le vitrage, la boiserie, etc., etc.

## CAISSE D'ÉPARGNE.

Les portes d'entrée ont été raccourcies, réparées et peinturées, et de nouveaux ressorts de choc y ont été posés; la boîte à charbon ainsi que le vitrage ont été réparés, et une nouvelle enseigne a été posée.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

## SAINT-STEPHEN.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Un lavabo, avec accessoires et tuyaux de raccordement, a été posé.

L'ancienne fournaise de chauffage à eau chaude, qui était devenue hors de service, a été remplacée par deux fournaises à eau chaude "Buffalo," que l'on a installées sur une fondation en brique. La plomberie a été réparée.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de John Cowan, Ottawa.

## SUSSEX.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Trois cents quarante-huit vieilles serrures ont été enlevées du bureau de poste et remplacées par 96 serrures neuves et 36 tiroirs avec devants en bronze.

Ces changements ont été faits sous la surveillance du gardien.

# Travaux Publics.

## WOODSTOCK.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Le plâtrage a été badigeonné, le toit ainsi que la boiserie extérieure et intérieure ont été peints; les ferrures et les rampes des escaliers ont été vernis et les planchers huilés. Le briquetage et la maçonnerie ont été réparés et jointoyés.

## PROVINCE DE QUÉBEC.

### AYLMER.

#### BUREAU DE POSTE.

La fournaise de l'appareil de chauffage à eau chaude a été pourvue d'une nouvelle grille.

Le mur de la clôture en pierre a été réparé, en partie reconstruit et jointoyé; les murs extérieurs de l'édifice ont été réparés et rejointoyés; les clôtures en bois et les portes ont été réparées, le plancher du bureau de poste a été huilé, et le plâtrage a été réparé; des tuyaux en plomb, un cabinet d'aisances, un évier, un bain et un conduit d'égout ont été posés; une fosse d'aisances a été établie; des meubles et un tapis ont été achetés, et les couvertures en bardeaux des bâtiments extérieurs ont été renouvelées.

### FRASERVILLE.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Des stores ont été posés aux fenêtres.

### GROSSE-ILE.

#### STATION DE QUARANTAINE—DIVISION OCCIDENTALE.

Dans le bâtiment n° 1, seize jalousies, qui étaient devenues hors de service, ont été remplacées. Un abri a été construit à l'extrémité sud du bâtiment n° 2. Les toits des bâtiments nos 10, 11, 12, 15 et 16 ont été recouverts en bardeaux. Les couvertures en bardeaux des bâtiments nos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 21, ainsi que la toiture de la nouvelle cuisine ont été goudronnées. Les murs des bâtiments nos 3, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17 et 19 ont été blanchis à la chaux. Les châssis et les portes des bâtiments nos 3, 7, 10, 11, 12 et 16 ont été peints. Il a été construit deux nouvelles cheminées sur le bâtiment n° 15 et un sur le bâtiment n° 11; le chapeau d'une des cheminées du bâtiment n° 5 a été refait à neuf. Le toit de l'aile du bâtiment n° 5 a été couvert de fer galvanisé. Des réparations ont été faites aux couvertures en bardeaux des bâtiments nos 4, 11, 12 et 19. Dans le bâtiment n° 3, des vitres ont été posées et du peinturage a été fait. Les planchers de la salle et de la cuisine du bâtiment n° 21 ont été peints.

#### DIVISION CENTRALE.

Les toits des bâtiments nos 26 et 28 et de la buanderie du surintendant ont été recouverts de bardeaux; ceux des bâtiments nos 22, 26, 30, 33, 34 et 35 et de la buanderie du surintendant ont été goudronnés; ceux des bâtiments nos 24, 27, 28 et 29 ont été peints, et ceux des bâtiments nos 24, 29, 30 et 34 ont été réparés. Les murs extérieurs des bâtiments nos 22, 26, 33 et 35 et de la buanderie du surintendant ont été blanchis à la chaux. La boiserie intérieure et extérieure des bâtiments nos 27, 28 et 29 a été peinte; le plâtrage intérieur du bâtiment n° 27 a été peinturé; dans le bâtiment n° 29, le plafond a été peinturé et les murs ont été tapissés. Le four dans le bâtiment n° 34 a été reconstruit et couvert de sable. Le bâtiment n° 35 a été pourvu de 4 porches doubles et les cheminées en ont été jointoyées. Le bâtiment n°



25 a été réplanchéié ainsi que l'attique du bâtiment n° 29. Des vitres ont été posées aux fenêtres des bâtiments n°s 22 et 25 et de la buanderie du surintendant. Le plâtrage du bâtiment n° 27 a été réparé; dans la buanderie du surintendant, des châssis, un ventilateur, un tuyau de cheminée et des vitres ont été posés, et des réparations ont été faites aux portes.

#### DIVISION ORIENTALE.

Le toit du bâtiment n° 39 a été recouvert de bardeaux. Les toits des bâtiments n°s 36, 38, 39 et 40, du bâtiment de désinfection, de l'infirmerie, du vieux magasin, de l'écurie et du hangar où se trouve le puits ont été blanchis à la chaux. Les fenêtres et les portes du bâtiment n° 36 ont été peinturées, 4 cheminées sur le bâtiment n° 39 ont été jointoyées, la couverture en bardeaux de l'infirmerie a été réparée, et un vieux puits a été comblé pour prévenir les accidents.

Le steamer *Challenger* a été nettoyé et peinturé.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

#### JOLIETTE.

##### ÉDIFICE PUBLIC.

Le plâtrage a été réparé d'un bout à l'autre, les plafonds ont été blanchis, les murs ont été badigeonnés et la boiserie a été peinturée.

#### LAPRAIRIE.

##### BUREAU DE POSTE.

Un nouveau porche a été construit à l'entrée de derrière.

#### MONTREAL.

##### DOUANE.

De nouveaux barreaux de grille ont été posés à la chaudière; des réparations ont été faites au calorifère dans la grande salle, à un poêle à gaz et à un lavabo; un nouveau lave-mains a été posé. Des changements ont été faits au matériel d'éclairage au gaz, une sonnette a été posée dans le logement du gardien, et des réparations ont été faites aux meubles, aux sonnettes électriques ainsi qu'aux étampes.

##### ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le tuyau en acier de la cheminée, qui était devenu hors de service, a été remplacé. De nouveaux barreaux de grilles et de nouvelles soles ont été posés aux chaudières. Les trappes ont été réparées et les monte-charges ont été pourvus de câble en fil métallique. Les calorifères dans les bureaux des estimateurs de la quincaillerie et des marchandises de fantaisie ont été réparés, et une pompe en bronze pour le sodium a été posée.

##### ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Un casier a été fourni au percepteur. Les tuyaux à gaz ont été réparés, et du matériel d'éclairage au gaz a été posé. Des réparations ont été faites aux cabinets d'aisances, aux tuyaux à eau, aux portes d'entrée et au vitrage.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux à Montréal.

##### BUREAU DE POSTE.

Le briquetage des fournaies de l'appareil de chauffage a été démolé et reconstruit, et de nouveaux barreaux de grilles ont été posés. Le plancher de la chambre des compteurs a été renouvelé et l'horloge réparée. Des additions et des réparations

## Travaux Publics.

ont été faites aux ascenseurs, aux monte-charges et aux machines en général. Le conduit d'égout au sous-sol a été mis en bon état.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux à Montréal.

### QUÉBEC.

#### CITADELLE, RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL.

Des réparations ont été faites à la plomberie et à la boiserie. Les pièces ont été nettoyées et peinturées comme d'habitude, et des préparatifs ont été faits pour la visite annuelle de Son Excellence.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance d'un employé de ce ministère.

#### DOUANE.

Les cabinets d'aisances et la plomberie ont été réparés; des ressorts ont été posés aux portes, et des meubles ont été achetés.

Les travaux ont été inspectés par Ph. Béland, commis des travaux, Québec, P.Q.

#### ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Une partie de la toiture en fer galvanisé a été renouvelée. Des réparations ont été faites à l'ascenseur, à l'appareil de chauffage, etc.

Les travaux ont été inspectés par Ph. Béland, commis des travaux, Québec, P.Q.

#### ÉDIFICE DE LA MARINE ET DE L'AGENCE D'IMMIGRATION.

La toiture de l'atelier de charpenterie a été renouvelée, de même que celle des bureaux du gaz; un plancher en pin a été posé dans la cave des huiles, et l'une des cheminées a été réparée.

Les travaux ont été inspectés par Ph. Béland, commis des travaux, Québec, P.Q.

#### ÉDIFICE D'IMMIGRATION, JETÉE LOUISE.

L'édifice a été peinturé à l'extérieur, y compris la couverture du toit. L'on est actuellement à construire une tour et un réservoir dans la cour pour le service d'eau. Deux nouveaux cabinets d'aisances et un bain seront établis au premier étage.

Les travaux ont été inspectés par Ph. Béland, commis des travaux, Québec, P.Q.

#### BUREAU DE POSTE.

La couverture en fer-blanc de la partie du toit donnant sur les rues Buade et Frontenac a été enlevée et remplacée par une toiture en fer galvanisé; les tuyaux à gaz ont été renouvelés et raccordés avec la nouvelle aile et le second étage; le corridor public a été peinturé et le logement du gardien a été nettoyé, peinturé, tapissé et badigeonné; un nouveau porche pour la distribution des lettres a été érigé dans le bureau et le porche du corridor public a été amélioré; des sonnettes électriques, des serrures, etc., ont été posées.

Les travaux ont été surveillés par Ph. Béland, commis des travaux, Québec, P.Q.

### RICHMOND.

#### BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, qui a déjà été décrit, est presque terminé. Des plans ont été préparés et un contrat a été passé pour la construction d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, N. Nicholson, Richmond, P.Q.

Entrepreneurs de la construction de l'édifice, MM. Paquette et Godbout. Entrepreneur de la construction de l'appareil de chauffage, J. Lamarche.

### RIMOUSKI.

#### ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, qui a déjà été décrit, est fort avancé. Les travaux, après que l'entrepreneur les eût abandonnés, ont été poursuivis à la journée. Des plans ont été préparés et un contrat a été passé pour la construction d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été surveillés par J. P. M. Lecourt, d'Ottawa, et Ph. Béland, de Québec.

### SAINT-HENRI.

#### ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE.

Le tuyau d'égout a été nettoyé et la plomberie réparée; un escalier conduisant au sous-sol avec porte, a été construit pour le transport des cendres. Deux porches ont été érigés à l'extérieur, un nouveau calorifère a été placé dans la salle d'entrée, des lampes à gaz ont été posées, un évier pour les commis et les facteurs a été installé, les fenêtres du sous-sol ont été pourvues de grillages, et les portes d'entrée ont été munies de ressorts à air; un boyau pour nettoyer les châssis, une échelle, etc., ont été achetés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### SAINT-JÉROME.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Les trottoirs ont été réparés.

### SAINT-JEAN, P.Q.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

La plomberie, qui était surannée et insalubre, a été enlevée, et de nouveaux cabinets d'aisances, lave-mains et éviers ont été installés au rez-de-chaussée et au premier étage. Le sous-sol a été planchéié en béton. Des meubles et un tapis ont été achetés pour le directeur des postes. Des ventilateurs ont été posés aux châssis-doubles. L'on est actuellement à préparer des plans pour les modifications à faire à l'installation du bureau de poste.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été inspectés par M. John Cowan, ingénieur, Ottawa, Ont.

### SHERBROOKE.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

La couverture en métal du toit a été réparée d'un bout à l'autre et peinte, les ré-ervoirs ont été nettoyés et réparés, des réparations ont été faites à la plomberie, de nouveaux calorifères ont été installés et le briquetage de la fournaise a été réparé. Un nouveau plancher en bois dur a été posé dans le bureau de poste. Les voûtes ont été pourvues de tablettes, des meubles et un tapis ont été achetés pour le percepteur de la douane, un tapis en toile cirée a été posé dans le bureau de l'inspecteur des postes, et un sas à cendres ainsi qu'un pavillon ont été fournis au gardien.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

# Travaux Publics.

## SOREL.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Les pierres du couronnement et de la voûte de l'entrée de la cour donnant sur la rue Prince ont été enlevées, puis cimentées et liées avec du fer. Toute la boiserie et toute la ferrure de l'extérieur ont été peinturées. Un trottoir en granolithe a été posé le long des rues, la plomberie et les tuyaux d'égout intérieurs, qui laissaient à désirer, ont été remplacés. L'espace entre le grillage du bureau de poste et le plafond a été rempli avec un treillis en fil métallique; l'on a fait faire des jalousies, les fenêtres ont été pourvues de ventilateurs, et un comptoir a été construit. Un plancher en bois a été posé pour protéger le toit plat de la partie de l'édifice qui n'a qu'un seul étage, ainsi que les balcons. Les portes du bureau des poids et mesures, la couverture en ardoise et les gouttières du toit, les châssis, les murs mitoyens, les marches, etc., ont été réparés.

## TROIS-RIVIÈRES.

### DOUANE.

Le plancher de la cave a été réparé.

### BUREAU DE POSTE.

Un nouveau pavillon a été acheté.

## PROVINCE D'ONTARIO.

### AMHERSTBURG.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Les cabinets d'aisances et la plomberie de l'édifice, qui étaient insalubres, ont été enlevés.

Les travaux ont été surveillés par le gardien.

### ARNPRIOR.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

L'emplacement de l'édifice pour lequel un contrat a été passé le 4 de septembre 1896, est situé au coin des rues John et Madawaska, en la ville d'Arnprior, Ont.

Les murs de l'édifice seront en pierre, les cloisons au rez-de-chaussée et les voûtes seront en brique, et les autres cloisons ainsi que les toits et les planchers seront en bois. Le bâtiment principal aura 44 pieds carrés et comprendra 2 étages et un attique. Le rez-de-chaussée sera réservé pour le bureau de poste; au premier étage se trouveront les bureaux du revenu de l'intérieur et de la douane, et à l'attique les appartements du gardien. Au coin des deux rues il y aura une tourelle octangulaire à horloge, d'un diamètre de 14 pieds et d'une hauteur de 54 pieds à partir du sol jusqu'au sommet de la maçonnerie, et de 75 pieds à partir du sol jusqu'au faite du toit; cette tourelle sera surmontée d'un pinacle en fer. Sur la rue John il y aura annexe d'un étage de 35 x 30 pieds, où se trouveront l'entrepôt de vérification, le bureau des poids et mesures et les cabinets d'aisances.

Dans le bâtiment principal il y aura trois voûtes en brique, l'une au rez-de-chaussée pour le bureau de poste et deux au premier étage pour la douane et le revenu de l'intérieur.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Entrepreneurs, MM. Fortin et Fortin, de Pembroke, Ont.

Commis des travaux, Jas. W. Tierney, Arnprior, Ont.

## BARRIE.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Les conduits d'égout et la plomberie ont été renouvelés, de menues réparations ont été faites aux calorifères, les murs et les plafonds ont été partout réparés et badigeonnés, une partie de la boiserie et les calorifères ont été peints.

## BELLEVILLE.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Le pavage en blocs de bois dans la cour a été enlevé, et la cour a été couverte de gravier; un trottoir en granolithe a été posé le long des rues; trois bureaux au premier étage ont été badigeonnés; des changements et des additions ont été faits à l'installation du bureau de poste; le plancher du bureau de poste a été réparé, et un filtre a été fourni.

## BROCKVILLE

## ÉDIFICE PUBLIC.

La couverture en fer galvanisé du toit de l'entrepôt de vérification a été renouvelée.

## CAYUGA.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Des fils pour éclairage à la lumière électrique ont été posés.

## CHATHAM.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Des rampes en fer ont été posées aux marches extérieures, et de menues réparations ont été faites à la plomberie, au compteur de gaz et au plancher du bureau de poste.

## CORNWALL.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Des serrures ont été posées aux portes, et les cabinets d'aisances ont été réparés.

## GANANOQUE.

## DOUANE.

Les tuyaux à eau ont été nettoyés et réparés.

## DUNDAS.

## BUREAU DE POSTE.

La boiserie du bureau a été peinte et vernie.

## GALT.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Des boyaux à incendie et une échelle ont été fournis.

## GUELPH.

Des boyaux à incendie et des tapis ont été fournis.

# Travaux Publics.

## HAMILTON.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Les murs et les plafonds du premier et du second étages ont été nettoyés, réparés et badigeonnés; le plâtrage, le plancher en ciment, le toit et les gouttières ont été réparés, et un paraneige a été posé sur le toit. Un nouveau cabinet d'aisances et un évier pour les eaux sales ont été installés au second étage. Un tuyau a été posé pour ventiler les cabinets d'aisances, les urinoirs et les éviers. Un nouveau réservoir d'alimentation pour l'appareil de chauffage a été installé, le plancher de la chambre de la fournaise a été cimenté, et un cabinet pour le téléphone a été construit dans le bureau de la douane. Dans l'entrepôt de vérification le plâtrage a été réparé et badigeonné, la boiserie a été peinte, la plomberie a été ventilée, une nouvelle cheminée a été érigée sur la cuisine et la maçonnerie a été jointoyée.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## KINGSTON.

### DOUANE.

Des plans ont été préparés et un contrat a été passé pour la construction d'un appareil de chauffage à eau chaude, et les travaux sont en marche à l'heure qu'il est. La plomberie a été réparée; un bain, une chaudière et un tuyau à gaz ont été posés, et des réparations ont été faites à la toiture.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance d'Arthur Ellis, architecte, Kingston.

### BUREAU DE POSTE.

Du matériel d'éclairage au gaz a été posé, et des réparations ont été faites à la fournaise de l'appareil de chauffage, au chemin de voitures dans la cour, aux portes d'entrée, à l'installation du bureau de poste, et au mât de pavillon.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance d'Arthur Ellis, architecte, Kingston.

## LONDON.

### DOUANE.

La boiserie, la plomberie et la chaudière ont été réparées.

Les travaux ont été surveillés par H. C. McBride, architecte, London, Ont.

### BUREAU DE POSTE.

Un nouveau mât de pavillon et une enseigne ont été fournis, des réparations ont été faites à la toiture en fer galvanisé ainsi qu'à la boiserie et à la plomberie.

Les travaux ont été surveillés par H. C. McBride, architecte, London, Ont.

## NAPANEE.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Le toit et le cabinet d'aisances ont été réparés.

## CHUTES NIAGARA.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Les fenêtres et les portes ont toutes été réparées, et une nouvelle porte a été posée. Le plancher a été réparé, les toits plats ont été goudronnés, et de nouvelles échelles ont été fournies.

Les travaux ont été faits sous la surveillance du gardien.

## OTTAWA.

## FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE.

*Laboratoire.*—Le matériel d'éclairage au gaz et les tuyaux de distribution d'eau ont été réparés et renouvelés en partie.

*Cabinet de toilette.*—Le vieux tuyau de trop-plein a été enlevé et remplacé par un tuyau en fonte; deux nouveaux cabinets d'aisances et une nouvelle trappe pour l'évier ont été installés.

*Résidences.*—A la résidence du naturaliste, le cabinet d'aisances et la salle de bain ont été changés de place; et un nouveau cabinet d'aisances, un bain et un lavemains, avec les tuyaux de raccordement nécessaires, ont été établis. A la résidence de l'horticulteur, un appareil à eau chaude pour le bain et l'évier a été installé.

*Laiterie.*—La chaudière a été entourée de brique et pourvue d'une nouvelle grille et d'une soupape de sûreté, la machine a été inspectée, 4 réservoirs réfrigérants ont été revêtus de fer galvanisé, un des cabinets d'aisances a été réparé, des conduits d'égoût en fonte ont été posés et un tuyau à eau de 400 pieds de longueur a été relié à la laiterie et au cabinet de toilette.

*Bergerie.*—Un nouvel évier et des tuyaux à eau ont été posés.

*Serre-chaude.*—Quelques additions ont été faites au matériel d'éclairage au gaz. Les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

## ÉDIFICE DE L'EST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Les bureaux des différents ministères occupant l'édifice ont été pourvus d'armoires, de meubles et de tablettes, et on les a réparés, nettoyés, peints, teints et bronzés; des rideaux, des paillassons et des tapis en toile cirée ont été achetés pour les bureaux du ministère de la justice et du conseil privé; les fenêtres des bureaux du ministère de la justice et du ministère des finances ont été munies de ventilateurs; l'on a fait faire des boîtes et des coffres pour le conseil privé et les ministères de la justice et des finances; des échelles ont été fournies au secrétaire d'état et à l'auditeur général; des vitres ont été posées dans les bureaux du ministère des finances et du secrétariat d'Etat; de nouvelles boîtes à lettres ont été installées dans les bureaux du secrétariat d'Etat, des ressorts à air ont été posés dans les bureaux du ministère de la justice, et des pincettes, des coussins, etc., ont été fournis aux divers ministères. Les deux chaudières à locomotives de l'appareil de chauffage ont été remplacées par trois chaudières tubulaires.

Du matériel d'éclairage au gaz a été posé dans le département des affaires des sauvages, dans les bureaux du procureur général et du sous-gardien général des registres et dans les chambres 49, 50, 51, 54, 135 et 139. Vingt et une lampes Auer ont été fournies au ministère de la justice, deux au département de l'auditeur général, trois au secrétariat d'Etat, et deux au ministère des finances. Un poêle à gaz a été placé dans la chambre des messagers du secrétariat d'Etat. Des sonnettes électriques ont été posées dans les bureaux du secrétariat d'Etat ainsi que dans les chambres 85 et 86. Un lavabo a été installé dans la chambre 59 et des calorifères ont été posés dans les chambres 57 et 59.

## MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Des réparations ont été faites aux toits, des meubles et des poêles ont été fournis, et les tuyaux d'égoût ont été réparés. Pour protéger le musée contre le feu, l'on a installé une borne-fontaine dans la cour, et des tuyaux à incendie de 3 pouces, auxquels on a relié des boyaux, ont été posés dans les différents étages de l'édifice. Du matériel d'éclairage au gaz a été posé dans la chambre D 4. Les réparations ordinaires ont été faites à l'appareil de chauffage, à la plomberie, au matériel d'éclairage et aux conduites d'eau.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

Ingénieur mécanicien, W<sup>m</sup> King.

Commis des travaux, F. Breton.

## Travaux Publics.

### ÉDIFICE DE L'OUEST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Des stores ont été posés aux fenêtres des bureaux des ministères de la douane et de la milice, les fenêtres des bureaux des ministères de la marine et du revenu de l'intérieur ont été pourvues d'abris en toile, des paillassons et des tapis ont été achetés pour les ministères de la milice, des travaux publics et du commerce; les bureaux des ministères du revenu de l'intérieur, de la marine, de la milice, des chemins de fer et canaux, du commerce et des travaux publics ont été nettoyés, teintés et peints; des meubles, etc., ont été fournis aux ministères de la douane, du revenu de l'intérieur, des travaux publics, de la milice et de la marine. Du matériel d'éclairage au gaz a été posé dans les bureaux du ministre du commerce, du commissaire de la douane, de l'ingénieur des travaux publics, ainsi que dans le laboratoire du revenu de l'intérieur et le bureau du commis des travaux publics. Des sonnettes électriques ont été installées dans les bureaux du ministre de la milice, du commissaire de la douane et du comptable de la douane. De nouveaux calorifères ont été posés dans les bureaux de l'ingénieur en chef et du sous-ingénieur du ministère des travaux publics. Les réparations ordinaires ont été faites à l'appareil de chauffage, à la plomberie, aux sonnettes, à l'ascenseur, aux tuyaux à eau, etc., etc.

Le 11 février dernier, le toit de la partie primitive de l'édifice a été détruit par le feu. Voici le rapport que j'ai fait à ce sujet :—

BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,

OTTAWA, 14 février 1897.

#### RAPPORT SUR L'INCENDIE QUI A ÉCLATÉ DANS L'ÉDIFICE DE L'OUEST.

MONSIEUR,—Le feu prit naissance dans la petite chambre située au-dessus du bureau du secrétaire particulier du ministre des travaux publics, chambre qui était employée comme magasin par le ministère des chemins de fer et canaux. L'on commença à apercevoir les flammes vers 4.15 de l'après-midi, jeudi le 11 du courant. Aussitôt la première alarme donnée, M. D. Good, le préposé à l'ascenseur, fit jouer un extincteur Babcock sur le feu, et le tuyau à incendie placé dans le corridor de l'attique de l'annexe de l'édifice près de la tour Mackenzie fut immédiatement relié à un boyau par MM. F. A. Dixon, J. W. H. Watts et T. W. Fuller. Mais la pression était si faible que l'eau jaillissait à peine à trois pieds de distance. M. W<sup>m</sup> Smith, mécanicien en chef, fit jouer un autre extincteur Babcock, mais sans effet appréciable. Des jets d'eau furent alors lancés des deux tuyaux à incendie situés dans le corridor de devant de l'attique, mais la pression n'était pas suffisante pour permettre de maîtriser l'incendie. Sur ces entrefaites, la brigade des pompiers fut mandée par téléphone; les pompiers arrivèrent au bout de quelques minutes et se postèrent avec leurs boyaux sur le toit de l'annexe de l'édifice de l'ouest. En même temps, le mécanicien en chef relia un boyau à la pompe à vapeur qui se trouve dans l'édifice du parlement, et grâce à l'action combinée des appareils de l'Etat et de la ville, le feu ne put franchir le mur réfractaire séparant les deux parties de l'édifice. Comme les pompiers n'étaient pas au fait de l'arrangement intérieur des chambres, beaucoup de temps fut perdu, d'autant plus que l'on refusa à diverses reprises de suivre les instructions et les conseils des officiers du ministère quant à la manière de procéder pour combattre le feu. Des tentatives furent faites pour couper le toit, en avant d'un des murs réfractaires, afin d'arrêter les progrès de l'incendie; mais comme dans le temps où il s'était agi de renouveler la couverture de l'édifice, la toiture primitive avait été laissée intacte, il y avait deux toits couverts en métal à enlever et avant que cela pût être accompli, l'incendie avait fait tant de progrès qu'il fallut renoncer à la chose. Le feu se répandit très rapidement, et au bout de quelques minutes les pompiers furent aveuglés par la fumée. Une petite ouverture qui avait été pratiquée, il y a plusieurs années, dans le premier mur réfractaire et fermée avec une porte de bois contribua beaucoup sans doute à propager l'incendie. Lorsque le feu eût franchi le mur réfractaire, il devint évident que le toit y passerait, et l'on fit alors des efforts pour sauver le contenu des bureaux et empêcher les flammes d'atteindre le plafond du 1<sup>er</sup> étage. Les appareils de l'Etat, tels que Babcocks,



boyaux, etc., étaient tous en bon état au moment de l'incendie; mais par suite du mode de construction du toit, et de l'inflammabilité des choses qui se trouvaient à l'endroit où le feu s'est déclaré, ils n'ont pas été suffisants pour empêcher les ravages qui ont été causés.

Aucun changement n'a été fait récemment dans le système.

L'eau pour éteindre les incendies et pour les fins domestiques est conduite par un tuyau de 6 pouces des tuyaux d'aqueduc de la rue Wellington au réservoir dans l'édifice du parlement, et de là par un tuyau de 4 pouces aux réservoirs dans l'édifice de l'ouest. Ce sont ces réservoirs qui alimentèrent les tuyaux à incendie dans toute la partie de l'édifice qui a été brûlée. Sur les terrains publics se trouvent deux bornes-fontaines reliées au même tuyau de 6 pouces dont je viens de parler. Les pompiers de la ville raccordèrent un boyau à l'une de ces bornes-fontaines, mais l'autre, à ce qu'ils prétendirent, était gelée. Après l'incendie un examen fut fait et l'on constata qu'il n'en était pas ainsi, mais ceci fait a peu d'importance, d'autant plus que si l'on avait fait usage des deux bornes-fontaines, il ne serait pas resté assez d'eau pour qu'il valût la peine de mettre la pompe à vapeur en opération. Les autres bornes-fontaines qui se trouvent sur les terrains sont employées uniquement pour arroser le gazon, et comme elles sont reliées avec le réservoir dans l'édifice du parlement, elles ne seraient guère utiles en cas d'incendie. Il ne faut pas oublier que les appareils mis à la disposition du ministère sont destinés simplement à arrêter les commencements d'incendie et que l'on a toujours compté sur la coopération de la brigade des pompiers de la ville dans le cas d'une grande conflagration. En 1888, une somme de \$15,000 a été contribué par le ministère pour la construction du poste central de pompiers à Ottawa.

Je dirai en terminant que les fonctionnaires et les ouvriers du ministère se sont exténués pour empêcher l'incendie de se propager et ont tout fait en leur pouvoir pour sauver les documents et les papiers officiels.

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

D. EWART,

*Pour l'architecte en chef.*

Les débris ont été immédiatement enlevés, l'édifice a été couvert d'un toit en bois temporaire, les plafonds ont été démolis et reconstruits en lattes de fer enduites de plâtre d'asbeste; et les murs, la boiserie, le vitrage, etc., ont été réparés, nettoyés, peints, etc. Un nouveau système de tuyaux à gaz et à eau ainsi qu'un nouveau système de lavabos ont été installés.

L'on est actuellement à préparer des dessins et des devis pour la construction d'un nouveau toit.

Les travaux de réparations ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

Ingénieur-mécanicien, W<sup>m</sup> King.

Commis des travaux, F. Breton.

#### HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

A la résidence du gouverneur général, une ouverture de porte a été pratiquée dans la salle à manger et une autre entre la salle de service et la salle de bal; les fenêtres entre la salle de devant et le cabinet de toilette et la salle du téléphone ont été converties en portes, auxquelles accès a été donné par des escaliers demi-circulaires. Les lavabos qui étaient dans la salle près du bureau du secrétaire ont été transférés dans la salle des cabinets d'aisances. L'alcove de la scène, les portes à coulisse et une grande partie de la cloison entre la salle de bal et l'anti-chambre ont été enlevés, les jambages ont été lambrissés, et l'ouverture a été remplie avec des sections mobiles de lambris à panneaux, afin de permettre de ne faire, au besoin, des deux pièces qu'une seule.

Un nouveau plancher en bois dur a été posé dans les deux pièces en question, les plafonds et les corniches ont été nettoyés, colorés et dorés; un nouvel ornement annulaire de 9 pieds de diamètre a été placé au centre du plafond; des rideaux, des

## Travaux Publics.

stores et des lambrequins ont été fournis pour les fenêtres, et des tapis ont été achetés pour les planchers.

La cloison dans la chambre du secrétaire (chambre ovale) a été enlevée. La boiserie a été peinte dans le vestibule, la salle de devant, la chambre ovale, la salle de bal, l'anti-chambre, l'atelier de peinture, le jeu de paume, l'anti-chambre, le cabinet de toilette, la chambre du téléphone, le passage et la salle de service contigus à la salle de bal. L'on a aussi peinturé les escaliers conduisant à la salle de bal et à la serre. Les murs de la salle de devant, de la salle du premier étage, de l'atelier de peinture et des cabinets d'aisances n<sup>o</sup> 10 ont été tapissés.

Les plafonds de la chambre de l'aide de camp et de la salle de devant ont été blanchis, ainsi que les murs et les plafonds de l'anti-chambre, du jeu de paume, de la chambre de téléphone, du cabinet de toilette, de l'aile de la cuisine, de l'office et du lavoir. Plusieurs des calorifères ont été bronzés, un nouveau plancher a été posé dans le magasin, et le parquet de la serre-chaude a été réparé. Des changements ont été faits au mobilier et à l'installation, et nombre de meubles, tapis, couvertures de meubles, ustensiles de cuisine, articles de faïence et de verrerie ont été fournis. Les objets en cuivre ont été retamés, le tuyau à fumée a été réparé, et quelques additions ont été faites au matériel d'éclairage à l'électricité.

Les planchers des écuries de l'est et de l'ouest et du lavoir ont été renouvelés; les cloisons, les stalles et les mangeoires ont été réparées; de nouvelles portes à coulisse ont été posées; le tuyau d'égout a été nettoyé, une nouvelle fosse d'aisances a été installée et la boiserie a été peinte.

Une partie du bûcher a été convertie en remise pour les dévidoirs à boyaux, et le devant du bâtiment a été réparé et pourvu de nouvelles portes à coulisses et de passerelles.

Le porche de la salle des gardes a été reconstruit, une nouvelle plate-forme a été établie, le devant et les trottoirs ont été réparés, et la boiserie extérieure a été peinte. L'abri du patinoir a été couvert en bardeaux, de nouveaux contre-vents ont été faits pour la cabane en troncs d'arbres, un grand nombre de vitres ont été posées dans la résidence du gouverneur, ainsi que dans les serres, les écuries et les dépendances en général.

La petite glissoire en avant de la salle de bal a été renouvelée. Les grandes glissoires ont été réparées, et une tranchée de 150 pieds de longueur a été pratiquée pour continuer la glissoire inférieure jusqu'à la rivière Ottawa.

Un tuyau à eau a été posé dans la chapelle pour alimenter le moteur de l'orgue.

Un hangar à bateaux a été construit.

Des poêles et des tuyaux de poêles ont été achetés pour la buanderie et les écuries.

Les tuyaux d'égout ont été nettoyés et réparés.

Le chemin de la baie et l'avenue principale ont été couverts de gravier, et une partie du chemin de derrière a été macadamisée.

Les clôtures ont été réparées et en partie renouvelées, et des réparations ont été faites aux trottoirs et aux traverses.

Les terrains, jardins, pelouses et serres ont été bien entretenues par les entrepreneurs.

Le nettoyage ainsi que l'emballage et le déballage ordinaires ont été faits; les mesures voulues ont été prises pour les réceptions; et les patinoirs, les glissoires, etc., etc., ont été tenus en bon état.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers au service du ministère.

Commis des travaux, W. M. Hutchison.

Entrepreneurs de l'entretien des terrains, pelouses et serres, Sorley et Sims, Ottawa.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, A. Hunter, Ottawa.

IMPRIMERIE DE L'ÉTAT.

Les tuyaux de chauffage dans l'atelier ont été renouvelés, le matériel d'éclairage à l'électricité a été réparé; de nouveaux évier, avec tuyaux de raccordement, ont été posés dans l'atelier de reliure; les chaudières et les tuyaux à vapeur dans la chambre

des machines ont été couverts, et les tuyaux de chauffage des étages supérieurs ont été peints et bronzés; des cloisons en bois ont été construites, et l'atelier des presses a été nettoyé, teinté et peinturé.

Ingénieur-mécanicien, W<sup>m</sup> King.

Commis des travaux, F. Breton.

#### ÉDIFICE LANGEVIN.

Du matériel d'éclairage au gaz a été posé dans les bureaux des ministères des postes, de l'agriculture, du commerce et de l'intérieur. Des sonnettes électriques ont été installées dans les bureaux des ministères des postes, de l'agriculture, du commerce et de l'intérieur, et des lavabos ont été posés dans les bureaux du commissaire de l'industrie laitière et du premier commis de l'agriculture. Les pompes des ascenseurs ont été pourvues de nouvelles soupapes. Les murs et les plafonds du soubassement ont été badigeonnés, des écrans en tôle et des boîtes à feu ont été posés aux huit fournaies de chauffage, et le briquetage des fournaies ainsi que les appareils de chauffage en général ont été mis en bon état.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

Ingénieur-mécanicien, W<sup>m</sup> King.

Commis des travaux, F. Breton.

#### PARC DU MAJOR.

Les clôtures ont été réparées, les bancs sur la pelouse ont été réparés et peints, et les terrains ont été bien entretenus par l'entrepreneur.

Entrepreneur de l'entretien des terrains, Thos. E. Davis.

#### ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Deux nouveaux porches ont été construits aux entrées du Sénat et de la Chambre des Communes, les galeries de la Chambre des Communes ont subi des modifications dans quelques menus détails d'arrangement, des lampes électriques ont été posées dans le bureau du président de la Chambre des Communes ainsi que le logement du sergent d'armes de la Chambre, la salle à manger du Sénat et le garde-manger du restaurant du Sénat. Des sonnettes électriques ont été installées dans les bureaux du président et du vice-président de la Chambre des Communes, ainsi que dans la chambre du ministre des travaux publics, la chambre de la presse, la galerie de la presse, et la chambre n<sup>o</sup> 23½. Les chambres 32 et 29, ainsi que les bureaux du vice-président de la Chambre et des traducteurs français ont été pourvus de matériel d'éclairage au gaz. Quatre compteurs à gaz ont été posés; quatre bûches à gaz ont été placées dans les appartements du président du Sénat et une dans le bureau du président de la Chambre. Des lavabos additionnels ont été posés dans le cabinet de toilette des sénateurs, et les tuyaux à eau chaude et à eau froide dans les chambres du président du Sénat ont été renouvelés. De nouvelles armoires ont été installées; le plâtrage et la boiserie ont été nettoyés, teints, tapissés et peints; les meubles, les armoires, etc., ont été réparés; le plancher de la bibliothèque a été verni, etc.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

Ingénieur mécanicien, W<sup>m</sup> King. Commis des travaux, F. Breton.

#### TERRAINS DU PARLEMENT.

Le vitrage et la boiserie de la serre-chaude ont été réparés.

Les ponts, les balustrades des plates-formes et les caissons du chemin des amoureux ont été entretenus et réparés.

La neige a été enlevée.

Les terrains, etc., ont été entretenus à la satisfaction du ministère.

Entrepreneur de l'entretien des terrains, J. N. Grieves, Ottawa.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, J. A. Thompson, Ottawa.

# Travaux Publics.

## ÉDIFICES PUBLICS D'OTTAWA, RÉPARATIONS DES RUES, ETC.

Les débris de la partie de l'édifice de l'ouest détruite par le feu ont tous été transportés au dépot qui se trouve à l'extrémité nord de la rue Bank. Une certaine quantité de pierre a été extraite de la carrière sur le canal, concassée et déposée sur les chemins. Un nouveau trottoir a été posé sur la rue Saint-Patrice et prolongé jusqu'au quai du bac, et une lisière de terrain de 180 pieds de longueur et de 12 pieds de largeur du côté est de l'imprimerie de l'Etat a été macadamisée.

La chaussée des rues du Canal est et ouest, ainsi que les routes des deux côtés des écluses et le chemin de la Pointe Nepean ont été ratissés, nettoyés et réparés; les trottoirs et traverses de la rue Wellington, de la place Cartier, de la rue Saint-Patrice et vis-à-vis le musée ont été réparés; la pelouse des boulevards du musée géologique et de la place Cartier a été entretenue; les cendres ont été enlevées du bloc Langevin, des cours des musées et de l'imprimerie; et les divers chaussées, trottoirs, sentiers, toits et cours ont été tenus libres de neige pendant l'hiver.

Les travaux ont été exécutés par le contremaître des ouvriers du ministère, C. Leblanc.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, M. Hayes, Ottawa.

## ÉDIFICE DE LA COUR SUPRÊME ET DE LA COUR D'ÉCHIQUIER.

Des armoires ainsi que des étagères à livres ont été fournies; la caisse de l'horloge a été renouvelée; des modifications ont été faites au système d'éclairage au gaz; le mobilier, l'appareil de chauffage, les tuyaux à gaz et les conduites d'eau ont subi de menues réparations.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers au service du ministère.

Ingénieur mécanicien, W<sup>m</sup> King.

Commis des travaux, F. Breton.

## ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE D'OTTAWA.

Des changements ont été faits au système d'éclairage à l'électricité, et deux tuyaux à incendie verticaux ont été posés à l'intérieur, l'un du côté nord et l'autre du côté sud, et des boyaux ont été placés à chaque étage.

Une nouvelle cloison a été érigée dans la grande salle de la douane, deux armoires ont été fournies, du peinturage a été fait, des vitres ont été posées, et la boiserie, l'appareil de chauffage, la plomberie, etc., ont subi de légères réparations.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

Ingénieur mécanicien, W<sup>m</sup> King.

Commis des travaux, F. Breton.

## PEMBROKE.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Les réparations ordinaires ont été effectuées sous la surveillance du gardien. Le toit a subi de menues réparations.

## PETERBOROUGH.

### DOUANE.

Un nouveau tuyau à fumée a été posé à la fournaise de l'appareil de chauffage.

### BUREAU DE POSTE.

La fondation en pierre des marches, à l'entrée sud-ouest, a été reconstruite, et les marches ont été remises en place.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## PETROLIA.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Un tuyau à eau a été posé et raccordé à l'aqueduc de la ville.  
Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## PORT-ARTHUR.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Une partie des terrains a été nivelée et remblayée. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## PORT-HOPE.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Plusieurs bureaux ont été badigeonnés.  
Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## SAINTE-CATHERINE.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Une partie du trottoir de la rue a été replanchéiée, et des tuyaux à incendie ont été posés dans chaque étage.  
Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## SAINT-THOMAS.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Deux nouvelles fournaises de chauffage ont été installées.  
Le toit a été réparé, des trottoirs en ciment ont été posés, et quelques additions ont été faites au matériel d'éclairage au gaz.

## STRATFORD.

## ÉDIFICE PUBLIC.

Une des fournaises de chauffage dans le bâtiment principal a été remplacée, et les tuyaux à fumée des fournaises ont été renouvelés.

## TORONTO.

## DOUANE.

La pelouse a été regazonnée, et le toit ainsi que le mât de pavillon ont été réparés; les fenêtres de quelques-uns des bureaux ont été fournies d'abris, et l'on a réparé comme d'habitude l'appareil de chauffage, la plomberie, les tuyaux d'eau, le matériel d'éclairage au gaz, les sonnettes électriques, les réservoirs, les portes, les serrures, la balustrade en fer, le vitrage, etc.

## ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

L'une des fenêtres donnant sur la rue Esplanade a été convertie en porte; les vérandas du côté nord et du côté sud du bâtiment ont été enlevées, vu qu'elles interceptaient la lumière; la chambre des machines, le bureau dans la chambre des chaudières et la chambre du mécanicien ont été peints, et la clôture sur la rue

## Travaux Publics.

Esplanade a été réparée. Des changoments ont été faits au comptoir, le toit du bâtiment a été couvert de gravier, un nouveau treillis en fil métallique a été posé sur la façade de la cheminée, et le vieux réservoir a été remplacé. La chaudière n<sup>o</sup> 6 a été réparée, un nouveau calorifère a été posé dans le département des épiceries, et les portes de la grande entrée, les ascenseurs, les planchers, les portes des voûtes, l'appareil de chauffage, les cheminées, le matériel d'éclairage, les tuyaux à eau, etc., ont été réparés.

Les travaux ont été exécutés sous le direction de W<sup>m</sup> Bell, mécanicien en chef.

### ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La voûte du trésor a été pourvue d'un revêtement en acier, avec portes, etc., et on l'a briquetée, bétonnée, etc.; la chaudière et les tuyaux à vapeur ont été peints, et la chambre de la chaudière a été blanchie à la chaux. L'on a réparé le plâtrage, l'appareil de chauffage, la plomberie, les boyaux à incendie, les tuyaux à eau, etc.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Architecte dirigeant, S. G. Curry.

Les réparations ont été faites sous la surveillance de W<sup>m</sup> Bell, mécanicien en chef.  
Entrepreneurs du revêtement en acier, J. et J. Taylor, Toronto.

### BUREAU DE POSTE.

Un plancher a été posé dans la chambre des facteurs; deux échelles de sûreté en acier ont été posées; des tapis en toile cirée ont été fournis; quatre radiateurs dans le département de distribution ont été enlevés; les boîtes à lettres dans les rues ont été peinturées; les châssis des jours à plomb ont été peinturés et vitrés; un calorifère, un lavabo, un indicateur de niveau d'eau, des barreaux de grille et des tisonniers ont été fournis; la cave a été nettoyée, et la boiserie, le briquetage de la chaudière, les conduites d'eau, les tuyaux à vapeur, le matériel d'éclairage au gaz, la plomberie, les boîtes à charbon, les boyaux, etc., ont été réparés.

Les réparations ont été faites sous la direction de W<sup>m</sup> Bell, mécanicien en chef.

### WINDSOR.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites au toit, au plancher de la chambre des fournaises et à la plomberie.

## PROVINCE DU MANITOBA.

### PORTAGE-LA-PRAIRIE.

#### NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, que j'ai décrit dans mon rapport de l'an dernier, sera construit sur les lots 4, 5 et partie du lot 6, au lieu de l'être sur l'emplacement choisi tout d'abord.

Les plans et devis ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, John Duncan.

Entrepreneurs, Viau et Lachance, Hull, P.Q.

### BRANDON.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Des additions ont été faites à la surface de chauffe du bureau de poste et de la douane, et le tuyautage dans le sous-sol a subi quelques modifications.

Les plans et devis ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

Entrepreneurs, Plaxton Frères, Winnipeg, Man.

## WINNIPEG.

## BUREAU DE POSTE.

L'on a établi un nouveau cabinet d'aisances dans le bureau de poste, et posé un autre lavabo dans le bureau des paquets de la douane; de nouveaux calorifères ont été posés; les calorifères dans le corridor public ont été entourés de grillages; un grand nombre de grosses serrures ont été fournies; l'ascenseur, la pompe à vapeur et les fenêtres ont été réparés, et de nouvelles enseignes pour les portes des bureaux ont été fournies.

Ces travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

## ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Un nouveau mât de pavillon et un pavillon ont été fournis; une nouvelle plate-forme a été construite; le fossé a été couvert, et des réparations ont été faites au briquetage, etc.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

## DOUANE.

De nouveaux trottoirs ont été posés et des plates-forme sont été construites; le mobilier, les serrures, les ferrures, la plomberie et l'appareil de chauffage ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

## BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE.

Les tuyaux à eau ont été entourés de feutre, et la porte de la voûte ainsi que les cendriers ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

## BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Les murs et les plafonds ont été badigeonnés, et le mobilier ainsi que le plancher ont été huilés. La rampe de l'escalier a été renouvelée, un nouveau cabinet d'aisances a été installé, des armoires et des lampes ont été fournies, et des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage, à la boiserie, à l'égout, au plâtre, aux tuyaux à eau et au vitrage.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

## BRANDON.

## BATIMENT DES IMMIGRANTS.

De menues réparations ont été faites, principalement au plancher.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

## ELKHORN.

## ÉCOLE D'INDUSTRIE DES SAUVAGES.

L'on est actuellement à préparer des plans pour cette école, qui devra être érigée sur l'emplacement choisi par le département des affaires des sauvages.

# Travaux Publics.

## TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

### CALGARY.

#### PALAIS DE JUSTICE.

La fosse d'aisances a été nettoyée. Les puits qui se trouvait dans le sous-sol a été comblé, et un autre puits a été creusé dans la cour.

### EDMONTON.

#### BUREAU D'ENREGISTREMENT ET DES TERRES.

Des tablettes, des casiers, des meubles et un pavillon ont été fournis; un autre registre à air chaud a été posé.

### LETHBRIDGE.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Le bureau de l'agent des terres a été pourvu de différentes choses, et le vitrage a été réparé.

### MOOSOMIN.

#### PALAIS DE JUSTICE.

Les murs extérieurs du sous-sol ont été goudronnés, et le plancher de cette même partie de l'édifice a été cimenté. La voûte a été pourvue de casiers, de tablettes, etc., et un poêle a été fourni.

Des dessins et des devis ont été préparés, et un contrat a été passé pour la construction d'un appareil de chauffage à eau chaude; les travaux sont presque terminés. Commis des travaux, D. Smith, Winnipeg, Man. Entrepreneur, Jos. Lamarche, Montréal, P.Q.

### PRINCE-ALBERT.

#### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

La fondation et le briquetage du palais de justice, qui avaient tassé, ont été démolis et reconstruits; l'on est actuellement à diviser le sous-sol par des cloisons en brique et à le planchéier en ciment. L'on fera disparaître les fosses d'aisances, et une annexe de deux étages où se trouveront des privés sera construite.

Des plans ont été préparés pour la construction d'un appareil de chauffage à eau chaude et pour l'établissement d'un système de réservoirs, cabinets d'aisances, bains, lavabos, conduites d'eau et tuyaux d'égout; les matériaux ont été commandés, et l'on se propose de faire exécuter les travaux à la journée.

### MEDICINE-HAT.

#### PALAIS DE JUSTICE.

Des meubles, etc., ont été fournis pour la salle d'audience, les bureaux du juge, les chambres des jurés, etc., et des paillassons en cocotier ont été posés dans la salle d'audience et les autres pièces.



## PRINCE-ALBERT.

## BUREAUX DES TERRES ET D'ENREGISTREMENT.

Un trottoir a été posé depuis la porte de devant jusqu'à l'entrée de devant, et de là autour de l'édifice jusqu'aux latrines. L'étage supérieur a été converti en logement pour le gardien.

## RÉGINA.

## PALAIS DE JUSTICE.

Une citerne à eau douce a été construite dans le sous-sol, et une citerne d'alimentation a été installée dans l'attique; ces citernes ont été reliées à des tuyaux et à une pompe foulante. Les lavabos ont été raccordés avec le réservoir de l'attique. La fenêtre du milieu à l'extrémité est de la salle d'audience a été murée, et une cote d'armes a été placée sur le panneau ainsi formé. Une ouverture a été pratiquée entre la chambre de la chaudière et la cave au charbon; les cabinets d'aisances ont été pourvus d'un ventilateur; et 10 stores, des tablettes pour livres et du matériel d'éclairage à l'électricité ont été fournis.

Les travaux ont été surveillés par W<sup>m</sup> Henderson, commis des travaux, Régina, T.N.O.

## BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

La boiserie a été réparée.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

## BÂTIMENT D'IMMIGRATION.

Les sièges ont été réparés.

## HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Le mobilier a été réparé et en partie verni et renouvelé; le plancher du salon a été teint; des ustensiles de cuisine, des tapis, des paillasons, etc., ont été fournis. Des réparations ont été faites à la serre-chaude, aux tuyaux d'égout, à la plomberie, au puits, à la pompe, au moulin à vent, à la machine à pomper, au plâtrage et à la tapisserie; une nouvelle grille et des briques ont été posées au fourneau de la cuisine; quelques-uns des murs intérieurs ont été badigeonnés; et les clôtures des terrains, le vitrage, la serre-chaude, la fournaise de chauffage, les sonnettes électriques, l'égout et la boiserie ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

## BUREAU DE POSTE.

L'on a réparé le vitrage, etc.

## WOLSELEY.

## PALAIS DE JUSTICE.

Des portes doubles ont été posées, et un réservoir a été installé dans l'attique.

# Travaux Publics.

## COLOMBIE-BRITANNIQUE.

### NANAIMO.

#### BUREAU DE POSTE.

L'appareil de chauffage, la plomberie et le vitrage ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

### NEW-WESTMINSTER.

#### SALLE D'EXERCICES.

Les cheminées ont été cimentées et réparées, et d'autres menues réparations ont été faites à l'édifice.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

#### BUREAU DE POSTE.

Un râtelier pour sacs à lettres, modèle " D ", pouvant tenir 28 sacs, a été fourni; quelques-uns des corridors et des bureaux ont été badigeonnés, et un lavabo a été posé.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

### VANCOUVER.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements ont été faits aux voûtes et aux cabinets d'aisances; des meubles ont été fournis et des réparations ont été faites à la plomberie, au toit, aux conduites d'eau, aux serrures, aux boîtes à lettres, etc.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

### VICTORIA.

#### DOUANE.

De menues réparations ont été faites à l'édifice, et des boyaux à incendie ont été fournis.

#### NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Les travaux sont très avancés, et l'on s'attend à ce que l'édifice pourra être occupé à la fin de l'exercice 1897-98.

Les plans et devis ont été préparés et les travaux surveillés par ce ministère.

Commis des travaux, A. G. Smith.

Ingénieur dirigeant, F. C. Gamble, Victoria, C.-B.

Entrepreneurs, MM. Elford et Smith, Victoria, C.-B.

## BUREAU DE POSTE.

La boiserie a été en partie peinturée, et des meubles ainsi que des casiers ont été fournis. La plomberie, le mât de pavillon, le toit, les boîtes à lettres, les grilles, etc., ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

## WILLIAM'S-HEAD.

## STATION DE QUARANTAINE.

Les bâtiments ont été peinturés.

Des abris pour les passagers ont été érigés sur le quai; des chariots, un téléthermomètre et un désinfecteur à vapeur ont été fournis. Des cabinets pour prendre des douches ont été établis.

La plomberie, la boiserie, l'égout, les fossés, etc., ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

## ÉDIFICES FÉDÉRAUX EN GÉNÉRAL.

## COMBUSTIBLE.

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux pour la fourniture du charbon à 133 édifices fédéraux, et du charbon et du bois ont été fournis à plus de 200 édifices.

## ÉCLAIRAGE.

L'éclairage des différents édifices fédéraux est sous le contrôle de cette division du ministère. Quatre-vingt-cinq de ces édifices sont éclairés au gaz, 65 à la lumière électrique incandescente, 1 au gaz naturel, et les autres au pétrole; bon nombre de ces derniers sont éclairés, à l'entrée, par des lumières électriques à arc.

## SERVICE DE L'EAU.

Le service de l'eau aux édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du ministère; cent vingt-cinq édifices dans 71 localités sont alimentés par des compagnies locales d'aqueduc, les autres édifices sont en grande partie pourvus de puits, de pompes et de réservoirs.

## MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens, au nombre de 249, y compris les employés aux édifices du parlement et aux palais administratifs à Ottawa, et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du ministère.

## EN GÉNÉRAL.

Des réparations et des changements ont été faits et divers articles d'ameublement ont été fournis; on a aussi fait des réparations, du nettoyage, du peinturage, etc., à un certain nombre d'édifices dont il n'est pas fait mention dans ce rapport.

D. EWART,

*Architecte en chef intérimaire.*

Bureau de l'architecte en chef,  
Ottawa, 1897.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 3.

---

RAPPORT

SUR LES

HAVRES, PORTS ET RIVIÈRES,

Les Dragueurs, le Dragage et les Levés de Plans

PAR TOUT LE CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1897

PAR

L'INGÉNIEUR EN CHEF



RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 5 décembre 1897.

M<sup>r</sup> E. F. E. ROY, secrétaire,  
Ministère des travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés sous ma direction durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Ces travaux comprennent la construction et la réparation de quais, jetées, brise-lames, barrages, déversoirs et ouvrages de protection des rives et des plages ; la construction, l'entretien et le service des dragueurs appartenant à l'Etat ; la construction et l'entretien des bassins de radoub ; la construction, l'entretien et l'administration des glissoirs et des estacades ; la construction et l'entretien des ponts interprovinciaux et des ponts des Territoires du Nord-Ouest, ainsi que l'entretien des routes militaires ; les études hydrographiques ainsi que les levés de plans et examens ordinaires, y compris les mesurages et nivellements nécessaires pour la préparation des plans, rapports et états estimatifs ; l'épreuve des ciments, etc.

Je suis heureux de pouvoir dire que les travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante et que cela est dû, dans une forte mesure, au concours que m'ont prêté les ingénieurs et les autres employés placés sous mon contrôle par l'honorable ministre.

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

LOUIS COSTE,  
*Ingénieur en chef.*

QUAIS, JETÉES, BRISE-LAMES, OUVRAGES DE PROTECTION DES RIVES  
ET DES PLAGES, ET AUTRES TRAVAUX D'AMÉLIORATION DANS  
LES HAVRES ET LES RIVIÈRES.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, des travaux ont été exécutés aux endroits suivants :—

NOUVELLE-ECOSSE.

Arisaig .....	Comté d'Antigonish .....	Réparation de la jetée.
Avonport .....	do de King .....	Réparation du quai.
Boularderie (Traverse de Ross)..	do de Victoria .....	Construction d'un nouveau quai.
Cheverie .....	do de Hants .....	Réparation du quai.
Pointe-de-l'Eglise .....	do de Digby .....	Prolongement du clayonnage. Recon- struction du barrage avec vanne. Répa- ration du quai.
Pointe-de-Cribbin .....	do d'Antigonish .....	Réparation du quai.
Digby .....	do de Digby .....	Travaux de construction et rép. de la jetée.
Jordan-Est .....	do de Shelburne .....	Menues réparations au brise-lames.
Georgeville .....	do d'Antigonish .....	Prolongement du quai.
Grand-Etang .....	do d'Inverness .....	Amélioration du chenal à l'entrée du port, etc.
Hiltz-Narrows .....	do de Lunenburg .....	Menues réparations au brise-lames.
Débarcadère de Horton (ou Horton en bas) .....	do de King .....	Réparation du quai.
Joggins .....	do de Cumberland .....	Réparation du brise-lames.
Margaree .....	do d'Inverness .....	Réparation des ouvrages de protection de la plage.
Margaretsville .....	do d'Annapolis .....	Reconstruction de l'extrémité extérieure de la pile du brise-lames.
Anse-de-McNair .....	do d'Antigonish .....	Brise-lames, talus de protection en pierre.
Monk's-Head .....	do do .....	Réparation du pont sur le chenal des bateaux, etc.
Morden .....	do de King .....	Réparation du brise-lames.
Noel .....	do de Hants .....	Réparation du quai sur pilotis.
Etang-aux-Huitres .....	do de Guysboro' .....	Réparation du brise-lames, protection de l'entrée de l'étang.
Parrsboro' .....	do de Cumberland .....	Menues réparations au brise-lames.
Jetée-de-Pickett .....	do de King .....	Réparation de la jetée.
Port-George .....	do d'Annapolis .....	Réparation du brise-lames.
Port-Hood .....	do d'Inverness .....	Réparation de la jetée.
Port-Maitland .....	do de Yarmouth .....	Réparation du brise-lames.
Pugwash .....	do de Cumberland .....	Construction d'un nouveau quai.
Seaside .....	do d'Inverness .....	Nouveau quai terminé.
Anse-des-Truites (Centreville) ..	do de Digby .....	Reconstruction partielle et réparation du brise-lames.
Wallace .....	do de Cumberland .....	Construction d'un quai sur pilotis pour le bateau traversier.
Yarmouth .....	do de Yarmouth .....	Réparations et additions aux ouvrages de protection sur la plage de Stamwood ; indication du chenal au moyen de bouées.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Annandale .....	Comté de King .....	Réparations temporaires à la jetée.
Belfast (Halliday's) .....	do de Queen .....	Réparations à la jetée et aux abords.
Pointe-de-la-Chapelle .....	do de King .....	Réparations temporaires à la jetée.
Pointe-de-la-Chine .....	do de Queen .....	Réparations à la jetée.
Crapaud (Jetée Victoria) .....	do do .....	Réparations générales à la jetée.
Jetée-de-Hickey .....	do do .....	Réparations urgentes à la jetée.
Pointe-de-Hurd .....	do de Prince .....	Réparations générales à la jetée.
Kier's-Shore .....	do do .....	Réparations à la chaussée de la jetée.
New-London .....	do de Queen .....	Reconstruction partielle et réparation du parapet du côté est de l'entrée du havre.
Cardigan-Nord .....	do de King .....	Menues réparat. à la chaussée de la jetée.
Pinette .....	do de Queen .....	Nivellement de la jetée.
Port-Selkirk .....	do do .....	Nivellement de la jetée, etc.
Pownal .....	do do .....	Réparation du parquet de la jetée, etc.
Souris, Pointe-de-Knight .....	do de King .....	Renforcement du brise-lames en ajout- ant une pile solide à l'extrémité du large et en posant des pierres en talus du côté donnant sur la mer.
Baie Sainte Marie .....	do do .....	Réparations générales à la chaussée de la jetée, etc.
Pont sur la rivière Verchu .....	do de Queen .....	Réparations générales à la pile.

# Travaux Publics.

## NOUVEAU-BRUNSWICK.

Anderson's Hollow.....	Comté d'Albert.....	Reconstruction du parement intérieur de la jetée du brise-lames.
Cap Tourmente.....	Comté de Westmoreland.....	Réparations temporaires aux parties des ouvrages du port mangées par les vers, etc.
Crique de Gardner.....	Comté de Saint-Jean.....	Nouveau quai achevé.
Anse aux Harengs.....	Comté d'Albert.....	Réparations générales au brise-lames.
Ile aux Perdrix.....	Comté de Saint-Jean.....	Fondation en coffrage pour les bâtiments de la quarantaine.
Quaco.....	do.....	Réparations générales aux jetées qui forment le port exposé aux marées.
Rivière Saint-Jean, y compris ses tributaires.....	do.....	Aide pour la construction de quais.
Port de Saint-Jean.....	Cité et comté de Saint-Jean.....	Protection de la superstructure du brise-lames de la Pointe-du-Nègre, avec des blocs de béton, etc. Prolongement et réparation du coffrage de protection à la base du Fort Dufferin.

## QUÉBEC.

Anse Saint-Jean.....	Chicoutimi et Saguenay.....	Nouvel entrepôt, etc.
Anse à l'Eau, ou Tadoussac.....	do.....	Nouveau brise-glaces construit; l'ancien réparé.
Berthier (en haut).....	Comté de Berthier.....	Jetée réparée.
Cap à l'Aigle.....	Comté de Charlevoix.....	Addition à la jetée, etc.
Chicoutimi.....	Chicoutimi et Saguenay.....	Réparation du quai.
Coteau du Lac.....	Comté de Soulanges.....	do do
Coteau Landing.....	do.....	do do
Etang du Nord.....	Comté de Gaspé.....	do du brise-lames.
Pointe Gatineau.....	Comté de Wright.....	do du quai.
Grande Rivière.....	Comté de Gaspé.....	de la jetée, et construction d'un entrepôt et d'une salle d'attente.
Grand Pabos.....	do.....	Réparation de la jetée construite pour améliorer l'entrée.
Ile aux Coudres.....	Comté de Charlevoix.....	Renouvellements et réparations au quai.
Ile Perrot.....	Comté de Vaudreuil.....	Réparation du quai.
Kamouraska.....	Comté de Kamouraska.....	do do
Lanoraie.....	Comté de Berthier.....	do do
Laprairie.....	Comté de Laprairie.....	Mur de revêtement en coffrage, amélioration du chenal des vapeurs.
L'Assomption (Rivière).....	Comté de L'Assomption.....	Améliorations.
Les Eboulements.....	Comté de Charlevoix.....	Quai réparé.
L'Islet.....	Comté de L'Islet.....	Jetée réparée.
Longueuil.....	Comté de Chambly.....	Réparation de la chaussée du quai.
Lotbinière.....	Comté de Lotbinière.....	Construction d'un débarcadère.
Bas du Saint-Laurent.....		Amélioration des débarcadères pour les bateaux pêcheurs.
Magog.....	Comté de Stanstead.....	Parquet du quai réparé.
Mistassini.....	Chicoutimi et Saguenay.....	Nouveau quai.
Malbaie.....	Comté de Charlevoix.....	Doublage de la pile de tête de la jetée.
Montmagny.....	Comté de Montmagny.....	Reconstruction du quai.
New-Carlisle.....	Comté de Bonaventure.....	Réparations à la jetée.
Phillipsburg.....	Comté de Missisquoi.....	Nouveau débarcadère.
Pointe Valois.....	Jacques Cartier.....	Réparation du quai.
Port Daniel.....	Comté de Bonaventure.....	Réparation de la jetée et de l'entrepôt, etc.
Rivière Blanche.....	Comté de Rimouski.....	Réparations à la pile de la tête de la jetée.
Rivière du Lièvre, écluse et barr.....		Réparation de l'écluse, etc.
Rivière du Sud.....	Comté de Montmagny.....	Protection de la rive.
Rivière Ouelle.....	Comté de Kamouraska.....	Réparation de la jetée.
Rivière Richelieu, chnal de Belœil.....	Comté de Chambly.....	Nouvelle pile de direction du côté ouest du chenal, et amélioration de celui-ci.
Rivière Richelieu—brise-gl.....	Sorel Comté de Richelieu.....	Réparation des brise-glaces.
Rivière Ste-Anne de la Pérade.....	Comté de Champlain.....	Reconstruction partielle et réparation des ouvrages de protection des rives.
Rivière Saint-Maurice, entre		
Grandes Piles et Latuque.....	Comté de Saint-Maurice.....	Amélioration du chenal.
Roberval.....	Chicoutimi et Saguenay.....	Construction d'un entrepôt, etc.
Saint-Alphonse (Bagotville).....	do.....	do do
Sainte-Anne du Saguenay.....	do.....	Nouvelle pile, etc.
Sainte-Famille (Ile d'Orléans).....	Comté de Montmorency.....	Réparation de la jetée.
Saint-Irénée.....	Comté de Charlevoix.....	Reconstruction partielle et réparation de la jetée.
Saint-Jean (Ile d'Orléans).....	Comté de Montmorency.....	Construction d'un entrepôt sur la jetée, avec salle d'attente.



## QUÉBEC—Fin.

Saint-Jean Port Joli.....	Comté de L'Islet.....	Réparation de la jetée.
Saint-Michel de Bellechasse .....	Comté de Bellechasse.....	Réparation de la jetée, etc.
Saint-Valentin.....	Comté de Saint-Jean.....	Construction d'un quai.
Trois-Rivières.....	Comté de Saint-Maurice.....	Brise-glace, réparations.

## ONTARIO.

Chenal de Burlington.....	Comté de Wentworth.....	Réparation des jetées de protection.
Collingwood.....	Comté de Simcoe (Nord).....	Réparation du brise-lames.
Goderich.....	Comté de Huron (Ouest).....	Reconstruction du brise-lames et réparation des jetées.
Kincardine.....	Comté de Bruce (Ouest).....	Réparations aux jetées.
Kingsville.....	Comté d'Essex (Sud).....	Réparations au débarcadère.
Lacs Simcoe et Couchiching .....		Navigation facilitée.
L'Orignal.....	Comté de Prescott.....	Reconstruction du quai.
Penetanguishene.....	Comté de Simcoe (Est).....	Réparation du quai.
Port-Hope.....	Comté de Durham (Est).....	Réparation de la jetée de l'est.
Port-Stanley.....	Comté d'Elgin (Est).....	Réparation de la pile du brise-lames de l'ouest, etc.
Rivière de La Pluie.....	Comté d'Algoma.....	Construction de barrages, etc.
Toronto.....	Ville de Toronto, etc.....	Protection de l'entrée orientale du port au moyen de jetées, etc.

## MANITOBA.

Lac Winnipeg.....		Construction de quais.
-------------------	--	------------------------

## COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Rivière Colombie en amont de Golden.....	District de Yale.....	Amélioration du chenal navigable.
Rivière Colombie à Revelstoke..	do do.....	Protection de la rive.
Rivière Colombie en amont de Revelstoke.....	do do.....	Enlèvement de rochers.
Rivière Duncan.....	do do.....	Enlèvement de troncs d'arbres et autres obstacles.
Rivière Fraser.....	do do.....	Amélioration du chenal.
Rivière Skeena.....	District de New-Westminster.....	Enlèvement de pointes de rochers, troncs d'arbres, etc.
Station de quarantaine de William-Head.....	District de Victoria.....	Réparation du quai et amélioration du service d'eau.

## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

## ARISAIG.

Arisaig, comté d'Antigonish, est situé sur le détroit de Northumberland, à 15 milles à l'est de Merigomish, le port le plus rapproché.

Les ouvrages, ici, comprennent une jetée construite par le gouvernement provincial antérieurement à la Confédération, et un brise-lames construit en 1886-88.

La jetée se composait primitivement d'un abord long de 245 pieds et d'une pile d'une longueur de 195 pieds et d'une largeur variant entre 40 et 44 pieds. Des réparations et des améliorations y ont été faites de temps à autre, y compris un talus en pierre du côté du large, et une annexe de 100 pieds de longueur construite en 1889-91. La profondeur de l'eau à marée très basse à l'extrémité extérieure de l'annexe est de 10 pieds. Les grandes mers montent de 5 pieds.

Le brise-lames a 300 pieds de longueur et 20 pieds de largeur et a un L de 40 pieds de longueur à l'extrémité extérieure. La profondeur de l'eau à marée très basse, à l'extrémité extérieure, est de 5 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de \$1,239,38 a été dépensée à réparer et à renforcer au moyen de bouloons le parement de la jetée du côté du large sur une étendue de 5 pieds à partir de l'extrémité extérieure, et à établir la substructure d'une pile de 24 x 24 pieds du côté du large, à l'extrémité extérieure.

# Travaux Publics.

## AVONPORT.

Avonport, comté de King, est un petit village agricole ayant une population d'environ 500 âmes, situé à l'embouchure de la rivière Avon (qui a en cet endroit près de 2 milles de largeur) et sur la voie du chemin de fer *Dominion Atlantic*, à 12 milles au nord-ouest de Windsor, le chef-lieu du comté de Hants, et à 13 milles à l'est de Kentville, le chef-lieu du comté de King. De deux à trois millions de briques sont fabriquées ici tous les ans.

Un petit quai en caissons remplis de pierres fut construit ici avant la Confédération par les habitants, auxquels le gouvernement provincial accorda une subvention. Il a 300 pieds de longueur, de 22 à 25 pieds de largeur au sommet et 17 pieds de hauteur à l'extrémité du large, qui est à sec à eau basse, grandes mers ordinaires. En 1886, le ministère, qui avait assumé le contrôle du quai quelque temps auparavant, dépensa \$1,200 à y faire des réparations générales.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de \$500 a été employée à reconstruire le sommet de la moitié du quai du côté de terre, la couverture, les longrines du parquet et les billes supérieures ayant été renouvelées. L'extrémité du large est toujours dans une condition délabrée, mais le quai se trouve à l'heure qu'il est dans un meilleur état que par le passé, et peut servir au trafic.

## BOULARDERIE (DÉBARCADÈRE DU BATEAU TRAVERSIER).

Le débarcadère du bateau traversier de Ross, comté de Victoria, se trouve du côté nord de l'île Boularderie, à 13 milles à l'ouest de l'entrée principale du grand lac du Bras-d'Or.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, un contrat a été passé pour la construction d'un nouveau quai à peu près à mi-chemin entre l'ancien quai et le débarcadère du bateau traversier.

Les travaux sont maintenant terminés et comprennent: le percement d'un chemin de 106 pieds de longueur, un abord de 23 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, se composant d'une levée en fascines et en pierre et d'une culée en pierre, un pilotage créosoté de 61 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, et une tête en coffrage de 20 x 50 pieds avec substructure créosotée. La profondeur à l'extrémité extérieure du quai est de 14 pieds à eau basse dans le lac, et de 15 pieds à eau haute.

## CHEVERIE.

Le village de Cheverie, comté de Hants, a une population de 350 âmes et est situé sur la rive droite de l'estuaire de la rivière Avon, à environ 16 milles au nord de Windsor, le chef-lieu.

Il s'y fait beaucoup de culture, mais le principal commerce de la localité consiste dans l'extraction du gypse et l'exportation de ce produit aux États-Unis.

Il y a plusieurs années, le gouvernement provincial fit construire ici un quai d'environ 100 pieds de longueur. En 1873-74, le ministère fit prolonger le quai en question sur une étendue de 70 pieds et dépensa de ce chef \$2,338.88. En 1882, le même quai fut encore prolongé de 183 pieds au prix de \$5,000.

La jetée n'est accessible qu'à marée haute, alors que la profondeur de l'eau qui l'entoure varie entre 14 et 22 pieds.

Au mois de juin 1897, la somme de \$100.55 a été employée à renouveler une partie du parquet de la construction du côté de terre et à faire d'autres réparations; six nouvelles défenses ont aussi été posées pour remplacer celles qui avaient été brisées par la glace ou par les navires.

## POINTE DE LA CHAPELLE.

La Pointe de la Chapelle, comté de Digby, se trouve du côté sud-est de la baie Sainte-Marie, à 9 milles au sud-ouest de Weymouth et directement vis-à-vis Petit-Passage, entre l'extrémité de l'isthme de Digby et l'île Longue. La population est d'environ 200 âmes; il s'y fait de la culture et de la pêche, et c'est un des ports les plus importants de cette partie du pays.

Il y a ici un mur de soutènement de quai, ainsi qu'un brise-lames qui a été construit entre les années 1856 et 1866 aux frais communs des habitants et du gouvernement provincial, les dépenses du gouvernement de ce chef s'étant chiffrées par \$1,055.66.

De 1875 à 1895 inclusivement, le ministère a dépensé la somme totale de \$3,963.13 en réparations, renouvellements et extensions.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de \$3,975.51 a été employée à prolonger l'éperon construit en 1894-95 dans le but d'empêcher le gravier de se déposer à l'extrémité du brise-lames et de remplir le bassin pour les navires le long du quai. Le nouvel ouvrage est construit en coffrage rempli de pierres et a 120 pieds de longueur, de 16 à 25 pieds de largeur et de 10 à 22 pieds de hauteur.

En outre, les barrages et la porte d'écluse à la tête du dock où le petit cours d'eau douce a son issue ont été reconstruits de manière à empêcher le gravier de s'accumuler en avant du mur de soutènement que les navires accostent pour prendre des chargements de bois. La porte d'écluse a 10 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur, et permet aux navires de gagner l'étang exposé aux marées qui se trouve à l'intérieur. Elle est soulevée au moyen d'un cabestan horizontal lorsque l'étang est plein. L'on a aussi réparé le devant du quai en y posant une palissade ainsi que des poteaux d'amarrage, et l'on a rempli avec du lest quelques trous qui se trouvaient au sommet du quai.

#### POINTE DE CRIBBIN.

La Pointe de Cribbin, comté d'Antigonish, est située du côté ouest de la baie de Saint-George, à 8 milles au sud du Cap George, et à 5 milles au nord de l'entrée du havre d'Antigonish.

Un quai, commencé en 1890-91 et terminé dans le cours de l'exercice suivant, s'étend sur une distance de 300 pieds, dans une direction sud de la pointe, et a un abord de 195 pieds de longueur. L'abord consiste en une levée avec mur de soutènement en pierre, les côtés ayant une inclinaison de  $1\frac{1}{2}$  à 1. Le quai a une largeur de 20 pieds au sommet sur une distance de 120 pieds à partir de l'extrémité inférieure et de 30 pieds sur le reste des 180 pieds; il est en pierre sur une étendue de 50 pieds à partir du rivage, la partie extérieure (250 pieds) se composant de caissons à parements jointifs, parfaitement lestés. La profondeur de l'eau à marée très basse à l'extrémité extérieure du quai est d'environ 9 pieds. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Comme les pièces des parements avaient été rongées par les tarets, une somme de \$3,000 fut votée pour être employée, durant l'exercice 1896-97, à établir un talus en pierre du côté du large et à enfoncer des pieux créosotés à l'extrémité extérieure. Sur cette somme, \$1,552.44 ont été dépensés à extraire des pierres et à les poser.

Il faudra une autre somme de \$1,500 pour acheter des pieux créosotés et les mettre en place et pour compléter le talus en pierre.

#### DIGBY.

La ville de Digby, comté de Digby, dont la population est d'environ 1,500 âmes, est située à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis. C'est une station importante sur le chemin de fer *Dominion Atlantic* à 150 milles de Halifax, à 20 milles d'Annapolis et à 67 milles de Yarmouth, le terminus. Un steamer se rend tous les jours à Saint-Jean, N.-B., après l'arrivée du train.

La jetée, que le gouvernement provincial fit construire quelques années avant la Confédération, est une construction solide formée en partie de caissons et en partie de pilotis; elle a 870 pieds de long et 40 pieds de large. Son extrémité extérieure a 40 pieds de hauteur, et à marée haute, grandes mers ordinaires, baigne dans à peu près 33 pieds d'eau. (Les grandes mers montent de 24 pieds, et les petites mers de 18 pieds).

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de \$3,132.89 a été dépensée à reconstruire en pilotis solides la moitié sud de l'extrémité inférieure de la jetée (450 pieds).

La jetée est maintenant en très bon état.

# Travaux Publics.

## RIVIÈRE JORDAN-EST.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de \$8.93 a été employée à faire de menues réparations au plancher du brise-lames de la Rivière Jordan-est, comté de Shelburne.

## GEORGEVILLE.

Georgeville, comté d'Antigonish, est situé sur le détroit de Northumberland, à 9 $\frac{1}{2}$  milles au sud-ouest du Cap Georges.

Le quai à cet endroit fut commencé durant le cours de l'exercice 1890-91 et achevé l'année suivante. Sa longueur est de 207 pieds et sa largeur de 20 pieds au sommet, avec un L de 20 x 20 pieds. L'abord long de 87 pieds, est en pierre, et le reste de la construction est en bois carré. Le quai est complètement rempli de lest et protégé par un lambris et des défenses. La profondeur de l'eau, à son extrémité extérieure, est de 5 pieds à mer très basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Une somme de \$1,800 fut votée par le parlement pour être employée, durant l'exercice 1896-97, à construire une annexe au quai de 44 x 40 pieds, avec un L de 20 x 24 pieds, les matériaux nécessaires ayant été achetés en 1895-96. Les travaux étaient assez avancés à la fin de l'exercice, alors que les dépenses se chiffraient par \$845.12.

## GRAND-ÉTANG.

Grand Étang, comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à peu près à mi-chemin entre les ports de Margaree et de Chéticamp.

Des ouvrages destinés à améliorer l'entrée de l'étang et partant à en faciliter l'accès aux bâtiments de pêche et aux navires d'un faible tonnage furent commencés en 1893-94 et terminés l'année suivante, à l'exception du creusage du chenal entre les jetées, et de l'enlèvement de l'ancien pont et de ses culées.

Aux mois de mai et de juin 1896, la somme de \$1,289.26 a été employée à construire sur l'étang un pont sur pilotis avec abords; à enlever la superstructure et l'une des culées de l'ancien pont, et à creuser entre les jetées du nouveau chenal sur une largeur de 50 pieds, à une profondeur de 1 pied au-dessous du niveau de l'eau très basse, sur une distance de 200 pieds en aval de l'ancien pont.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, une somme de \$1,497.08 a été employée à améliorer le chenal. Sur cette somme, \$497.73 ont été dépensés, en octobre et en novembre 1896, à enlever les matières qui avaient été entraînées dans le chenal pratiqué en mai et en juin 1891, et à ouvrir à travers la barre entre l'ancien pont et l'étang, distance de 125 pieds, un chenal d'une profondeur d'un pied au-dessus du niveau de l'eau très basse; et \$999.85 ont été dépensés en mai et en juin 1897 à creuser le chenal d'un bout à l'autre à une profondeur de 1 pied 3 pouces au-dessous du niveau de l'eau très basse ou d'environ 4 pieds 6 pouces à eau haute ordinaire.

## HILTZ NARROWS.

Hiltz Narrows, aussi connu sous le nom de Pointe d'Argent, est situé du côté ouest de la baie de Mahone, comté de Lunenburg, à environ 4 milles au nord du village de la baie de Mahone. C'est l'entrée d'un étang vaste et bien abrité, qui constitue un port sûr et commode pour les bâtiments de pêche et les autres bateaux.

Dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1897, de menues réparations ont été faites au brise-lames et à la jetée de halage.

## JOGGINS.

Joggins, comté de Cumberland, est un petit établissement de 300 à 400 habitants, situé du côté sud-est du chenal de Chignecto, le bras nord de la baie de Fundy. Cet établissement se trouve à environ 10 milles de la tête du bassin de Cumberland et à 14 milles de la station de Maccan, sur le chemin de fer Intercolonial, auquel il est relié par le chemin de fer de Joggins, construit en 1889.

Le charbon que l'on extrait de la mine de la "Compagnie de chemin de fer et de houille de Joggins," distance de  $1\frac{1}{2}$  mille du rivage, est conduit au quai de chargement par un tramway à câble en fil métallique.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de \$1,499.12 a été employée à faire des réparations considérables au brise-lames qui protège le quai servant à charger le charbon. La partie inférieure du brise-lames a été reconstruite sur une longueur de 165 pieds, une largeur de 18 à 25 pieds, et une hauteur de 6 à 12 pieds, et le plancher de la partie extérieure a été renouvelé sur une longueur de 125 pieds; en outre, de nouvelles défenses ont été posées et de menues réparations ont été effectuées. Il faudra encore dépenser à peu près \$400 pour faire poser d'autres défenses, etc. autour de l'extrémité extérieure.

La profondeur de l'eau à marée haute, grandes mers ordinaires, le long de la façade inférieure de la pile du brise-lames, varie entre 18 et 26 pieds. A eau très basse, les bas-fonds sont à sec sur une distance d'environ  $\frac{1}{2}$  mille au-delà du brise-lames.

#### HORTON EN BAS.

Horton en bas ou Horton-Landing, comté de King, est un village agricole d'environ 200 habitants, situé sur la rive gauche ou nord de la rivière Gaspereau, à l'extrémité sud du bassin de Minas et tout près du village de Grand-Pré.

C'est une station sur le chemin de fer D. A., entre Windsor et Kentville. Il y a environ 60 ans, un quai fut construit ici par les habitants, auxquels le gouvernement provincial accorda une subvention.

En 1887-88, le ministère dépensa une somme de \$737.21 à réparer ce quai, qui était en très mauvais état, et en 1888-89 la somme de \$2,252.25 fut employée à le reconstruire. Le nouveau quai, qui se trouve sur le même emplacement que l'ancien, est construit avec des caissons de bois en grume; il a 172 pieds de longueur, et sa largeur est de 65 pieds à l'extrémité du large et de 23 pieds 6 pouces à l'extrémité inférieure; l'extrémité du large est à sec, à marée basse, mais à marée haute les navires tirant 18 pieds d'eau peuvent l'atteindre.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de \$270.25 (crédit voté, \$435) a été employée à faire au quai des réparations dont le besoin se faisait beaucoup sentir. La moitié de la construction du côté de terre a été réplanchée; de nouvelles défenses ont été posées, et quelques-unes des longrines du plancher ont été renouvelées; enfin, deux petites piles en coffrage d'environ 16 pieds de longueur, de 6 pieds de largeur et de 4 à 5 pieds de hauteur ont été construites de chaque côté de l'extrémité de terre du quai pour empêcher la rive de s'user.

Le quai est maintenant en bon état.

#### MARGAREE.

Le port de Margaree, comté d'Inverness, se trouve à l'embouchure de la rivière Margaree, sur le golfe Saint-Laurent, environ à 30 milles au nord-est de Port Hood. Son entrée s'effectue par un chenal obstrué par une barre de sable mouvant sur laquelle il n'y a, parfois, que 5 pieds d'eau à l'extrême eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Le côté ouest de l'entrée du port est protégé par des ouvrages commencés par le gouvernement provincial et prolongés et réparés par le ministère.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de \$200 a été dépensée à terminer les ouvrages de protection de la plage en fascines et en pierres du côté est de l'entrée.

#### MARGARETSVILLE.

Margaretsville, comté d'Annapolis, qui est un village très considérable, se trouve sur la côte sud de la baie de Fundy, à 42 milles au nord-est du goulet de Digby, à 36 milles au sud-ouest de la baie de Scot, et à 8 milles au nord de Middleton, station importante sur le chemin de fer *Dominion Atlantic*. Sa population est d'environ 500 âmes. Il s'y fait de la pêche, de la culture, du commerce de bois, etc.

Au mois de mars 1897, le ministère a passé un contrat pour la reconstruction d'une pile qui avait été détruite quelques années auparavant. Le prix de l'entreprise

## Travaux Publics.

est de \$10,854, et à l'expiration de l'exercice, des travaux pour une valeur de \$5,427 avaient été exécutés. La nouvelle pile aura 185 pieds de longueur, 42 pieds de largeur et 33 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Les grandes mers montent de 30 pieds, et les petites mers de 25 pieds.

### ANSE DE M<sup>c</sup>NAIR.

L'anse de McNair, comté d'Antigonish, est située sur la rive ouest de la baie de Saint-George, à 2 milles au sud du cap George.

Un brise-lames de 400 pieds de long fut construit du côté nord de l'anse en 1872-73. Des réparations y furent effectuées de temps à autre jusqu'en 1887-88, alors que l'ouvrage fut reconstruit sur une distance de 160 pieds à partir de l'extrémité extérieure. Durant l'exercice 1890-91, l'extrémité extérieure du brise-lames, reconstruite en 1887-88, fut protégée au moyen de pilotis créosotés, et un talus en pierre fut posé sur la façade du côté du large.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de \$300 a été employée à exhausser le talus qui avait tassé au point de laisser à découvert une partie de la façade emdommagée.

### MONK'S-HEAD.

En 1894-95, un chenal pour bateaux fut pratiqué entre le lac de Dunn et le havre d'Antigonish, et un pont fut construit au-dessus de ce chenal. Après l'achèvement des travaux, le courant pénétra dans les talus et affouilla les culées du pont, qui tassèrent considérablement.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de \$300 a été employée à réparer le pont et les culées et à construire des ouvrages de protection en fascines et en pierres. Environ 60 pieds d'ouvrage en fascines et en pierres ont été construits de chaque côté du chenal; la superstructure du pont a été enlevée et renouvelée; la largeur de l'arche a été portée de 14 à 18 pieds; les façades des culées ont été protégées au moyen de 5 pilotis coiffés avec des pièces de bois équarries de 12 pouces; enfin 5 pilotis ont été enfoncés de chaque côté le long de l'ouvrage en fascines et en pierres sur une distance de 20 pieds du pont.

Il reste encore à poser un garde-fou de chaque côté du pont, à enlever des fascines et à prolonger les ouvrages de protection en fascines et en pierres.

### MORDEN.

Morden, comté de King, est un petit village de pêche et de culture d'environ 120 habitants, situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à 50 milles à l'est du goulet de Digby, et à 9 milles au nord de la station d'Aylesford, sur le chemin de fer *Dominion Atlantic*. La construction du brise-lames qui se trouve ici fut commencée en 1846 par les habitants, aidés du gouvernement provincial, et entre les années 1867 et 1894 inclusivement, le ministère dépensa une somme totale de \$6,619.64 en renouvellements et réparations.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de \$1,963.81 a été dépensée en renouvellements et réparations. A l'automne de 1896, une somme de \$505.31 a été dépensée à réparer la pile extérieure du brise-lames et à la rendre assez solide pour résister aux tempêtes d'hiver, et au printemps de 1897 la somme de \$1,458.50 a été employée à boucher en partie une brèche de 120 pieds de longueur qui avait été faite dans le milieu de la construction, en février et octobre 1895, par des vagues exceptionnellement grosses.

### NOEL.

Noël, comté de Hants, est un village d'environ 500 habitants, situé sur la rive sud de la baie Cobequid, le bras de la baie de Fundy le plus à l'est. Ce village se trouve à 13 milles à l'ouest de Maitland et à 32 milles au nord-ouest de Shubenacadie, la station la plus rapprochée sur le chemin de fer Intercolonial. Les grandes mers montent ici de 50 pieds et les petits mers de 43 pieds.

Un quai sur pilotis de 230 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur, avec un L de 62 pieds de long, fut construit par le ministère en 1889 au prix de \$27,000.

En juin 1897, la somme de \$100 a été employée à refaire à neuf avec des mardiers de pruche de 3 pouces le plancher du quai sur une longueur de 150 pieds du côté du rivage. Il faudra renouveler sous peu le reste du plancher. Une fois que cela aura été fait, le quai sera en assez bon état.

#### ÉTANG-AUX-HUÎTRES.

L'étang aux Huîtres, comté de Guysboro, est l'un des nombreux grands étangs sur la rive nord de la baie de Chedabucto qui forment les seuls havres pour les bateaux entre le Cap Argos du côté ouest de l'entrée méridionale du détroit de Canso et le port de Guysboro, distance de 15 milles.

En 1876, l'entrée de l'étang fut améliorée au moyen de dragage fait à la main et protégée par la construction, de son côté est, d'un brise-lames de 180 milles de longueur; et en 1883-84 le brise-lames fut prolongé de 105 pieds sur un fond de niveau, à sec à eau basse. La largeur de la construction primitive est de 14 pieds, et celle de l'annexe est de 16 pieds.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de \$698.46 a été employée à placer du lest dans le brise-lames partout où c'était nécessaire; à réparer l'extrémité extérieure; à poser des pièces de bois dur à l'extrémité extérieure ainsi que sur une distance de 20 pieds de chaque côté, et à revêtir de planches d'épinette la façade est sur une distance de 120 pieds; à construire un éperon en bois de 2 pieds et 6 pouces de hauteur du côté est de l'ouvrage primitif sur une distance de 100 pieds à partir de son extrémité extérieure, et à renouveler les traverses supérieures, les pièces de couronnement et la couverture de l'ouvrage primitif sur une distance de 100 pieds à partir de son extrémité extérieure.

#### PARRSBORO.

La jetée de Parrsboro, comté de Cumberland, est située du côté nord du bassin de Minas, à environ un mille au sud-ouest du phare à l'entrée du havre de Parrsboro. Elle se trouve à deux milles au sud du village de Parrsboro et sert de débarcadère aux steamers de la route de Saint-Jean, N.-B., et du bassin de Minas, qui y arrêtent régulièrement pendant la saison de navigation.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de \$50.16 a été employée à faire de menues réparations à la jetée.

#### QUAI DE PICKETT.

Le quai de Pickett, comté de King, est situé du côté sud de l'embouchure de la rivière des Habitants, à deux milles en aval du village de Canning et à peu près à la même distance du village du Bas Canard. La région environnante est très peuplée et très fertile.

Le quai fut commencé en 1845, et prolongé en 1859-60 par les habitants, auxquels le gouvernement provincial accorda une subvention. Le ministère a dépensé en réparations à ce quai \$500 en 1878; \$100 en 1885, et \$500 en 1886.

La construction a 190 pieds de longueur, 60 pieds de largeur, et à l'extrémité du large, qui est maintenant à peu près à deux pieds au-dessous du niveau de l'eau haute, grandes mers ordinaires, sa hauteur est de 23 pieds. Les grandes mers montent de 48 pieds, et les petites mers de 40 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de \$498.88 a été employée à faire des réparations urgentes au quai en question. Le parapet en coffrage le long de la façade extérieure de la pile du côté du rivage, qui tombait en ruines et menaçait de faire une île de la partie principale du quai, a été reconstruit sur une longueur de 170 pieds. On a aussi rempli avec des pierres et du gravier des parties du sommet du quai afin de permettre aux cultivateurs de se rendre avec leurs charrettes à bord des navires pour y embarquer leurs produits. Ce quai est maintenant en meilleur état que par le passé, bien qu'il soit encore très délabré.

## Travaux Publics.

### PORT GEORGE.

Port-George, comté d'Annapolis, est un village prospère d'environ 400 habitants, situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à 37 milles au nord-est du goulet de Digby et à 42 milles au sud-ouest de la baie Scot. Il se trouve à 6 milles au sud-ouest de Margaretsville et à 7 milles au nord-ouest de Middleton, station sur le chemin de fer D. A.

Quelques années avant la Confédération, un petit havre (à sec à marée basse, les grandes mers montant d'environ 30 pieds) fut formé aux frais du gouvernement provincial par la construction d'un brise-lames, à l'ouest, et d'une jetée, à l'est. Le brise-lames a 440 pieds de longueur, de 25 à 35 pieds de largeur, et 25 pieds de hauteur à son extrémité du large.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de \$398.50 a été employée à remplir avec des pierres et des pièces de bois une cavité dangereuse, de près de 100 pieds de longueur et de 3 à 12 pieds de largeur, que les vagues avaient creusée dans la fondation du brise-lames, à lambrisser la façade du côté de terre sur une longueur de 46 pieds et à remplacer quelques planches qui étaient pourries.

### PORT-HOOD.

Port-Hood, le chef-lieu du comté d'Inverness, est sur la côte ouest de l'Île du Cap-Breton, à 20 milles au nord de l'entrée septentrionale du détroit de Canso.

Le havre était autrefois sûr, l'île de Smith, qui a deux milles de longueur et forme son côté occidental, ayant été reliée à la terre ferme par une digue de sable. En 1839, les vagues firent une brèche à travers cette digue. L'ouverture, d'abord étroite, s'agrandit graduellement sous l'action des courants de marée jusqu'à ce que la digue eût été complètement emportée et que son emplacement eût été occupé par 15 pieds d'eau. Le havre est maintenant peu sûr par les grands vents du nord, sauf dans une petite anse du côté est de l'île de Smith.

La jetée qui se trouve du côté est du havre fut construite par le gouvernement provincial en 1865-66. Elle avait primitivement 550 pieds de longueur et 24 pieds de largeur, avec un  $\perp$  à l'extrémité extérieure de 160 pieds de long et 23 pieds de large. Elle est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1871, et à partir de cette époque des réparations considérables y ont été faites, y compris la construction d'une nouvelle pile de 125 x 25 pieds à l'extrémité extérieure, en 1873; la pose de grosses pierres en talus de chaque côté, en 1883-84; la construction d'une pile de 50 x 22 pieds à l'extrémité sud du  $\perp$ , en 1888-89, et la construction d'une pile de 71 x 24 pieds à l'extrémité extérieure, en 1889-90.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de \$1,500 a été employée à enfoncer des pilotis jointifs et à déposer du lest à l'extrémité extérieure de la construction partout où les pièces des parements et les pilotis jointifs avaient été endommagés par les taretis et où le lest s'était échappé des compartiments des façades. Des pilotis ont été enfoncés aussi près les uns des autres que possible en dedans des compartiments des façades sur une distance de 244 pieds et les pilotis jointifs de la façade extérieure ont été renouvelés sur une étendue d'environ 150 pieds; et 319 verges cubes de lest ont été déposées dans les compartiments des façades qui étaient vides.

La profondeur de l'eau à l'extrémité de la jetée, le long de la façade de la pile de 71 pieds, varie entre  $11\frac{1}{2}$  et 15 pieds à marée très basse; mais il y a moins d'eau sur une barre de sable mouvant qui se trouve à environ 320 pieds plus loin. Les grandes mers montent de 4 pieds.

### PORT-MAITLAND.

Port-Maitland, comté de Yarmouth, autrefois connu sous le nom d'Anse Verte, est un village important et prospère ayant une population d'environ 400 âmes et situé du côté sud-est de l'embouchure de la baie de Fundy, à 12 milles au nord du chef-lieu du comté de Yarmouth. Il y a ici deux brise-lames, l'un (celui de l'est) de 400 de longueur, et l'autre (celui de l'ouest) de 500 pieds de long; entre ces brise-lames se trouve un havre à eau haute de  $2\frac{1}{4}$  acres de superficie.



Les grandes mers montent de 18 pieds, et le havre, à eau basse, est à sec jusqu'à l'extrémité extérieure du brise-lames de l'ouest.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de \$3,304.79 a été dépensée à faire des réparations considérables aux deux constructions. Le brise-lames de l'est, qui sert aussi de quai pour le débarquement et le chargement de la houille, du bois, etc., a été reconstruit sur une longueur de 30 pieds à partir du rivage et sur une hauteur de 6-billes du côté sud et de 3 billes du côté nord, y compris les longrines du tablier et de la couverture; la couverture de la pile extérieure a aussi été renouvelée sur une longueur de 22 pieds et plusieurs défenses ont été posées.

Une pile de renfort de 97 pieds de long, de 11 pieds de large et de 12 à 14 pieds de hauteur a été construite du côté sud de la partie extérieure du brise-lames de l'ouest. Une pile de renfort de 78 pieds de longueur et de 10 à 12 pieds de largeur a aussi été construite le long de L. Cette dernière pile repose sur 147 pilotis enfoncés jusqu'au fond dur et coupés au niveau du fond.

Le côté nord de la partie du brise-lames située du côté du rivage a aussi été reconstruit et renforcé.

#### PUGWASH.

Pugwash, comté de Cumberland, est une ville de près de 2,000 âmes, située du côté sud du détroit de Northumberland, à 50 milles à l'ouest de Pictou, à 10 milles à l'ouest de Wallace et à 20 milles à l'est de la baie Verte. C'est le terminus d'un des embranchements du chemin de fer Intercolonial.

D'immenses quantités de planches sont expédiées tous les ans de cet endroit en Europe.

Le seul quai d'où le bois puisse être expédié à l'heure qu'il est est celui du chemin de fer Intercolonial, et comme le quai n'a que 60 pieds de front, il n'y a place que pour un seul navire à la fois.

Afin de faciliter le commerce d'importation et d'exportation, au mois de mai 1897 le ministère a passé un contrat pour la construction d'un quai additionnel, et les travaux ont été commencés par les entrepreneurs dans le cours du mois de juin. Prix de l'entreprise, \$8,640.

La nouvelle construction aura 145 pieds de largeur, et son extrémité extérieure baignera dans à peu près 16 pieds d'eau, à marée basse, grandes mers. La partie inférieure de la pile du large (cette pile doit avoir 100 pieds de long) sera en bois préparé à la créosote jusqu'à mi-chemin entre le niveau de l'eau haute et celui de l'eau basse. Le quai sera relié par une voie latérale au chemin de fer Intercolonial. Les travaux seront terminés d'ici au 1<sup>er</sup> décembre 1897.

#### SEASIDE.

Seaside se trouve sur la rive est de la baie de Saint-George, près de l'entrée sud du havre de Port-Hood, et à environ 2 milles à l'ouest de Port-Hood, le chef-lieu du comté d'Inverness.

Durant l'exercice 1896-97, le quai pour la construction duquel un contrat avait été passé en 1895-96, a été terminé.

Ce quai a 300 pieds de long et 20 pieds de largeur au sommet; il est formé d'une charpente à encassement à parements ouverts, bien lestée et garnie de défenses jointives à l'extrémité extérieure; la substructure est en pin jaune de la Caroline du Nord préparé à la créosote et la superstructure est en bois indigène. La profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure, à marée très basse, est de 7 pieds. Les grandes mers montent de 4 pieds.

#### ANSE-AUX-TRUITES.

L'Anse-aux-Truites (Centreville), comté de Digby, qui est une petite indenture de la ligne côtière sur la baie de Fundy, est située à mi-chemin entre le goulet de Digby et Petit Passage. C'est ici que se trouve le seul brise-lames offrant un abri aux bateaux de pêche entre les deux endroits ci-dessus mentionnés.

## Travaux Publics.

L'établissement avoisinant l'anse—Centreville—a une population d'environ 250 habitants, qui vivent de pêche et de culture.

La flotte de pêche comprend à peu près 30 bateaux de 16 à 18 pieds de quille. Il y a aussi deux goélettes de 30 tonneaux qui, durant la saison, transportent du poisson, du bois, de la farine, etc., à Saint-Jean, Halifax, Yarmouth et Lunenburg.

En 1856-57, les habitants, aidés du gouvernement provincial, firent construire un brise-lames de 200 pieds de long et de 30 pieds de large afin de procurer aux bateaux de pêche un abri contre les tempêtes du nord-est.

De 1867 à 1892, le ministère dépensa une somme totale de \$9,925.78 en réparations à ce brise-lames ; en 1896 une annexe de 178 pieds de longueur fut construite.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de \$3,903.20 a été dépensée : (1) à reconstruire sur une longueur de 130 pieds la façade inférieure de la partie de l'ouvrage située du côté du rivage, qui était complètement pourrie ; (2) à garnir de défenses jointives et à remplacer avec des billes sur une longueur d'environ 80 pieds la façade extérieure de la pile du large ; (3) à exhausser de 2 à 2½ pieds la partie mitoyenne de l'ouvrage (100 pieds de longueur) ; (4) à renouveler complètement le plancher ; (5) à remplacer un grand nombre de défenses et de poteaux d'amarrage, et à renforcer l'éperon sur la façade du côté de la mer. Le brise-lames est maintenant en bon état.

### WALLACE.

Le port de Wallace, comté de Cumberland, est situé du côté sud du district de Northumberland, à peu près à mi-chemin entre le port de Pictou et la baie Verte. Il se trouve à l'embouchure de la rivière Wallace, et est bien protégé contre tous les vents.

Du côté sud du port qui a  $\frac{3}{4}$  de mille de largeur est situé le village de Wallace, avec une population d'environ 800 habitants. Les principales industries de la localité sont la culture et l'extraction et l'exportation du grès, qui se rencontre en abondance dans les environs.

La profondeur de l'eau dans le chenal varie entre 6 et 7½ pieds, à marée basse, grandes mers. Afin de faciliter la communication avec le côté nord du port, où se trouve un établissement important, au mois de mars 1897 le ministère passa un contrat pour la construction d'un quai pour bateau traversier moyennant la somme de \$2,329. Les travaux furent commencés le 20 du même mois, et à la fin de juin 1897 le quai était presque terminé. La construction a 320 pieds de long ; elle se compose d'une pile de 170 pieds de long et de 18 pieds de large au sommet et d'une charpente sur pilotis de 150 pieds de longueur. A l'extrémité extérieure se trouve une cale inclinée que le bateau traversier pourra accoster à toute phase de la marée.

### PORT DE YARMOUTH.

La ville de Yarmouth est située à l'extrémité sud de la Nouvelle-Ecosse. Elle a une population d'environ 7,000 âmes, et c'est après Halifax la plus grande et la plus importante ville de la province. C'est le terminus du chemin de fer *Dominion Atlantic* (217 milles de Halifax) et le siège du bureau principal de la compagnie de navigation de Yarmouth, dont les magnifiques bateaux font des voyages réguliers à Boston d'un bout de l'année à l'autre.

Le port, dans lequel les grandes mers montent de 16 pieds et les petites mers de 13 pieds et qui à eau basse présente une suite de bas-fonds couverts d'herbes à anguilles, est formé par des plages de galets d'environ un mille de longueur ; la plage de Stanwood relie l'extrémité nord de l'île du Cap Fourchu à l'extrémité sud de la pointe de Pierre sur la terre ferme et sépare le port de la baie de Fundy.

En 1867, l'on constata que la partie de la plage entre le Cap Fourchu et la Pointe de Pierre s'usait graduellement, et afin de protéger le port le gouvernement provincial fit construire un ouvrage en coffrage de 200 pieds sur la Pointe de Pierre. En 1873 et en 1874, le ministère fit prolonger cet ouvrage jusqu'au Cap Fourchu, et à partir de ce moment jusqu'en 1888 la somme totale de \$2,468.08 fut employée à réparer la construction.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de \$2,983.62 a été dépensée en réparations. L'extrémité sud-ouest de la construction a été reconstruite sur une longueur de 80 pieds, une largeur moyenne de 20 pieds et une hauteur de 6 pieds; trois brèches dans le milieu de la construction, respectivement de 50, 50 et 60 pieds de longueur sur 22 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur, ont été bouchées; et du lest a été déposé sur une longueur de 70 pieds et sur toute la largeur et toute l'épaisseur. La partie de l'ouvrage que l'on a reconstruite a été bien lestée et des défenses jointives ont été posées sur la façade du côté de la mer. Un nouvel éperon, faisant saillie à angles droits de l'extrémité nord-est de la construction, a aussi été construit.

En outre, une somme de \$200 a été employée à enfoncer des pilotis destinés à servir de bouées pour indiquer le chenal dans le port.

## PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### ANNANDALE.

La jetée d'Annandale, comté de King, est située sur la rive nord de la Grande-Rivière, près de son entrée dans la baie Boughton. La jetée que le gouvernement provincial fit primitivement construire tomba sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1883. Elle consiste en un abord de 300 pieds de longueur et de 23 pieds de largeur avec une tête donnant sur le chenal de 140 pieds de long et d'une largeur moyenne de 36 pieds.

L'abord (à l'exception d'une petite travée de 18 pieds de long planchée) est construit en charpente à parements jointifs, remplie de fascines, de pierres et d'argile, tandis que la tête de la jetée est formée en partie de pilotage, le tout couvert de planches clouées aux longrines du tablier. Le long de la façade donnant sur le chenal il y a une profondeur de 7 pieds d'eau à marée basse, grandes mers, et de 12 pieds à marée haute.

Comme cette jetée était très vieille lorsque le ministère en a pris le contrôle et qu'elle est exposée aux attaques des tarets, il a été nécessaire d'y faire des réparations presque tous les ans. Durant l'automne de 1896, la somme de \$74.67 a été employée: (a) à mettre du remplissage partout où l'abord avait tassé; (b) à rehausser le coin sud-ouest et une partie de l'extrémité est de la tête de la jetée, qui s'étaient affaissés par suite du défilabrement des pièces de couronnement et des longrines du tablier; (c) à renforcer autant que possible la construction en posant partout où c'était nécessaire des longrines et des pièces de couronnement additionnelles. Le planchéage a aussi été renouvelé en partie. Ces réparations ne sont que temporaires, car il faudra avant longtemps reconstruire entièrement la tête de la jetée.

### BELFAST.

La jetée de Belfast, située dans le comté de Queen, se trouve sur la rive sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon. Cette jetée fut construite par le gouvernement de l'île du Prince-Édouard plusieurs années avant la confédération, et le ministère en prit charge en 1883. Elle a une longueur de 600 pieds avec une aile de 130 pieds faisant face au chenal, qui à cet endroit a une profondeur de 5 pieds à marée basse, grandes mers, et de 14 pieds à marée haute.

Lorsque le ministère prit cette jetée sous son contrôle c'était une vieille construction. Chaque année diverses sommes sont dépensées pour la maintenir dans un état passable pour le trafic, car outre sa situation exposée, cette jetée, comme tous les autres ouvrages sur l'île du Prince-Édouard, est ravagée par les tarets. La plus grande partie de la construction au-dessus du niveau de l'eau basse a été reconstruite; cependant, la fondation s'affaisse tous les ans, ce qui exige des travaux de nivellement de temps à autre.

## Travaux Publics.

Dans le cours du printemps de 1897, la tête de la jetée a été nivelée sur une hauteur de  $1\frac{1}{2}$  à 3 pieds et quelques-unes des longuerines et des planches du tablier ont été renouvelées; des pieux de protection ont été enfoncés le long de la façade et aux extrémités de la tête de la jetée; de nouvelles défenses, des poteaux d'amarrage, etc. ont été posés, et la chaussée de l'abord a été réparée avec de la pierraille et du gravier. Total des dépenses encourues en 1896-97, \$499.94.

### POINTE DE LA CHINE.

La jetée de la Pointe de la Chine, comté de Queen, est sur la rive ouest de la rivière Orwell et près de son embouchure dans la baie Orwell. Elle a été construite il y a plusieurs années par le gouvernement provincial pour faciliter l'expédition du surplus des produits d'une vaste section de pays.

Le steamer qui fait le service trois fois par semaine entre Charlottetown et les autres endroits sur la baie Orwell arrête à cette jetée. La construction s'étend jusqu'au bord du chenal. Sa longueur primitive était de 426 pieds; un L de 72 pieds de long et d'une largeur moyenne de 25 pieds y a été ajoutée. La partie inférieure de la jetée se compose d'une culée et de 8 piles avec travées intermédiaires en bois. Les deux piles extérieures et celle qui forme la tête de la jetée ou le L sont construites en charpente de bois équarri à parements jointifs, et toute la construction, y compris les travées, est couverte de planches clouées aux longrines du tablier. Il y a à peu de distance de la façade de la construction une profondeur de 40 pieds d'eau, à marée basse; mais la tête de la jetée, qui se trouve tout près du bord du chenal, baigne dans 15 pieds d'eau à marée basse, grandes mers, et 24 pieds, à marée haute. Par suite du peu de consistance du bord sur lequel la tête de la jetée repose et de l'action destructrice des tarets, il a fallu faire des dépenses, tous les ans, pour tenir la jetée dans un état passable. Le bois indigène et non protégé dont on s'est servi pour le pilotage (le principal support de la construction) est détruit par les tarets tous les 2 ou 5 ans, et il s'ensuit toujours un peu de tassement. L'on se proposait, avec la somme de \$500 allouée pour faire les réparations voulues, d'enfoncer des pilotis préparés à la créosote le long des façades des piles formant la tête de la jetée, et tous les matériaux nécessaires avaient été achetés au prix de \$261.85. Mais vers le milieu de mars, avant que l'on pût commencer les travaux, les glaces emportèrent une des piles de la tête de la jetée, brisant les travées intermédiaires et rendant la réparation de la jetée impossible avec la somme alors disponible. A la suite de cet accident, les matériaux de valeur furent enlevés des débris et mis en lieu sûr avec ceux qui avaient été achetés antérieurement, ce qui entraîna une dépense de \$22.47. Montant total déboursé, \$284.32.

### JETÉE DE LA CHAPELLE.

La jetée de la Chapelle, comté de King, est située sur la rive sud de la Grande-Rivière, à environ 3 milles de son entrée dans la baie Boughton et à 9 milles de la station de Cardigan sur la ligne du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Cette jetée, que le gouvernement local fit construire antérieurement à la Confédération, tomba sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884. Elle se composait alors d'un abord de 205 pieds de longueur avec une pile et une travée à son extrémité extérieure. Sa longueur totale était de 249 pieds et sa largeur de 32 pieds, son extrémité extérieure baignant dans 7 pieds d'eau, à marée basse, et 92 pieds, à marée haute, grandes mers. Durant l'exercice 1889-90, la jetée fut prolongée de 44 pieds par la reconstruction d'une ancienne pile avec travée, ce qui porta la longueur de la construction à 293 pieds et donna aux navires une profondeur de 9 pieds d'eau à marée basse. Par suite de l'affouillement de la fondation, de l'action destructrice des vers marins ou d'autres causes, la pile du large tassa, ce qui, avec le débâtement de quelques-unes des longrines et des planches du tablier, rendit la jetée impropre au trafic. Il fallut donc y faire des réparations temporaires pour faciliter les expéditions d'automne. Dépenses, \$41.46.

Voici en quoi ont consisté les réparations en question: renouvellement partiel du planchéage de la tête de la jetée et des travées, et bouchage de quelques trous dans l'abord de la chaussée avec de la pierraille et du gravier.

## CRAPAUD.

La jetée de Crapaud ou Victoria est située à la tête de la navigation dans le "bassin de Crapaud," un village de Victoria, comté de Queen qui est le port le plus important immédiatement après Summerside sur le littoral sud-ouest de l'Île du Prince-Edouard. Elle se trouve à peu près à mi-chemin entre les ports de Charlottetown et Summerside, et à environ 11 milles au sud de la "Jonction d'Emerald" sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. C'est là où s'écoulent les produits de la région probablement la plus fertile et la mieux cultivée de toute l'île. A différentes époques depuis la confédération, le ministère a dépensé des sommes considérables à creuser le chenal dans ces parages, et il a aussi dépensé en 1884-85, alors qu'il a pris le contrôle de la jetée, une somme de \$953.84 à réparer et à améliorer celle-ci.

La jetée a une longueur totale de 486 pieds, divisée comme suit : abord, 268, largeur 20 pieds; section centrale, 143 pieds, largeur 37 pieds; extrémité du large ou tête de la jetée, 75 pieds, largeur 58 pieds. Sa hauteur est de 19 pieds à l'extrémité du large, où une profondeur de 9 pieds d'eau se rencontre maintenant à marée basse, le chenal ayant été, durant la dernière saison, creusé à cette profondeur sur une largeur de 60 pieds et un bassin où les navires peuvent tourner ayant été formé en avant de la jetée. A l'exception de l'abord qui est un ouvrage solide, la construction se compose de piles et d'arches alternantes recouvertes d'un tablier en madriers. Durant le printemps de 1897, la somme de \$199.51 a été dépensée à faire des réparations générales à la jetée : deux nouveaux poteaux d'amarrage, 20 pièces de protection et 9 poutres d'arches ont été posées; quelques planches qui étaient brisées et délabrées ont été renouvelées, et des pierres cassées ont été déposées sur la chaussée de l'abord.

## JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey, comté de Queen, est située à environ 10 milles de Charlottetown, sur la rive sud de la rivière de l'Est ou d'Hillsborough, qui est navigable sur une distance d'à peu près 15 milles. Cette jetée, qui fut construite par le gouvernement provincial, est la seule sur la rivière Hillsborough qui soit tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1883. Elle était alors très délabrée, et il a fallu faire des réparations tous les ans pour la tenir en un état passable.

La jetée a 428 pieds de longueur et sa largeur varie entre 22 et 29 pieds. Dans le cours de l'exercice 1896-97, le planchéage et les longrines du tablier de la partie extérieure de la construction ont été presque entièrement renouvelés sur une longueur de 120 pieds; 20 pieux en bois dur ont été enfoncés le long des côtés et à l'extrémité de la pile du large pour la protéger contre les glaces et la renforcer temporairement. Dépenses, \$253.31.

## JETÉE DE LA POINTE DE HURD.

La jetée de la pointe de Hurd, comté de Prince, est située du côté sud du havre de Bedèque ou Summerside, et à environ 3 milles au sud de Summerside, le chef-lieu du comté.

Cette jetée est un lieu d'expédition très important, étant donné que c'est à peu près le seul endroit par où puisse s'écouler les produits d'un vaste et riche district agricole. Un steamer fait plusieurs voyages tous les jours entre Summerside et la jetée. La construction a 510 pieds de longueur et 26 pieds de largeur, sauf la tête de la jetée dont la largeur est de 65 pieds sur une longueur de 50 pieds. Dans le cours de la saison, la somme de \$107.62 a été employée à remplacer 6 pièces de protection, 3 poteaux d'amarrage et quelques planches qui étaient brisés ou délabrés; à niveler les longrines du tablier des arches, et à déposer du gravier sur l'abord de la chaussée.

## Travaux Publics.

### JETÉE DE KIER'S-SHORE.

La jetée de Kier's-Shore, comté de Prince, est située sur la rive est de la baie de Richmond, à environ 7 milles de Kensington, village et station sur la ligne du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Cette jetée, qui fut construite aux frais communs du gouvernement local et des habitants de la localité, a une longueur de 1,033 pieds et une largeur de 20 à 25 pieds, à l'exception de la tête de la construction, qui a 40 pieds de largeur, et d'une courte arche (17½ pieds) à 283 pieds de l'extrémité extérieure. Toute la construction est formée d'une charpente à parements jointifs, remplie de fascines et de pierres, avec chaussée en gravier et en argile, sauf la tête de la jetée, qui est planchée.

Durant le printemps de 1897, la somme de \$62.05 a été employée à mettre du remplissage (pierres cassées et gravier) partout où la chaussée avait tassé ou avait été endommagée par les voitures lourdes.

### NEW-LONDON.

Le havre de New-London est situé sur la côte nord de l'Île du Prince-Edouard, à environ 10 milles à l'est de la baie de Richmond. En dedans de son entrée, qui est large d'environ 1,200 pieds, le havre a environ 3 milles de largeur, et il reçoit les eaux des rivières du Nord-Ouest, des Français, Stanley et Hope, qui sont toutes navigables sur de courtes distances, et pourvues de quais pour l'exportation du surplus des produits cultivés dans le pays environnant.

Toute cette région est très peuplée et bien cultivée, et de grandes quantités de houille, bois, pierre à chaux, etc., sont importées par eau, attendu qu'il n'y a pas de communication par chemin de fer, comme en plusieurs autres endroits de l'Île. Le havre est aussi beaucoup fréquenté comme poste de pêche et port de refuge, et il est très bien situé, se trouvant près de quelques-uns des meilleurs fonds de pêche du golfe Saint-Laurent.

Pour améliorer l'entrée du havre, qui est obstruée par un banc de sable mouvant, le ministère fit construire, en 1878, un ouvrage devant protéger la grève ainsi que des brise-lames de chaque côté de l'embouchure du port. Le brise-lames du côté est a une longueur de 1,120 pieds, et celui du côté ouest, une longueur de 460 pieds. Ces brise-lames servent à diriger le courant sur le banc et à empêcher le sable d'être entraîné dans le chenal à l'intérieur. Les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants. La profondeur de l'eau a augmenté de 6 à 12 pieds à marée basse, faisant du havre de New-London un des meilleurs sur la côte. Les brise-lames sont construits partie en pilotis, en fascines et en pierre, et partie en coffrage, en bois d'équarrissage et à parements jointifs. Le brise-lames de l'ouest n'a pas encore eu besoin de réparations; mais celui de l'est, qui se trouve exposé à la mer et aux glaces, a été de temps à autre sérieusement avarié.

Durant l'exercice 1896-97, 150 pieds de la partie centrale du parapet ont été reconstruits, et en outre l'on a nivelé et réparé les endroits où un tassement s'était produit. Dépenses totales, \$747.41.

### CARDIGAN-NORD.

La jetée de Cardigan-nord, comté de King, est située sur la rive nord de la rivière Cardigan, à 5 milles à peu près de la station de Cardigan sur la ligne du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Elle a une longueur de 381 pieds et se compose d'une culée de 100 pieds de longueur et de sept "piles" avec arches intermédiaires. Sa largeur est de 23 à 25 pieds jusqu'à la pile extérieure ou tête de la jetée qui, à cet endroit, est large de 32 pieds. La longueur des piles est de 19 à 26 pieds et celle des arches de 14 à 26 pieds. L'a bord et les piles sont construits en pièces de parements à joints clos, en bois carré, et sont remplis de fascines de pierre et de gravier.

Comme c'était une vieille construction délabrée quand elle fut placée sous le contrôle du ministère, il a fallu, presque tous les ans, y faire quelques réparations pour la tenir dans un état passable.

Durant la dernière saison, la somme de \$20.79 a été dépensée à réparer la chaussée.

#### PINETTE.

La jetée de Pinette, comté de Queen, est située sur la rive sud de la rivière Pinette, à angles droits avec le pont qui traverse la rivière et auquel elle est reliée par une arche de 28 pieds de long. Cette jetée a 120 pieds de longueur sur 28 pieds de largeur et est formée d'une charpente à encaissement en bois d'équarrissage à parements jointifs, lestée et planchée. Elle donne sur le chenal de la rivière où se rencontre une profondeur de 8 pieds d'eau à marée basse, grâce aux travaux de dragage que le ministère a fait faire en 1881. Comme la jetée en question était en très mauvais état lorsque le ministère en prit le contrôle en 1883, on a été obligé d'y faire des réparations à maintes reprises. Les caissons ayant tassé après que le chenal eût été creusé, il fallut niveler la construction; en outre, des longrines, etc., durent être posées peu de temps après que les travaux de nivellement eurent été terminés.

Dans le cours de la dernière saison, la somme de \$200 a été employée à mettre la jetée en bon état. Sept traverses, 8 longuerines de 22 pieds de long chacune, deux poutres d'arche pour l'abord du côté du pont, 8 défenses, 2 poteaux d'amarrage, environ 2,000 pieds de planches (mesure de planche) et 120 pieds linéaires de pièces de protection ont été posés. Deux pieux de support ont aussi été enfoncés sous le centre des nouvelles poutres d'arche.

#### POWNAI.

La jetée de Pownal, comté de Queen, est située à la tête de la partie nord-est de la baie d'Hillsborough, à environ 9 milles à l'est de Charlottetown.

Cette jetée a 753 pieds de longueur en tout; elle comprend une culée de 209 pieds de long et 16 pieds de large, et 14 piles avec arches intermédiaires; les piles inférieures ont de 14 à 16 pieds de large, tandis que celles qui forment la tête de la jetée ont une largeur de 40 pieds. Originellement il y avait très peu d'eau le long de la jetée à marée basse; mais en 1880-81, afin de donner aux grands navires et aux petits bateaux accès à la jetée à toutes les phases de la marée et de permettre aux navires d'un fort tonnage de prendre leurs chargements lorsque la marée est assez haute, le ministère fit creuser un chenal de 1,275 pieds de longueur, de 50 pieds de largeur et d'un minimum de profondeur de 6 pieds à marée basse, et fit aussi former un bassin de 250 pieds de long et 90 pieds de large du côté est de l'extrémité extérieure de la jetée.

Dans le cours de l'automne dernier, la somme de \$132.47 a été employée à renouveler en partie le planchéage et les longrines du tablier des piles et des arches extérieures, à poser quatre nouveaux pieux de protection et à réparer la chaussée avec du gravier et de l'argile.

#### PORT-SELKIRK.

La jetée de Port-Selkirk, comté de Queen, est située sur la rive sud de la rivière Orwell, près de l'endroit où cette rivière se jette dans la baie Orwell, et est distante par eau d'environ 20 milles de Charlottetown.

Cette jetée a la forme d'un T; elle comprend une tête de 250 pieds de long et 25 pieds de large, donnant sur le chenal, et un abord du côté du rivage de 250 pieds de longueur et 23 pieds de largeur. Toute la tête de la jetée et la partie extérieure de l'abord se composent d'une série de piles et d'arches, recouvertes d'un tablier. Dans le cours de la dernière saison, la somme de \$597.46 a été employée à niveler la

## Travaux Publics.

pile nord et l'arche adjacente ; à enfoncer des pilotis de protection (préparés à la créosote) le long de la façade et des côtés de cette pile ; à remplacer quelques-unes des longrines et des planches du tablier ; à protéger par des pieux en bois indigène tout le reste de la tête de la jetée ; à renouveler sur une longueur de 80 pieds les pièces de parement sur l'un des côtés de l'abord, et à réparer la chaussée avec des pierres cassées et du gravier. La construction est maintenant en bon état.

### SOURIS.

Le port de Souris, comté de King, est situé à environ 16 milles à l'ouest de la Pointe-de-l'Est. C'est un port de chargement important et un havre de refuge beaucoup fréquenté. C'est aussi le terminus est du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Il y a là un quai en eau profonde d'où des chargements peuvent être expédiés plus tard en automne et plus à bonne heure au printemps que de tout autre port de l'île.

Le brise-lames que le ministère a fait construire rend le port accessible par tous les vents, et offre ainsi aux cabotiers et aux bateaux de pêche un abri sûr en tous temps. Ce brise-lames a une longueur totale de 1,200 pieds, dont 270 pieds ont été construits par le gouvernement local ; mais comme il repose en eau profonde (de 18 à 20 pieds à marée basse) et qu'il est exposé à toute la furie de la mer lors des tempêtes du sud, il a fallu très souvent des réparations depuis sa construction. Le taret exerce aussi beaucoup de ravages dans ces parages ; presque toute la façade du côté de la mer a été ainsi détruite ou tellement affaiblie qu'il a fallu la reconstruire ou la protéger, et dans ces dernières années des travaux ont été exécutés en sections de diverses longueurs. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1896, la somme de \$1,000 a été dépensée à compléter une longueur de 110 pieds de nouvelle façade commencée dans le cours de l'exercice précédent.

Cet ouvrage se trouve à une distance d'environ 350 pieds de l'extrémité inférieure du brise-lames et immédiatement en deçà de la nouvelle façade construite à l'entreprise en 1893 par MM. Wightman et Mellish et est d'une construction semblable.

Les travaux qui avaient été donnés à l'entreprise le 17 février 1896, savoir, la construction d'une pile solide en bois préparé à la créosote et à parements jointifs de 80 pieds de long sur 40 pieds de large à l'extrémité extérieure des brise-lames et la base de pierre en talus sur une longueur de 395 pieds du côté inférieur, ont aussi été poursuivis durant l'exercice 1896-97 ; à la fin de l'exercice, la pile était terminée et la plus grande partie de la pierre avait été livrée et déposée le long du côté de l'ouvrage. Dépenses totales durant le dernier exercice, \$21,861.69.

### BAIE SAINTE-MARIE.

La jetée de la baie Sainte-Marie, comté de King, est située sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, qui se trouve en dedans de l'île Panmure. Cette jetée fut construite par le gouvernement local et est une de celles dont le gouvernement fédéral prit le contrôle en 1884. Elle a 407 pieds de longueur et 21 pieds de largeur sur une distance de 310 pieds ; sa partie extérieure a de 28 à 29 pieds de largeur sur une longueur de 97 pieds. La construction se compose d'une culée du bord du rivage et de 7 piles avec arches intermédiaires.

Depuis que le gouvernement fédéral a pris le contrôle de la jetée, l'abord en a été beaucoup amélioré ; un chenal de 10 pieds de profondeur à eau basse a été dragué, avec bassin à l'extrémité, et des bassins de chargement de 50 pieds de largeur sur 100 pieds de longueur ont été creusés de chaque côté de la jetée.

Dans le cours de l'automne de 1896, la somme de \$99.89 a été employée à réparer la chaussée de la jetée, qui s'était effondrée sur toute la longueur de la seconde arche ; 5 nouvelles poutres d'arche ont été posées, la seconde arche et les piles adjacentes



ont été replanchéiées, et la chaussée de l'abord a été réparée avec des pierres cassées et du gravier.

#### TIGNISH.

Le port de Tignish, comté de Prince, est situé sur la côte nord de l'île, à environ 6 milles au sud du Cap Nord, et est formé par l'embouchure de la rivière Tignish qui se jette dans le golfe Saint-Laurent.

Comme de chaque côté de l'embouchure de cette rivière la côte est parfaitement droite, les vents du nord-est au sud-est y provoquent de très grosses vagues. Autrefois, sous l'action des vagues, les sables mouvants dont la plage se compose obstruaient souvent complètement l'embouchure de la rivière Tignish, qui restait bouchée jusqu'à ce qu'il se produisît une crue des eaux ou un autre phénomène anormal. Afin de tenir la rivière ouverte en permanence, et de restreindre le chenal à un même et seul endroit dans son lit, le gouvernement de l'Île du Prince-Edouard fit construire, en 1868, de chaque côté de l'embouchure de la rivière, des ouvrages qui eurent pour effet d'augmenter le courant, et la rivière n'a pas été fermée depuis à la navigation. Les ouvrages primitifs ont été à diverses reprises réparés, exhaussés et prolongés par le ministère; des parapets ont aussi été construits sur les plages de sable de chaque côté de la rivière, et une partie du chenal a été draguée. Ces ouvrages ont été très utiles et ont été la cause d'une forte augmentation dans le commerce de la localité. Le havre, malheureusement, est trop petit. Comme certaines parties des ouvrages étaient délabrées et avaient été attaquées par les tarets, la somme de \$2,157.22 a été dépensée durant l'exercice 1896-97 à faire des réparations urgentes. Les longrines ont été nivelées; la partie centrale du brise-lames septentrional sur une longueur de 400 pieds et tout le brise-lames méridional ont été replanchéiés; des pilotis jointifs ont été enfoncés le long de la façade du brise-lames septentrional sur une longueur de 161 pieds, et le long de la façade du brise-lames méridional sur une longueur de 220 pieds; tous les pieux qui avaient été emportés ont été remplacés, etc.

#### PONT DE LA RIVIÈRE VERNON.

La jetée du pont de la rivière Vernon, comté de Queen, est située à la tête de la navigation sur la rivière Vernon, à environ 2 milles en amont de l'entrée de cette rivière dans la baie Orwell. La jetée en question consiste en une pile en bois à parements jointifs de 120 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, s'étendant parallèlement au chenal. Il y a le long de sa façade une profondeur de 9 pieds d'eau à marée basse et de 17 pieds à marée haute, grandes mers. Elle se trouve à une distance de 30 pieds du bout de la rivière Vernon, auquel elle est reliée par un abord d'une largeur moyenne de 30 pieds, recouvert d'un tablier. Durant l'exercice 1896-97, la somme de \$216.77 a été employée à enfoncer des pilotis de protection le long des façades et à l'extrémité de la jetée; à poser 7 nouveaux poteaux d'amarrage; à placer de nouvelles pièces de protection le long des façades donnant sur le chenal et à l'extrémité; à renouveler toutes les planches du tablier qui étaient brisées; enfin, à faire une cale près de l'extrémité extérieure de la jetée afin de faciliter le débarquement des marchandises. La construction est maintenant en bon état.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

## ANDERSON'S-HOLLOW.

Anderson's Hollow, comté d'Albert, se trouve dans une anse de la baie de Salisbury, du côté nord-ouest du chenal de Chignecto, baie de Fundy. Les grandes mers montent ici de  $40\frac{1}{2}$  pieds et les petites mers de  $32\frac{1}{2}$  pieds.

Le quai en cet endroit (il sert aussi de brise-lames), tel que primitivement construit en 1879, consistait en une pile isolée, distante de 550 pieds de terre. La pile fut plus tard reliée au rivage. La construction, qui a 25 pieds de largeur au sommet, avait autrefois 27 pieds de hauteur à son extrémité extérieure,—qui est à sec à eau basse,—mais s'élève maintenant à 4 pieds de moins au-dessus du fond. Elle est formée d'une charpente à encaissement de bois en grume, ayant une inclinaison de  $\frac{1}{2}$  à 1 et lambrissée sur la façade exposée à la mer. Le quai fut endommagé lors d'une tempête, le 21 novembre 1895; un petit phare placé à l'extrémité extérieure fut emporté, avec une partie de l'éperon, et quelques-unes des pièces formant le couronnement de la tête furent en même temps ébranlées et se disjointèrent. En 1895-96, une somme minime fut employée à boulonner temporairement les pièces de bois qui s'étaient détachées. Durant l'exercice 1896-97, la façade intérieure du quai à l'extrémité extérieure, qui avait été sérieusement avariée par la tempête dont je viens de parler, a été reconstruite sur une distance de 75 pieds au sommet et de 44 pieds à la base. La hauteur de la nouvelle façade a été portée à 15 pieds afin de niveler la pile, et la couverture a été renouvelée sur une longueur de 75 pieds. L'éperon a été reconstruit sur une longueur de 70 pieds, et la nouvelle façade a été protégée au moyen de défenses. Les dépenses se sont chiffrées par \$1,018.79.

## CAP TOURMENTE.

Le Cap Tourmente se trouve à l'extrémité orientale du comté de Westmoreland, et est le promontoire le plus proéminent sur le détroit de Northumberland. C'est le terminus de la route de passage d'hiver entre le Cap Traverse, sur l'Île du Prince-Edouard, et la terre ferme. Les grandes mers montent de  $7\frac{1}{2}$  pieds, et les petites mers de  $3\frac{1}{4}$  pieds.

Entre 1886 et 1892 l'on construisit un brise-lames près de ce cap dans le but de former un port artificiel pour faciliter le trafic interprovincial, à l'extrémité d'une péninsule qui est le point le plus rapproché, sur le continent, de l'Île du Prince-Edouard.

Les ouvrages du port comprennent : une jetée en droite ligne de 2,500 pieds de longueur avec un coude et un éperon longs de 400 pieds chacun, entourant un bassin d'environ 4 acres d'étendue dont la profondeur extrême à mer basse est de 15 pieds, ou de 22 pieds 8 pouces à mer haute. À partir de terre, sur une distance de 1,300 pieds, la jetée se compose d'une levée en pierre large de 20 pieds au sommet, dont l'inclinaison est de 2 à 1; les autres 1,200 pieds sont en charpente à encaissement à parements jointifs, large de 30 pieds. Le coude et l'éperon sont aussi en charpente à encaissement, mais la largeur de la base jusqu'à la ligne de l'eau basse est de 40 pieds en diminuant à 30 pieds au couronnement de la construction, présentant une inclinaison bordée en bois franc au nord et à l'est.

Un embranchement de chemin de fer, de 30 milles de long, relie la jetée au chemin de fer Intercolonial, à Sackville.

Comme les rails du chemin de fer étaient exposés à être détachés de la levée en pierre par les vagues, en 1893-94, ils ont été exhaussés à 4 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes sur la levée. Un entrepôt a été en même temps bâti et protégé par un éperon. La façade inclinée de la jetée, qui avait été avariée par les taretts, a aussi subi des réparations.

L'année suivante on a remplacé au-dessous des planches de la façade inclinée 321 pieds linéaires de madriers rongés par les vers et on a posé 90 pieds linéaires de planchéage neuf.

En 1895-96 des réparations semblables furent faites et 414 pieds linéaires de longrines rongées par les vers furent renouvelés; 117 pieds linéaires de la façade inclinée furent aussi remplacés.

Durant l'exercice 1896-97, des réparations du même genre ont été faites à la façade inclinée sur une longueur de 154 pieds. La rampe de 165 pieds de long, qui va de la levée au coffrage, a été couverte de planches de 3 pouces afin que les charrettes puissent y passer. Les dépenses faites en 1896-97 se sont chiffrées par \$566.98. Les recettes perçues durant l'exercice précédent se sont montées à \$303.78.

Le port est fréquenté par les navires qui font le commerce de bois de construction avec le Royaume-Uni. L'avantage qu'il offre, c'est que le bois peut être expédié à l'étranger sans qu'il soit nécessaire de le mettre en radeaux, de sorte que sa valeur ne se trouve nullement dépréciée. C'est ce qui explique pourquoi il a remplacé le port de la Baie Verte, qui était auparavant un centre de commerce de bois de construction.

A cause des ravages causés par le taret, tous travaux qui seront exécutés à l'avenir dans le détroit de Northumberland devraient être faits en bois préparé à la créosote, en pierre ou en béton. Le Cap-Tourmente étant dans des conditions semblables relativement au taret, on devrait dès à présent protéger avec de la pierre la façade extérieure des constructions. Pour le quai où viennent accoster les navires pendant l'hiver, il est mieux d'employer du béton. Bien que le sommet paraisse être en bon état, la substructure du coffrage de la jetée a été tellement endommagée par les tarets, qu'elle est, malgré sa solidité, exposée à être détachée de la fondation par les glaces ou les vents.

#### FORT DUFFERIN (PORT DE SAINT-JEAN.)

Le fort Dufferin, comté de Saint-Jean, fut construit par le gouvernement britannique sur la Pointe du Nègre, à l'entrée occidentale du port de Saint-Jean, une batterie de 10 canons ayant été établie en cet endroit, qui s'élève à une hauteur de 60 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute. Le fort est maintenant entretenu par le gouvernement fédéral, qui a aussi fait construire un important brise-lames dans ces parages pour protéger le port de Saint-Jean.

Afin d'empêcher le promontoire appelé "Pointe du Nègre" d'être rongé par les vagues, le ministère des travaux publics fit construire dans le port de Saint-Jean un mur de soutènement en coffrage lambrissé, s'étendant à 815 pieds dans une direction nord de l'extrémité inférieure du brise-lames. La construction a de 7 à 14 pieds de largeur au sommet et environ 9 pieds de hauteur en moyenne. Le faite, sur presque toute la longueur, est surmonté d'un éperon de 2½ pieds de hauteur.

Durant l'exercice 1896-97, une brèche de 81 pieds de long qu'il y avait dans l'éperon a été réparée; 200 pieds linéaires de madriers ont été renouvelés à l'intérieur et 128 verges cubes de lest ont été déposées, tandis que le lambrissage de la façade a été rapiéceté avec des planches de bois dur. En outre, afin d'exhausser la plage et de réduire ainsi la superficie de façade à réparer, un épi de 40 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur moyenne, a été construit en pilotis de bois dur, en madriers et en pierres, vers la fin de l'année 1896. En 1897, le prolongement final du coffrage sur une distance de 130 pieds a été commencé, et à la fin de l'exercice les travaux étaient presque terminés.

Les dépenses se sont élevées à \$3,398.70.

#### CRIQUE DE GARDNER.

La crique de Gardner, comté de Saint-Jean, entre dans la baie de Fundy à quelque 20 milles à l'est du port de Saint-Jean et à 14 milles de la station de chemin de fer de Saint-Martin. Les grandes mers montent de 30 pieds, et les petites mers de 25 pieds.

## Travaux Publics.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1895, un contrat fut passé pour la construction, près de l'embouchure de cette crique, d'un quai destiné à faciliter l'expédition du bois.

Le quai, qui se trouve dans une anse abritée contre les vents directs du sud-ouest par McCoy's-Head, consiste en une charpente à encaissement à parements ouverts de 215 pieds de long, lambrissée au nord et à l'est. La tête baigne dans 21 pieds d'eau à marée haute, mais, comme dans le cas de tous les autres quais sur cette côte, est à sec à marée basse.

Ce quai a été achevé le 29 octobre 1896, le prix stipulé ayant été de \$7,400. La construction est très bien faite et très solide. Les dépenses totales, durant l'exercice 1896-97, se sont élevées à \$5,308.75.

### • ANSE-AUX-HARENGS.

L'anse-aux-Harengs est située à 11½ milles à l'ouest du Cap Enragé, qui forme l'extrémité occidentale de la baie de Salisbury, un enfoncement dans la côte de la baie de Fundy. Les grandes mers montent de 37 pieds, les petites mers de 30 pieds.

En 1873, le gouvernement fédéral fit construire dans cette anse, au prix de \$13,113.45, un brise-lames de 45 pieds de longueur, 31 pieds de largeur au sommet et 43 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure. La façade intérieure de la construction est en bois équarri, tandis que la façade extérieure, qui est fortement inclinée, est en bois de grume, avec défenses jointives. Fondée sur un récif sous le vent de Mathew's Head, et s'étendant du côté d'Owls Head, une élévation voisine dans la crique de la baie de Salisbury, la construction du côté de terre se trouve dans la direction générale des vagues du sud-ouest et offre une faible protection aux petits bateaux, pourvu qu'ils soient échoués dans l'angle extrême de l'anse. Le brise-lames, à son extrémité extérieure, atteint presque la ligne d'étiage, et n'offre aucun abri, excepté à marée haute; mais si l'on prolongeait la construction d'environ 250 pieds au-delà du récif, un bassin abrité d'une superficie de 1½ acre et d'une profondeur de 3 à 14 pieds d'eau à marée basse se trouverait formée. Cette anse est l'un des deux endroits sur la côte de la baie de Fundy, à l'est de Saint-Jean, qui offrent les conditions voulues pour y établir un havre de refuge.

Les navires transportant des madriers d'Alma au Royaume Uni jettent l'ancre au large du brise-lames, et leurs cargaisons sont amenées par des allèges. Alma, distant de 2 milles, est le terminus du chemin de fer d'Albert-Sud.

Durant l'exercice 1896-97, des réparations ont été faites à la superstructure du brise-lames en question. L'éperon s'étendant sur toute la longueur de la construction a été reconstruit, et les défenses jointives ont été en partie renouvelées. Dépenses, \$990.75.

### BRISE-LAMES DE LA POINTE-DU-NÈGRE.

La Pointe-du-Nègre est un promontoire d'environ 60 pieds de hauteur au-dessus du niveau des hautes eaux, située à l'entrée occidentale du port de Saint-Jean qui est fermée par l'estuaire de la rivière Saint-Jean, sur la rive nord de la baie de Fundy. Les grandes mers montent de 28 pieds, les petites mers de 22 pieds.

Outre les avantages de sa position pour le débarquement des cargaisons qui y sont transportées, le port de Saint-Jean, placé à l'embouchure de la rivière de ce nom, est surtout remarquable par la grande hauteur atteinte par la marée et l'absence de glace durant l'hiver. Généralement parlant, le port est à découvert du sud-est au sud-ouest, mais les vagues venant du sud sont brisées par l'île aux Perdrix et celles arrivant du sud-ouest sont affaiblies par le brise-lames de la Pointe du Nègre, tandis que la batture, qui s'étend de la péninsule, sur laquelle la ville est bâtie, modère les effets des vagues du sud-est débordant autour de la Pointe Mispéc. Le rocher de l'île aux Perdrix, sur lequel s'élève un phare et une station de quarantaine, partage l'entrée du port en deux chenaux, l'un à l'est et l'autre à l'ouest. Dans le chenal principal et celui de l'est, il y a une profondeur d'eau de 21 pieds sur la batture, dans les grandes mers ordinaires, selon les indications de la carte marine.

A une distance d'un demi-mille, en dedans du sommet de la batture, on trouve une profondeur de cinq brasses d'eau, tandis que plus loin, entre les quais principaux, des deux côtés du pont (large de 500 verges à cet endroit), il y a 12 brasses au milieu du chenal.

Le chenal de l'ouest, profond de 10 à 14 pieds à mer basse et originairement large de 1,200 verges, a été rétréci par la construction du brise-lames de la Pointe du Nègre, qui a une longueur de 2,200 pieds. Les raisons officielles pour la construction de ce brise-lames sont mentionnées dans les rapports du ministre des travaux publics pour les années 1875 et 1882 :

" 1875.—Ce brise-lames part de la Pointe du Nègre et s'étend vers le sud-ouest à l'entrée ouest du port de Saint-Jean. Quand il sera achevé sa longueur sera de 2,250 pieds et fermera le chenal de l'ouest sur cette distance, laissant néanmoins une largeur de 1,000 pieds au bout du large de l'île aux Perdrix. Le but de cette construction est de briser les vagues qui entrent avec violence dans le port de Saint-Jean, durant les tempêtes de vent sud-ouest dans la baie de Fundy, et qui rendent ainsi dangereux, sinon impossible, l'accès du port aux navires qui veulent alors y entrer."

" 1882.—Les vents de sud-ouest grossissent les vagues de la mer dans le chenal de l'ouest et rendent son entrée dangereuse aux navires qui sont exposés à être jetés sur la batture du chenal de l'est. Au printemps de 1875 on commença la construction d'un brise-lames, long de 2,250 pieds, qui devait partiellement boucher le chenal de l'ouest. Cette construction fut achevée en septembre 1877."

En jetant un coup d'œil sur la carte marine on verra que tant que l'ouverture actuelle subsistera, la navigation ne sera pas sûre. Il faudrait de toute nécessité prolonger le brise-lames jusqu'à l'île aux Perdrix.

Le brise-lames consistait, au commencement, en une construction en caisson large de 30 pieds à la base et de 15 pieds au sommet, protégée des deux côtés par des talus en pierre dont l'inclinaison du côté de la mer était de 2 à 1, et de 1 à 1 du côté du port. Au mois de février 1879, 1,300 pieds linéaires de caisson furent balayés sur une hauteur variant de 13 à 19 pieds à partir de la surface, et le talus en pierre fut abattu par l'action de la vague à une inclinaison se rapprochant de l'angle naturel que devaient prendre les pierres sous l'effort de l'attaque à laquelle elles devaient résister. En 1880 on fit des réparations temporaires, et l'année suivante un contrat fut passé pour remplacer par un lourd empierement le caisson démolí par la tempête de 1879, et l'on donna au talus du côté de la mer une inclinaison de 3 à 1. Ces travaux durèrent six ans. L'inclinaison du talus, quoique diminuée, eut encore une pente plus raide que l'angle naturel, et en conséquence, malgré leur pesanteur et leur surface unie, les pierres furent bientôt déplacées par la mer. Le brise-lames sur une longueur de 50 pieds et sur toute sa hauteur (5 pieds au-dessus de l'eau haute) et le pilier en maçonnerie construits par le même contrat, pour supporter une balise, furent balayés. De 1891 à 1894 des réparations partielles furent faites. On plaça de grosses pierres au bout du brise-lames surtout pour empêcher la démolition de la fondation du phare. En mai et juin 1895 quatre grands blocs de béton furent placés pour les mêmes raisons, en avant et au pied du brise-lames.

Dans le cours de l'exercice 1895, sept blocs de béton en forme de quart de cercle furent coulés sur place environ au niveau de la marée basse ordinaire pour servir d'appui au pied du talus formé de grosses pierres de granit, l'inclinaison étant de 4 à 1. Ces blocs pesaient de 59 à 91 tonnes chacun, et tous, excepté les plus pesants, furent faits dans une seule marée. La jetée en granit fut renforcée par une couche de béton semi-circulaire, d'une épaisseur moyenne de sept pieds avec une inclinaison très prononcée, et placée sur le devant de la jetée jusqu'au niveau des grandes mers. Les blocs du pied étaient longs de 15 pieds, larges de 12 et à moins que la nature du fond ne l'exigeât autrement, hauts de 3 pieds, s'inclinant en montant en proportion de 4 à 1. Chaque bloc pouvait prendre son lit indépendamment des autres, mais tous étaient tenus ensemble par des clefs obliques en béton. À l'intérieur du quart de cercle formé par des blocs de béton les pierres de la construction primitive furent assemblées à coulis de ciment autant que les fonds le permirent et mélangés à des petits quartiers de granit, pour continuer le talus, car l'absence de l'outillage nécessaire ne permettait pas que l'on se servît de gros blocs de granit ;

## Travaux Publics.

mais la pesanteur étant surtout nécessaire, le talus ainsi cimenté se brisa en partie durant l'hiver.

En attendant que l'on en soit venu à une décision au sujet des travaux à faire pour approfondir l'entrée du port, durant l'exercice 1896-97, l'on s'est contenté de terminer l'éperon à l'extrémité du côté du rivage et de protéger la superstructure inachevée ainsi que le phare.

Quinze blocs de béton ont été placés à l'extrémité extérieure de la construction entre octobre 1896 et juin 1897. Une certaine quantité de pierres qui s'étaient détachées de la façade du côté de la mer ont été remises en place. Quelques-unes de ces pierres ont été posées en dehors des lourds blocs de base construits l'année précédente, et d'autres ont été employées à réparer le faite de la construction en arrière du phare. Des brèches s'étendant au-dessous du niveau des eaux hautes ont été faites par la mer à cinq ou six endroits dans le remblai de galets, entre le phare et le rivage. Pour donner une idée de la violence des vagues qui se brisent contre le brise-lames de la Pointe du Nègre, je dirai qu'une pierre de 5 tonneaux a été emportée à une distance de 76 pieds en un hiver. L'on a constaté par un dynamomètre marin que la force des vagues était de 4,000 livres et plus par pied carré.

Afin de retenir le long de la façade de la construction donnant sur la mer, comme protection naturelle, les matières autrefois entraînées par les vagues par dessus le sommet dans le port, un éperon de pilotis, fascines, pierres et bois de 270 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur, commencé en 1895, a été terminé et prolongé de 140 pieds dans le cours du dernier exercice. Grâce à la construction de cet éperon, la plage a avancé du côté de la mer de 62 pieds le long de la façade au niveau du sommet du brise-lames, tandis qu'à un endroit la grève a augmenté de  $2\frac{1}{2}$  pieds en hauteur et de 75 pieds en largeur.

Un accroissement général de la grève s'est en outre produit. De plus, une langue de sédiments observée pour la première fois après la construction de l'éperon s'est avancée, au pied du talus, le long de la façade donnant sur la mer, de 200 verges ou plus vers l'extrémité du brise-lames. La formation de ce dépôt sédimentaire, qui a en moyenne 10 pieds de largeur sur 2 pieds de hauteur, le long de la construction, indique que le sable, le gravier, les cailloux, etc., qui autrefois passaient par-dessus le brise-lames et s'accumulaient dans le port, constitueront graduellement une protection naturelle importante pour la construction et réduiront la longueur de façade à entretenir. Les dépenses pendant l'exercice 1896-97, se chiffrent par \$8,465.24.

### ILE-AUX-PERDRIX.

L'île-aux-Perdrix est une éminence rocheuse, dans le port de Saint-Jean, qui divise l'entrée du port en deux chenaux, l'un à l'est et l'autre à l'ouest. Une station de quarantaine et un phare sont établis sur l'île.

À l'extrémité nord de l'île-aux-Perdrix deux étroites jetées en coffrage abritent le débarcadère de la station de quarantaine. Durant l'exercice 1896-97, une pile en coffrage de 50 pieds de long et 22 pieds de large, destinée à servir de fondation pour la maison à désinfection, a été commencée entre les jetées, ainsi qu'une cale de 8 pieds de largeur. À la date du 30 juin, les travaux étaient très avancés. Les dépenses se sont montées à \$1,699.71.

### QUACO.

Quaco, comté de Saint-Jean, est situé sur la côte nord de la baie de Fundy, à environ 30 milles au nord-est de l'entrée du port de Saint-Jean. La baie est semi-circulaire et débouche au sud-est entre Quaco-Head et la Pointe-Macomber qui se trouvent séparés par une distance d'environ 2 milles; sa profondeur, d'une ligne droite tirée entre ces deux endroits, est d'à peu près un mille. Une petite rivière se jette dans l'extrémité orientale de la baie près de son embouchure, et un havre de refuge a été formé là par la construction de deux brise-lames longs de 300 pieds chacun et situé de chaque côté de l'embouchure. Le havre est à sec à marée basse

et n'est accessible pour les cabotiers et les goélettes qui viennent y charger du bois, etc., ou s'y abriter, que pendant environ 6 heures durant chaque marée. Les grandes mers montent d'à peu près 30 pieds, et les petites mers de 23 pieds.

Le brise-lames de l'ouest, qui avait été endommagé par les tempêtes sur une distance totale de 149 pieds,—le lambrissage et plusieurs madriers de la façade extérieure inclinée ayant été détachés et une grande quantité de lest emportée,—a été réparé durant l'exercice expiré le 30 juin 1897; en outre, le brise-lames de l'est a été protégé avec des fascines et des pierres placées le long de la base du coffrage pour empêcher le cours d'eau douce de le miner.

Les madriers de parement de la façade endommagée du brise-lames de l'ouest ont été remplacés par des pièces de boulevau de 14 pouces cariés, assujetties avec des boulons à vis. Les pierres, qui avaient été emportées, ont été remplacées et du lest additionnel a été déposé. La façade a aussi été recouverte d'un nouveau lambrissage sur la distance ci-dessus indiquée, deux défenses ont été renouvelées et une échelle a été placée près de l'extrémité du côté du rivage. Treize nouvelles défenses ont été posées sur la jetée de l'est, et les sommets délabrés de 5 autres ont été remplacées; de menues réparations ont été faites à la couverture et au lambrissage, et une autre échelle a été posée. Les dépenses totales se sont montées à \$1,377.51.

#### RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick a reçu la somme de \$500 comme contribution pour la construction d'un quai sous sa propre surveillance à la pointe de Gray, Springfield, comté de King; et une autre somme de \$338.62 lui a été payée pour couvrir la moitié du coût du quai qu'il a fait construire à Westfield-Landing, comté de King.

Le quai de la pointe de Gray, sur la baie de Belle-Isle, un bief de la rivière Saint-Jean soumis aux marées, a 196 pieds de longueur de tête en tête (181 pieds étant en coffrage); sa largeur est de 18 pieds en moyenne, et de 42 pieds à la tête de la jetée, qui baigne dans un peu plus de 3 pieds d'eau à marée basse. Il est formé d'une charpente à encaissement de bois en grume, avec couronnement en bois équarri, garnie de défenses et remplie de lest à une profondeur de 2½ pieds.

Le quai de Westfield-Landing est construit en coffrage de bois en grume et planchéié d'un bout à l'autre. Il a 116 pieds de long; la tête, qui baigne dans 7 pieds d'eau—à marée basse, mesure 44 x 30 pieds.

#### PROVINCE DE QUÉBEC.

##### ANSE SAINT-JEAN.

L'anse Saint-Jean est située sur la rive sud-ouest de la rivière Saguenay, à 25 milles en amont de son embouchure.

La paroisse renferme, outre l'église et le bureau de poste, plusieurs magasins, des fromageries, une scierie et un moulin à farine. Population, environ 1,000 âmes.

Durant l'exercice 1897-98, une communication télégraphique sera établie entre cet endroit et Saint-Alexis, station sur l'un des embranchements (celui du Saguenay) de la ligne de télégraphe principale de l'Etat dans le bas du Saint-Laurent, et un bureau sera ouvert ici.

La jetée-débarcadère de cet endroit a 366 pieds de longueur, 26 pieds de largeur (sauf la pile de tête, qui mesure 50 pieds de largeur le long de la façade donnant sur le chenal sur 40 pieds de longueur) et 33 pieds de hauteur. A marée basse, grandes mers ordinaires, il y a une profondeur de 7½ pieds d'eau à l'extrémité extérieure de la jetée.

Les grandes mers montent de 17 pieds, et les petites mers de 12 pieds.

## Travaux Publics.

La construction de cette jetée fut commencée par le gouvernement provincial en 1876, et les travaux furent continués par le gouvernement fédéral en 1879-80-81-82. En 1883-84, la superstructure fut exhaussée à son niveau actuel au-dessus de la ligne des eaux hautes, la pile de tête fut lambrissée et garnie de défenses, la partie centrale qui avait été laissée partiellement vide fut parfaitement lestée, la construction en coffrage fut reliée au chemin public par un abord planchéié, et un entrepôt avec salle d'attente y fut construit.

En 1886, une cale mobile fut ajoutée, et un abri de 40 x 28 pieds fut érigé. En 1891, la partie de la jetée qui avait tassé, au printemps de 1889, fut exhaussée de 2½ à 3 pieds sur une longueur de 135 pieds, et des pierres furent placées dans les caissons du côté est; l'entrepôt fut aussi réparé. Il fallut, tous les ans, renouveler certaines parties du plancher de la jetée à cause du délàbrement des planches causé par les grandes quantités de bois de corde continuellement empilées sur la construction. En 1892-93, le reste du vieux plancher fut enlevé et remplacé par des madriers d'épinette rouge de 5 pouces d'épaisseur; en outre, 25 toises de pierres furent déposées dans l'ouvrage, et l'entrepôt ainsi que la cale mobile furent réparés.

Durant l'exercice 1896-97, la chaussée planchéiée de 120 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur, conduisant du chemin public à la jetée, a été entièrement renouvelée et la façade orientale de la construction en coffrage a été lambrissée sur une longueur de 150 pieds. Le montant dépensé en 1896-97 a été de \$598.78.

Les dépenses totales faites par le gouvernement local et la municipalité relativement à cette jetée se chiffrent par environ \$1,700, et à la date du 1<sup>er</sup> juillet 1897 le montant additionnel déboursé par le gouvernement fédéral s'élevait à \$11,294.26.

### ANSE À L'EAU OU TADOUSSAC.

Tadoussac, le chef-lieu du comté de Saguenay, est situé sur la rive nord-est de la rivière Saguenay, à environ 5 milles en amont de son embouchure dans l'estuaire du Saint-Laurent. C'est un endroit beaucoup fréquenté par les touristes durant la saison d'été. Le village renferme 3 églises, dont l'une est la plus ancienne église construite en Canada, ayant été érigée en 1747, 4 hôtels et 4 magasins, un bureau de télégraphe, un bureau de poste et plusieurs jolies villas. Une piscifaculture a aussi été établie ici par le ministère de la marine et des pêcheries. Population du village, environ 900 âmes; population de la paroisse, 2,440 âmes.

Il y a environ 50 ans l'ancienne maison de commerce de bois Price, Frères et C<sup>ie</sup>, de Chicoutimi, fit construire, pour son propre usage, dans l'Anse à l'Eau, qui constitue le fort de Tadoussac, un quai en troncs d'arbres et en dosses; la construction fut revêtue, sur ses façades, de pièces de bois équarri et lestée avec des pierres. Ce quai avait une longueur totale de 366 pieds et une largeur moyenne de 26 pieds,—sauf une pile à l'extrémité occidentale, qui mesurait 4 pieds sur 50 pieds sur 29 pieds de hauteur,—la profondeur de l'eau le long de sa façade extérieure, à marée très basse, étant d'environ 7½ pieds. Comme il n'y avait pas d'autre débarcadère, le quai en question ne fut pas employé seulement par la maison qui l'avait fait construire, mais encore par la Compagnie du Richelieu et le public en général.

La construction étant tombée en ruines, le gouvernement fédéral décida, en 1888, de la faire réparer. Donc, en 1887-88 et 1888-89, tout le quai fut exhaussé de 3 pieds et un nouveau plancher y fut posé; une nouvelle cale fut aussi construite. En 1889-90, une pile de 30 pieds sur 30 pieds sur 43 pieds de hauteur fut enfoncée à 30 pieds à l'ouest de la construction principale; l'année suivante, les deux ouvrages furent reliés par une arche de 30 x 30 pieds couverte de planches, et en 1893-94, un nouvel abord de 525 pieds de long sur 25 pieds de large a été construit.

Le quai, tel qu'achevé en 1894, a une longueur totale de 225 pieds sur la façade extérieure ou donnant sur le chenal et sa largeur est de 108 pieds sur 165 pieds de longueur à l'extrémité orientale et de 30 pieds sur le reste des 60 pieds à l'extrémité occidentale.

Par acte de vente en date du 10 décembre 1896, MM. Price, Frères et C<sup>ie</sup> ont transporté au gouvernement fédéral, pour la somme de \$1, tous leurs droits et intérêts



dans le quai et le terrain sur lequel il est bâti ainsi que dans les chemins et abords y donnant accès, se réservant toutefois le droit de se servir à perpétuité d'une partie du quai, 35 x 25 pieds, pour y empiler du bois de chauffage, et le droit d'accès au quai aussi à perpétuité pour embarquer ou débarquer des marchandises.

Durant l'exercice 1896-97, un entrepôt avec salle d'attente, couvrant une superficie de 60 x 30 pieds, a été construit du côté sud du quai et la façade donnant sur le chenal a été lambrissée avec des planches d'épinette rouge de 5 pouces sur une longueur de 160 pieds; en outre, les garde-fous sur l'abord ont été peints. Dépenses faites en 1896-97, \$1,474.93. Le montant total déboursé par le gouvernement relativement à ce quai, jusqu'au 30 juin 1897, se chiffre par \$8,972.43.

#### BERTHIER (EN HAUT.)

Berthier (en haut), comté de Berthier, est une ville de 1,600 habitants, située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis Sorel.

La ville, comme les îles de Sorel et la paroisse de Sainte-Anne de Sorel, souffre beaucoup des inondations du printemps, et lors de la forte crue des eaux qui se produisit au mois d'avril 1896, les glaces firent des dommages considérables.

Un nouveau brise-glaces, consistant en un solide caisson en pin, rempli de pierres, de 25 x 30 pieds et de 30 pieds de hauteur, a été construit sur le bord de la plage à l'extrémité d'amont du village.

Les travaux (exécutés à la journée) ont été commencés le 22 décembre 1896 et achevés le 27 mars 1897.

Le montant du crédit voté était de \$3,000; les dépenses, y compris la protection en pierres perdues, se sont élevées à \$2,474.16.

En outre, afin de mieux protéger la partie d'aval de la ville contre les glaces, l'on a réparé et haussé (après avoir obtenu la permission de ce faire) le brise-glaces situé à la tête du quai de la compagnie de navigation du Richelieu et Ontario. Les travaux ont été achevés le 14 avril 1897. Dépenses de ce chef, \$733.29.

#### CAP-À-L'AIGLE.

Cap-à-l'Aigle se trouve sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 93 milles à l'est de Québec et à 3 milles en aval de la Malbaie.

Le quai public qu'il y a en cet endroit, commencé en 1881 et achevé en 1882, a 160 pieds de longueur et 35 pieds de largeur, et son extrémité extérieure baigne dans 18 pieds d'eau à marée basse. Les grandes mers montent ici de 20 pieds, et les petites mers de 14 pieds.

Ce quai a une grande importance locale par suite de l'absence de communication par chemin de fer.

Durant le mois d'octobre dernier (1896), les travaux suivants ont été exécutés :

1. Les pièces de parement qui avaient été brisées par les glaces ont été réparées.
2. L'on a lambrissé les coins est et ouest sur une hauteur de 17 pieds avec des madriers d'orme blanc de 10 pouces d'épaisseur, ainsi que tout le devant de la construction sur une longueur de 35 pieds avec des pièces de même bois de 6 pouces d'épaisseur.
3. La cale a été réparée. Dépenses totales, \$816.49.

#### CHICOUTIMI.

La ville de Chicoutimi, chef-lieu du comté du même nom, est située sur la rive sud de la rivière Saguenay, à 71 milles en amont de Tadoussac et à la tête de la navigation. Population de la ville, environ 2,500 âmes; population de la paroisse, 5,000 âmes.

Chicoutimi est le terminus du chemin de fer Québec et lac Saint-Jean et de la ligne de la compagnie de navigation du Richelieu et Ontario sur le Saguenay; c'est aussi le siège de l'évêque du diocèse catholique-romain de Chicoutimi. En sus des édifices municipaux, la ville renferme deux églises, un hôpital public, une suc-

## Travaux Publics.

cursale de banque, un grand nombre de scieries, de moulins à farine et d'autres établissements manufacturiers, 6 fromageries, 3 imprimeries, des bureaux de télégraphe et de messagerie, trois hôtels et environ 40 magasins.

En 1874-75, le gouvernement fédéral fit construire ici, au prix de \$14,193.40, un débarcadère public de 210 x 25 pieds, avec une pile de tête de 50 x 30 pieds.

En 1881, l'extrémité d'amont de la pile de tête fut renforcée par l'addition d'un caisson de 40 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur sur son côté intérieur, ce qui entraîna une dépense de \$1,999.91. En 1884, une grande quantité de dosses furent posées le long du côté ouest du débarcadère de manière à élargir la construction de 70 pieds sur une distance de 210 pieds à partir de sa tête en gagnant le rivage; en outre, un entrepôt de 40 x 25 pieds fut érigé sur la fondation en dosses; et en 1888, tout le débarcadère fut exhausé de 3 pieds et planchéié.

Afin d'empêcher la construction en dosses de s'affaïsser, l'on a construit, depuis 1890, un caisson lesté de 14 pieds de largeur le long de son côté est sur une distance de 180 pieds à partir de la pile de tête en gagnant le rivage. La cale fixe a aussi été remplacée par une cale mobile.

Durant l'exercice 1896-97, le débarcadère a été élargi par l'addition d'un caisson sur une longueur de 210 pieds à partir de la pile de tête en gagnant le rivage. Ce caisson a été lesté, planchéié avec des madriers d'épinette rouge de 3 pouces, et garni de 25 défenses. En outre, à son extrémité nord, le débarcadère a été lambrissé sur une longueur de 50 pieds. Dépenses totales faites en 1896-97, \$4,992.96.

Le débarcadère de Chicoutimi mesure maintenant 245 pieds de longueur sur 130 pieds de largeur. A son extrémité extérieure, la construction a environ 29 pieds de hauteur; le sommet s'élève à 6 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, grandes mers ordinaires, et il y a le long de la façade à peu près 8 pieds d'eau à marée basse, grandes mers.

Les grandes mers ordinaires montent de 15 pieds, et les petites mers ordinaires de 7½ pieds; mais les marées très hautes montent de 19 pieds, atteignant le sommet de la construction.

### COTEAU-DU-LAC.

Coteau-du-Lac ou Saint-Ignace, comté de Soulanges, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 3 milles en aval de Coteau-Landing, le chef-lieu, et 36 milles à l'ouest de Montréal.

Le quai public de cet endroit consiste en une pile de tête en coffrage solide de 101 pieds de longueur sur 21 pieds de largeur, avec une annexe de 40 x 47 pieds en arrière et un abord de 75 pieds de long et 26 pieds de large. A eau basse ordinaire, l'extrémité extérieure du quai baigne dans 10 pieds d'eau.

Ce quai a été réparé durant le dernier exercice. La plupart des longrines ont été remplacées et la couverture de toute la construction a été renouvelée avec des madriers de pruche de 4 pouces.

Dépenses totales, \$694.58.

### COTEAU-LANDING.

Coteau-Landing est le chef-lieu du comté de Soulanges et le principal port d'expédition de grain du comté. La ville est située sur la rive nord du Saint-Laurent, au pied du lac Saint-François, en amont des rapides du Coteau, à environ 37 milles au sud-ouest de Montréal, et à 2 milles au sud de la station du Coteau, sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

Durant l'exercice 1896-97, le quai de la compagnie de navigation de Richelieu et Ontario a subi des réparations considérables. Quelques longrines ont été renouvelées et tout l'abord de la pile de tête ainsi que la plus grande partie de celle-ci ont été replanchéiés avec des madriers de pruche de 4 pouces d'épaisseur. Dépenses, \$197.03.

Le quai en question a 904 pieds de longueur, y compris une pile de tête en coffrage solide, qui a 279 pieds de long et 24 pieds de large et dont la façade exté-

rière baigne dans 10 ou 11 pieds d'eau, à eau basse ordinaire. L'abord de la pile de tête a 880 pieds de long et 13 pieds de large, à l'exception des 80 pieds extérieurs et de deux voies de service (ajoutées pour le passage des charrettes), où la largeur est de 24 pieds.

#### ETANG-DU-NORD.

L'Etang-du-Nord, est situé à l'extrémité occidentale de l'île-aux-Meules, l'une des îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent. L'île-aux-Meules a une forme irrégulière; sa longueur est d'environ  $7\frac{1}{2}$  milles et sa largeur de  $4\frac{1}{2}$  milles. La côte est entrecoupée de petites baies et d'anses, dans quelques-unes desquelles il y a de bons postes de pêche, le principal étant à l'Etang-du-Nord. La baie est petite, mais offre un abri sûr pour les bateaux dans 3 à 5 pieds d'eau, à marée basse.

En 1887-88-89, un brise-lames en coffrage lesté de 500 pieds de longueur, 32 pieds de largeur, 12 à 28 pieds de hauteur, et baignant à son extrémité extérieure dans 20 pieds d'eau, à marée basse, fut construit à l'île aux Goélands, à environ 3 quarts de mille au sud-ouest du centre de l'Etang-du-Nord proprement dit.

Durant l'exercice expiré le 30 juin 1897, une somme de \$764.13 a été employée à réparer le brise-lames, qui avait été endommagé par les tempêtes dans le cours du mois de novembre 1895.

#### POINTE GATINEAU.

Le village de la Pointe Gatineau, comté de Wright, est situé à l'embouchure de la rivière Gatineau, près du point de jonction de cette rivière avec l'Ottawa et à environ un mille en aval de la ville de Hull.

En 1885-86, un quai de 107 pieds de long sur 29 pieds de large, et baignant à son extrémité extérieure dans 8 pieds d'eau, à eau très basse, fut construit en cet endroit, avec deux abords longs de 70 pieds chacun. Ce quai fut bâti non seulement pour donner des facilités d'embarquement et de débarquement aux habitants du village (ils sont au nombre d'environ 1,500) et à ceux du pays environnant, qui est très peuplé, mais aussi pour l'avantage des nombreuses familles de la capitale du Canada qui vont, tous les ans, passer l'été dans cette localité.

Durant l'exercice 1896-97, des réparations ont été faites aux pièces des parements, au lambrissage et aux poteaux d'amarrage du quai, et le plancher a été en partie renouvelé; les dépenses se sont chiffrées par \$245.76.

#### GRANDE RIVIÈRE.

Le village de Grande-Rivière, comté de Gaspé, est situé sur la baie des Chaleurs, à l'embouchure de la rivière portant le même nom, à 21 milles au sud-ouest de Percé et à quelques 30 milles au nord-est de Port-Daniel.

Le quai public de cet endroit a maintenant une longueur totale de 660 pieds. Sur une longueur de 457 pieds du côté du rivage la largeur de la construction varie entre 25 pieds 4 pouces et 37 pieds 9 pouces, étant de 40 pieds 4 pouces à l'extrémité extérieure de l'annexe de 103 pieds que l'on a construit en 1894-96 afin de donner plus d'abri et d'espace aux navires.

A l'automne de 1896, un entrepôt avec salle d'attente de 42 x 18 pieds a été érigé et durant les mois de mai et de juin 1897, une pile en coffrage de 100 pieds de long (construite en 1891) qui avait quelque peu tassé a été nivelée et replanchiée.

En outre, 72 pièces de boulevau de 8 x 12 pouces ont été posées sur la façade inférieure de la pile achevée en 1895-96, et le vieux lambrissage a été réassujéti partout où c'était nécessaire; de plus, un nouvel escalier a été pratiqué dans l'ancien ouvrage, afin de donner plus de facilités pour embarquer et débarquer les marchandises. Dépenses totales, \$1,881.41.

#### GRAND-PABOS.

La rivière de Grand-Pabos, comté de Gaspé, se jette dans la baie de Pabos, à peu près à mi-chemin entre le cap Désespoir et la pointe du Maquereau, à un endroit situé à environ 30 milles au sud-ouest de Percé, en suivant le chemin le long du rivage.

## Travaux Publics.

En 1886, le ministère commença à améliorer l'entrée du havre à l'embouchure de cette rivière en faisant construire une jetée en coffrage à parements jointifs et lestée de 218 pieds de longueur, 24 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur moyenne sur son côté occidental, et en faisant enlever des rochers dangereux. En 1893-94, la jetée fut prolongée par l'addition d'une autre pile de 120 pieds de longueur, 21 pieds de largeur et 11 pieds de hauteur moyenne,—la longueur totale de l'ouvrage ayant été ainsi portée à 335 pieds.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de \$500 a été employée à lambrisser avec des madriers d'épinette la construction en question, qui avait été endommagée ça et là par la glace sur une longueur de 200 pieds.

### ILE AUX COUDRES.

L'île aux Coudres, est une île dans le comté de Charlevoix, de 9 milles de long sur 3 milles de large et distante de  $1\frac{1}{2}$  mille de la rive nord du Saint-Laurent, de 12 milles de la baie Saint-Paul et de 62 milles de la ville de Québec. Les grandes mers montent de 20 pieds, et les petites mers de 14 pieds.

Le quai public qui se trouve du côté nord de l'île fut construit partie par la municipalité, partie par le gouvernement fédéral. La construction a 274 pieds de longueur; sa largeur est de 25 pieds sur une longueur de 174 pieds à partir du rivage et de 30 pieds sur le reste de sa longueur (100 pieds); sa hauteur est de 40 pieds à l'extrémité extérieure, où se rencontre une profondeur de 16 pieds d'eau à marée basse.

Durant le mois de novembre 1896, le planchéage du sommet du quai a été en partie renouvelé, et le lambrissage sur le côté ouest de la partie de la construction située du côté du large a été réparé. Les travaux ont tous été exécutés à la journée. Dépenses, \$147.66.

### ILE PERROT.

L'île Perrot est située dans le comté de Vaudreuil, au confluent de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent, entre le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis; cette île divise l'Ottawa en deux branches.

Les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique traversent la partie nord de l'île; mais les stations de chemin de fer les plus rapprochées de la paroisse et du village de l'île Perrot, sur la rive nord du lac Saint-Louis, sont celles de Vaudreuil et de Sainte-Anne de Bellevue. La population de la paroisse est de 860 âmes, et fait un commerce considérable de produits agricoles avec la ville de Montréal.

En 1887-88-89, un quai public fut construit du côté sud de l'île, sur le lac Saint-Louis, à  $1\frac{1}{2}$  mille à peu près en aval de l'église paroissiale du village de l'île Perrot. Le quai, tel qu'achevé en 1889, a 611 pieds de long et comprend: (a) une pile de tête de 120 par 30 pieds, dans 8 pieds d'eau, à eau basse, avec retour, de 34 par 16 en arrière de l'extrémité est; (b) 9 caissons de 24 pieds de largeur (ces caissons, dont 5 ont 20 pieds de longueur et 4 douze pieds de long, sont placés à des intervalles de 22 à 25 pieds et reliés au sommet par des arches planchéiées); (c) un abord sur le rivage de 182 pieds de long sur 16 pieds de large. Un entrepôt servant en même temps d'abri fut aussi construit sur ce quai.

Durant l'exercice expiré le 30 juin 1897, une somme de \$395.93 a été dépensée à faire diverses réparations à la construction.

### KAMOURASKA.

Kamouraska est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté du même nom, à 90 milles en aval de Québec. C'est un endroit beaucoup fréquenté pendant l'été.

Le quai public qui se trouve ici a 280 pieds de longueur; sa largeur est de 41 pieds sur une longueur de 180 pieds à partir du rivage et de 25 pieds sur le reste de sa longueur (100 pieds). Le quai est à sec à marée basse, mais à marée haute, grandes mers ordinaires, il y a une profondeur de 10 à 12 pieds d'eau le long de l'ex-

trémité et des côtés de l'annexe de 100 pieds construite en 1884. Le sommet de l'ouvrage s'élève à environ 2 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes, les grandes mers montant d'à peu près 15 pieds, et les petites mers de 6 pieds seulement.

Durant les mois de mai et de juin derniers, l'extrémité inférieure du côté ouest du quai, qui était dans un état avancé de ruine, a été démolie et reconstruite sur une hauteur de 12 pieds et une longueur de 180 pieds. Les travaux ont été exécutés à la journée. Dépenses totales, \$995.62.

#### DÉBARCADÈRES DANS LE BAS DU SAINT-LAURENT.

Depuis 1894, afin de procurer des places d'atterrissage aux pêcheurs, le ministère a fait exécuter divers travaux le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, en aval de Matane.

Durant le dernier exercice, une somme de \$1,103.15 a été employée à improviser des débarcadères pour les bâtiments de pêche aux endroits ci-après mentionnés, savoir : Newport, Pointe de Newport (Anse au Canard), Petite Rivière de l'Est, Anse à Beaufile, Percé, Anse à Grisfond, Cap Rosiers, Rivière du Renard, Chlorydorme, Pointe Sèche (St-Yvon), Pointe Frégate, Grande Madeleine, Petite Madeleine, Cap Chatte, Sainte-Anne de Monts, Grande Vallée des Monts et Sainte-Adélaïde de Pabos.

#### LANORAIE.

Lanoraie, comté de Berthier, est un village situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 40 milles en aval de Montréal.

Le quai public construit de 1894 à 1896, et consistant en un débarcadère et un abord, était en très mauvais état.

Le 19 janvier 1897, l'on a commencé à réparer la construction. Le brise-glace du débarcadère a été refait à neuf et un brise-glace en pierres perdues a été ajouté à l'abord. Le plancher n'a pu être renouvelé à cause de la grande hauteur des eaux, et les travaux ont été suspendus le 3 avril.

Dépenses totales en 1896-97, \$1,008.27.

#### LAPRAIRIE.

Laprairie, le chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 7 milles en amont de Montréal.

Le gouvernement fédéral a entrepris de protéger Laprairie contre les inondations en faisant construire des brise-glaces, un mur de revêtement en coffrage d'environ 1,650 pieds de long sur 2 pieds de large le long de la rive sud du fleuve, et une levée en terre de 1,600 pieds de longueur à l'extrémité d'amont de la ville. Ces ouvrages, qui ont été commencés en 1886-87 et sont tous terminés à l'heure qu'il est, à l'exception d'un mur de soutènement, ont donné de très bons résultats.

Durant l'exercice 1896-97, 387 pieds du mur en coffrage de 450 pieds qu'il restait à faire ont été complétés jusqu'à une hauteur de 8 pieds au-dessus de la ligne d'étiage. Dépenses de ce chef, \$4,400.36. L'on a employé une autre somme de \$5,411.12 à améliorer le chenal conduisant du quai de la compagnie du Richelieu aux eaux profondes en draguant jusqu'à une profondeur de 7 pieds, à eau la plus basse.

#### LES ÉBOULEMENTS.

La paroisse des Eboulements est située sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à environ 70 milles à l'est de Québec.

Le quai public de cet endroit a 500 pieds de long et sa façade extérieure baigne dans 15 pieds d'eau à marée basse, grandes mers ordinaires. La pile de tête, dont la longueur est de 80 pieds, a une largeur de 45 pieds; mais le reste de la construction n'a que 30 pieds de large. Le quai est formé d'une charpente en bois équarri, à parements jointifs, et est pourvu de cales à son extrémité et sur ses côtés. Les grandes mers montent ici de 20 pieds, et les petites mers de 14 pieds.

## Travaux Publics.

Durant le mois de novembre 1896, les longrines et le planchéage à l'extrémité du quai ont été renouvelés sur une longueur de 125 pieds, et l'abord en terre de la construction a été réparé. Dépenses, \$283.54.

### L'ISLET.

Le village de L'Islet est situé dans le comté du même nom, à environ 47 milles en aval de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent. Le débarcadère qui se trouve à cet endroit fut achevé en 1855, ayant coûté en tout \$113,343.27. Il se fait ici par eau un commerce considérable de bois et de marchandises de toutes sortes. Ce débarcadère a 31 pieds de largeur sur une longueur de 1,054 pieds, puis vient une pile de tête de 118 x 50 pieds, et de 34 pieds de hauteur. Le long de la façade extérieure de cette pile il n'y a plus maintenant qu'une profondeur de  $7\frac{1}{2}$  pieds d'eau, à marée basse, grandes mers, au lieu de  $8\frac{1}{2}$  pieds, comme autrefois. Les grandes mers montent de 18 pieds, et les petites mers de 11 pieds.

Les travaux suivants ont été exécutés à la journée durant le mois de juin 1896:—

1. Les cales de chaque côté du débarcadère ont été mises en bon état.
2. Les parties endommagées des pièces de parement sur les côtés est et ouest de la pile extérieure ont été réparées, et du lambrissage a été fait.
3. Trois nouvelles échelles ont été posées.
4. Le couronnement en bois du mur de pierre à l'extrémité inférieure du débarcadère a été renouvelé sur une longueur de 270 pieds. Dépenses totales, \$386.80.

### LONGUEUIL.

La ville de Longueuil se trouve vis-à-vis Montréal et est le chef-lieu du comté de Chambly.

Le quai public de cet endroit a 1,105 pieds de longueur et est baigré, à son extrémité extérieure, dans 7 pieds d'eau à eau très basse dans le Saint-Laurent. La construction sur une longueur de 605 pieds à partir du rivage a une largeur de 30 pieds, et la pile extérieure, longue de 500 pieds, a une forme quelque peu irrégulière, sa largeur étant de 30 pieds à son extrémité inférieure et d'environ 60 pieds le long de sa façade extérieure; le plancher s'élève à  $9\frac{1}{2}$  pieds au-dessus de la ligne d'étiage.

Le quai, qui a été sérieusement endommagé par l'eau et la glace dans le cours du printemps, a besoin de beaucoup de réparations. Il est en si mauvais état que les voitures ne peuvent y circuler en sûreté.

Durant le dernier exercice, la chaussée a été temporairement réparée avec des pierres et du gravier. Dépenses, \$284.56.

### LOTBINIÈRE.

Lotbinière, comté de Lotbinière, est un village de 1,400 habitants, situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ 40 milles en amont de Québec.

Ce village n'a pas de communication par chemin de fer.

La plage rocheuse et plate qui s'étend très loin à eau basse ainsi que la force du courant et le mouvement précipité des glaces rendent très difficile l'entretien de quais à cet endroit.

Un débarcadère fut construit par la compagnie dite *Steamboat Navigation Company* en 1865, mais il fut détruit par les glaces; depuis cette époque, un quai temporaire à chevalets, pouvant être enlevé en hiver, a été construit tous les ans. Mais ce genre de quai a toujours été dangereux et incommode.

Des plans et devis ont été préparés par le ministère pour la construction d'une pile en coffrage de 75 pieds de longueur et 25 pieds de largeur au sommet, avec brise-glaces sur la façade du côté du rivage; le tout devant être solidement construit en pruche et lambrissé de manière à pouvoir résister aux glaces.

Les travaux ont été donnés à l'entreprise, le 31 mars 1897, à Joseph Archer, fils, pour la somme de \$4,940.

## MAGOG.

La ville de Magog, comté de Stanstead, est située à l'endroit où la rivière Magog débouche du lac Memphremagog. C'est une station sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le quai de cet endroit se trouve vis-à-vis la station du chemin de fer. C'est une construction sur pilotis de 430 pieds de longueur, et d'une largeur de 24 pieds sur une distance de 305 pieds à partir du rivage et de 40 pieds sur le reste de sa longueur. Il y a une profondeur de  $7\frac{1}{2}$  pieds d'eau le long de la façade extérieure à eau basse, et le plancher s'élève à 5 pieds au-dessus de la ligne d'étiage.

Ce quai a besoin de réparations considérables.

Durant l'année 1896-97, une somme de \$154.82 a été employée à réparer le plancher.

## MISTASSINI.

Mistassini, comté de Chicoutimi et Saguenay, est un établissement situé sur la rivière du même nom, près de son confluent avec la rivière Au Foin (ou Mistassibi); il se trouve à 36 milles au nord de Roberval sur la rive ouest du lac Saint-Jean et à 18 milles en amont de l'embouchure de la rivière Mistassini dans ce lac.

Il y a ici une église, un monastère de pères Trappistes, un moulin à farine, une scierie et une fromagerie. Population, environ 375 âmes.

Le steamer *Colon*, qui tire  $3\frac{1}{2}$  pieds d'eau et peut porter 200 passagers ainsi qu'une grande quantité de marchandises, vient ici régulièrement deux fois par semaine pendant la saison de navigation.

Au mois de mars 1897, un quai public a été construit à cet endroit pour la commodité des nombreux colons établis sur les terres fertiles qui avoisinent le lac Saint-Jean.

Ce quai, qui se trouve sur le bord oriental de la rivière Mistassini immédiatement en amont de son point de jonction avec la rivière au Foin, consiste en un caisson à parements jointifs, parfaitement lesté, de 30 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, qui est planchéié avec des madriers de 3 pouces; le long de la façade extérieure il y a une profondeur de 5 pieds d'eau, à eau basse.

Coût total de la construction, \$680.99.

## MONTMAGNY.

La ville de Montmagny est située sur la rive sud du Saint-Laurent, à 49 milles à l'est de la ville de Québec; c'est le chef-lieu du comté de Montmagny. Population, environ 2,000 âmes.

Au mois d'août 1896, la superstructure du quai public de cet endroit fut brûlée jusqu'à 7 pieds au-dessous du plancher, le phare ayant été en même temps incendié.

Ce quai se trouve du côté ouest du bassin, dans l'embouchure de la rivière du Sud, à  $\frac{3}{4}$  de mille du centre de la ville de Montmagny. Comme c'est le seul débarcadère sur la rive sud du Saint-Laurent pour les bateaux faisant le service entre Montmagny, la Grosse Ile, l'île aux Grues et les autres ports dans le voisinage de cette ville, la reconstruction immédiate de la partie supérieure du quai était impérieuse. Aussi, à sa seconde session de 1896, le parlement vota-t-il un crédit de \$4,000 à cette fin.

La construction a 205 pieds de long, sa largeur étant de 30 pieds sur une distance de 55 pieds à partir de l'extrémité du large et de 24 pieds sur le reste de sa longueur. Le long de la façade donnant sur le chenal, il y a une profondeur d'environ  $3\frac{1}{2}$  pieds d'eau à marée basse et de 19 pieds à marée haute, grandes mers.

## Travaux Publics.

Les travaux de reconstruction et de réparation ont été exécutés à la journée sous la surveillance directe d'un employé du ministère; ils ont été commencés en octobre et achevés en décembre 1896. Outre la reconstruction de toute la superstructure du quai, une petite salle d'attente et un phare ont été érigés près de l'extrémité extérieure de l'ouvrage, et les abords de celui-ci du côté du rivage ont été réparés. Dépenses totales, \$3,971.51.

### MALBAIE.

Malbaie, ou Baie Murray, est située sur la rive nord du Saint-Laurent dans le comté de Charlevoix, à 90 milles à l'est de Québec, à l'embouchure de la rivière Malbaie. A marée basse, cette baie est entièrement à sec, à l'exception des quelques petits chenaux où coulent les eaux de la rivière.

Sur la rive occidentale de la baie se trouve une pointe rocheuse connue sous le nom de "Pointe au Pic"; c'est là qu'est situé le quai de la Malbaie. Ce quai, construit en 1855, fut prolongé en 1875 sur une distance de 30 pieds, et a maintenant 50 pieds de largeur dans sa partie principale, avec une pile de tête de 108 x 70 pieds, sur laquelle sont érigés un phare et un entrepôt avec salle d'attente. La profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure est de 12 pieds à marée basse, grandes mers. Les grandes mers montent de 20 pieds, et les petites mers de 13 pieds.

Durant le mois de novembre 1896, on a lambrissé avec des planches d'épINETTE de 6 pouces la façade sud-ouest de la pile de tête ainsi que la partie de la façade extérieure où le lambrissage avait été emporté. Les travaux ont été exécutés à la journée et ont entraîné une dépense de \$149.93.

### NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, le chef-lieu du comté de Bonaventure, est situé sur la côte nord de la Baie des Chaleurs, à 50 milles à l'est de Dalhousie, N.-B. Le steamer qui fait le service entre ce dernier endroit et Gaspé, en correspondance avec les trains de l'Intercolonial, arrête ici deux fois par semaine durant la saison de navigation.

Entre 1881 et 1883, le ministère fit construire en cet endroit un quai de 606 pieds de longueur sur 29 à 49 pieds de largeur, et baignant à son extrémité extérieure dans 15 pieds d'eau à marée basse, grandes mers. Par la suite, la construction fut beaucoup renforcée, en partie remplie de lest, et améliorée sous d'autres rapports, et en 1890-91, une pile de tête fut ajoutée mesurant en largeur 51½ pieds à son extrémité intérieure, et 32 pieds à son extrémité extérieure, ayant une longueur moyenne de 70 pieds, et baignant à son extrémité extérieure dans 16 à 17 pieds d'eau à marée basse, grandes mers. Les grandes mers montent ici de 6½ pieds, et les petites mers de 3½ pieds.

Le crédit de \$850 voté par le parlement, à sa session de 1897, pour réparer ce quai a été employé comme suit :—

1. La tête du quai, qui avait tassé d'à peu près 2½ pieds, a été portée à la hauteur de la partie inférieure (c'est-à-dire 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute) sur une étendue de 74 pieds de longueur et 40½ pieds de largeur.

2. Un entrepôt, avec salle d'attente, bureau pour l'agent, etc., de 24 x 34 pieds a été construit. Le besoin de cette amélioration se faisait beaucoup sentir, car les marchandises déposées sur le quai étaient souvent endommagées à cause du manque d'abri, et les personnes attendant l'arrivée du steamer *Admiral* étaient fréquemment incommodées, surtout l'automne, par suite de l'absence d'une salle d'attente convenable.

3. Des réparations ont été faites au plancher et aux cales.

Dépenses totales, \$849.87.

### PHILIPSBURG.

Le village de Philipsburg est situé sur la rive est de la baie de Missisquoi, lac Champlain, dans le comté de Missisquoi.



A la fin de l'exercice 1896-97, la construction du débarcadère de cet endroit était presque achevée; mais quelque temps après l'entrepreneur, M. Olivier Lefebvre, refusa, sans aucune raison apparente, de se conformer à certains ordres qui lui avaient été donnés, et il fallut terminer les travaux à la journée. Les dépenses de ce chef se sont élevées à \$351.58, cette somme ayant été imputée sur le montant dû en vertu du contrat.

En sus de cela, le renforcement de la levée en terre qui avait été endommagée par la glace et l'eau en avril 1897, a été commencé, et au 30 juin les travaux étaient assez avancés; les dépenses jusqu'à cette date-là se chiffrent par \$194.50.

#### POINTE À VALOIS.

Pointe à Valois, comté de Vaudreuil, est située sur la rive sud du lac des Deux-Montagnes, à  $4\frac{1}{2}$  milles à l'ouest du village de Vaudreuil, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée, et à  $2\frac{1}{2}$  milles à l'est de Como. En 1889-90, le vieux quai de cet endroit, mesurant environ 80 x 16 pieds, avec pile de tête de 45 x 20 pieds ainsi que le droit de passage nécessaire furent achetés de Charles Valois pour la somme de \$690.

En 1890-91-92, la construction primitive fut prolongée par l'addition à son extrémité extérieure d'une pile en coffrage lesté de 123 x 21 pieds, avec un retour à l'est de 55 x 25 pieds, la longueur totale de l'ouvrage à partir de la rive ayant été ainsi portée à 235 pieds. La profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure du quai est maintenant de  $6\frac{1}{4}$  pieds à eau basse.

Durant l'exercice 1896-1897, une somme de \$210.77 a été employée à faire diverses réparations à ce quai.

#### PORT-DANIEL.

Port-Daniel, comté de Bonaventure, se trouve sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 45 milles de Percé et à 22 milles de New-Carlisle.

Le quai de cet endroit a 425 pieds de longueur; à son extrémité extérieure il y a une profondeur de 15 pieds d'eau à marée basse et de 22 pieds à marée haute (grandes mers). Durant l'exercice expiré le 30 juin 1897, la charpente en coffrage, qui avait tassé d'à peu près  $3\frac{1}{2}$  pieds en certains endroits, a été rehaussée à son niveau primitif sur une longueur de 277 pieds, et tout le vieux plancher a été renouvelé. En outre, le bâtiment servant d'entrepôt et d'abri a été transféré de la pile de 50 x 50 pieds à la pile de 50 x 75 pieds à l'extrémité extérieure du quai. Le bâtiment en question a subi des réparations considérables, et une salle d'attente confortable a été établie à l'une de ses extrémités. Dépenses totales durant le dernier exercice, \$1,992.75.

#### RIVIÈRE BLANCHE.

La rivière Blanche traverse le comté de Rimouski et se jette dans le Saint-Laurent (rive sud) à environ 224 milles à l'est de Québec, à 26 milles à l'est de Métis et à 9 milles à l'ouest de Matane.

Le quai public construit près de l'embouchure de cette rivière est formé d'une pile en coffrage solide de 120 pieds de longueur, 24 pieds de largeur au sommet et 21 pieds environ de hauteur, qui est reliée au rivage par une construction en piles et arches de 550 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 18 pieds de hauteur moyenne. Ce quai est un excellent débarcadère; il est accessible, à marée haute, pour les navires qui font le cabotage. Les grandes mers montent de 14 pieds, et les petites mers de 7 pieds.

Durant le mois de juin 1897, le lambrissage de la pile de tête a été renouvelé sur une longueur de 256 pieds avec des madriers de bouleau noir de 6 pouces; le planchéage du sommet a aussi été en partie renouvelé et de nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés. Travaux exécutés à la journée. Dépenses, \$892.63.

## Travaux Publics.

### ÉCLUSE DE LA RIVIÈRE DU LIÈVRE AUX PETITS RAPIDES.

L'écluse et le barrage que le ministère a fait construire sont situés près des Petits Rapides, sur la rivière du Lièvre, à 12 milles en amont du village de Buckingham. L'écluse est construite en maçonnerie de pierre de taille et a 150 pieds de longueur entre les portes et 31 pieds de largeur; la chute est de 13 pieds 9 pouces à eau très basse.

L'écluse fut ouverte le 23 avril 1896, fermée le 23 novembre 1896 et rouverte le 26 avril 1897.

Durant l'exercice 1896-97, les péages perçus se sont élevés à \$198.45. Dans ces dernières années, les opérations n'ont pas été poursuivies aussi activement qu'autrefois dans les mines de phosphate et dans la scierie qui se trouve en amont de l'écluse, et c'est ce qui explique la diminution des recettes annuelles.

L'écluse et le barrage ont été tenus en bon état durant l'année. Voici quelles ont été les dépenses: personnel, \$755.86; entretien et réparations ordinaires, \$189.67. Total, \$945.53.

En sus des réparations ordinaires, la somme de \$1,665.65 a été employée à exécuter les travaux suivants:—

1. La partie supérieure du mur à l'entrée d'aval, qui avait bombé d'environ 14 pouces sur une longueur de 100 pieds, a été démolie, et un nouveau mur de 735 pieds de long sur 25 pieds de large a été construit. Le bombardement augmentait d'année en année, et il était à craindre que sous l'effet de la pression du blocage le mur ne finît par s'écrouler et boucher complètement l'entrée d'aval de l'écluse.

2. Le caisson de 43 x 22 pieds, construit à la tête de la culée occidentale dans le but d'empêcher l'affouillement de cette culée, a été mis dans les conditions voulues pour remplir sa destination. Une grande quantité d'eau continuait à pénétrer en-dessous de la culée; l'on a remédié à cela en exhaussant le caisson de 3 pieds, en le lissant parfaitement et en lambrissant sa façade extérieure du haut en bas.

### RIVIÈRE DU SUD.

La rivière du Sud, après avoir suivi un cours sinueux sur une distance d'environ 30 milles à partir de sa source dans les collines près de la limite sud-ouest du comté de Bellechasse, se déverse dans le Saint-Laurent à l'endroit où se trouve la ville de Montmagny, qu'elle traverse du sud-ouest au sud-est.

Sous l'act on combinée des glaces et du courant les bords de la rivière, avant qu'on les protégéât en 1894-95, furent beaucoup affouillés, surtout la rive sud-est, où le chemin public fut emporté en partie.

En 1894-95, un mur en pierre d'une longueur de 830 pieds, d'une largeur de 7 pieds à la base et de 5 pieds au sommet, et d'une hauteur moyenne de 7 pieds, fut construit à partir du pont du chemin de fer Intercolonial dans la direction du sud, parallèlement à la berge de la rivière sur la rive sud-est.

Ce mur était trop bas pour empêcher les glaces de l'endommager au sommet et d'envahir le chemin public; lors de la crue des eaux, le chemin était impraticable pendant plusieurs semaines consécutives. Pour remédier à la chose l'on a exhaussé le mur d'à peu près 2 pieds, la partie de la maçonnerie qui avait été avariée a aussi été réparée.

Ces travaux, pour lesquels le parlement vota un crédit de \$4,000 à sa seconde session de 1896, ont été exécutés à la journée durant l'exercice 1896-97. Dépenses, \$3,930.08.

### RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

La rivière L'Assomption prend sa source en arrière du comté de Joliette et se jette dans le Saint-Laurent en amont du village de Repentigny, au même endroit que les eaux unies des rivières Jésus et Des Prairies, après un cours sinueux de plus de 100 milles à travers un pays très rude et très montagneux. La rivière est navi-

gable pour les galères à fond plat sur une distance considérable à partir de son embouchure; beaucoup de bois est abattu sur ses rives et transporté en radeaux.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de \$998.31 a été employée à faciliter la descente des trains de bois sur cette rivière et quelques-uns de ses tributaires en enlevant des rochers et des cailloux là où c'était le plus nécessaire et en fermant partiellement les chenaux inutiles au moyen de barrages.

Des améliorations ont été faites surtout à un endroit de la rivière situé à environ 18 milles en amont de la ville de Joliette et connu sous le nom de "Les Sept Chutes." Ici la rivière était très tortueuse, remplie de rapides et de chutes et obstruée par des rochers qui nuisaient beaucoup au passage des radeaux. En enlevant tous les rochers détachés et en redressant le lit, l'on a sensiblement amélioré cette partie de la rivière.

A divers endroits des tributaires, tels que la rivière Noire, etc., où se rencontraient plusieurs chenaux peu profonds, l'on a réduit la section de la rivière et augmenté d'une manière correspondante la profondeur de l'eau en fermant quelques-uns des chenaux.

A la chute à Bouleau, un barrage solide en coffrage à parements jointifs a été construit à travers l'un des deux chenaux de la rivière pour empêcher l'eau d'y couler lors de l'étiage. Ce barrage a 60 pieds de longueur, 11 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur, et est construit en madriers de 12 x 12 pouces.

A "Trois Chenaux," l'un des chenaux a été aussi fermé par un barrage de 50 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur.

Entre la Chute à Bouleau et "Trois Chenaux" l'on a fait sauter et enlever du lit de la rivière environ 1,000 verges cubes de roches.

#### RIVIÈRE OUELLE.

Le quai de la rivière Ouëlle est situé à la Pointe-aux-Orignaux, sur la rive sud du Saint-Laurent, à  $4\frac{1}{2}$  milles au nord-est du village de la Rivière Ouëlle, qui se trouve à 75 milles en aval de Québec.

Ce quai, construit d'un bout à l'autre en coffrage bien lesté, fut achevé en 1855 et coûta en tout \$225,229.87. Il a 1,219 pieds de longueur et 28 pieds de largeur; sa pile de tête a  $237\frac{1}{2}$  pieds de longueur, 51 pieds de largeur et 42 pieds de hauteur. La profondeur de l'eau, le long de sa façade extérieure, est de 14 pieds à marée basse, grandes mers. A son extrémité extérieure se trouve un phare que le ministère de la marine et des pêcheries fit construire en 1875.

Durant les mois de mai et de juin 1897, le planchéage de la cale du côté ouest du quai a été renouvelé avec des madriers de 5 pouces; le planchéage du sommet a aussi été en partie renouvelé et un trottoir de 4 planches de largeur a été posé au milieu du quai. En outre, l'on a renouvelé les pièces de parement au bas de la cale du côté est du quai, ainsi que le planchéage de la plate-forme sur une longueur de 100 pieds et le lambrissage du côté est sur une longueur de 60 pieds.

Dépenses totales durant l'exercice 1896-97, \$845.39. A la fin de l'exercice, il restait à réparer le lambrissage aux deux extrémités extérieures.

#### RIVIÈRE RICHELIEU—PILES DE DIRECTION DANS LE CHENAL DE BELCÉIL.

Belcél, qui est une station sur le chemin de fer du Grand-Tronc, est situé dans le comté de Chambly, sur le bord nord-ouest de la rivière Richelieu, à 21 milles au nord-est de Montréal.

A sa session de 1897, le parlement vota un crédit de \$6,000 pour être employé: (a) à enlever les 4 piles d'amarrage et estacades du côté ouest du chenal de Belcél, dans la rivière Richelieu, qui étaient très délabrées; (b) à construire, à partir de la culée du pont du chemin de fer du Grand-Tronc dans la direction du sud, une nouvelle pile en coffrage solide de 300 pieds de long, avec brise-glaces à son extrémité d'amont; (c) à creuser le chenal le long de la nouvelle construction à un minimum de profondeur de 8 pieds à eau basse.

## Travaux Publics.

Vers la fin de l'exercice 1896-97, une somme de \$2,170.12 a été dépensée à acheter de la pierre, du fer, etc.

### RIVIÈRE RICHELIEU—BRISE-GLACES PRÈS DE SOREL.

La rivière Richelieu a environ 80 milles de longueur. Elle prend sa source dans le lac Champlain, traverse les comtés de Saint-Jean et Iberville, Chambly, Saint-Hyacinthe et Richelieu, et se jette dans le Saint-Laurent à Sorel, à la tête du lac Saint-Pierre.

Dans le but de protéger contre les glaces les propriétés situées des deux côtés de la rivière près de son embouchure à Sorel, ainsi que les bateaux qui hivernent en ce dernier endroit, 5 brise-glaces furent construits entre 1888 et 1892. Deux de ces brise-glaces se trouvent sur le bord occidental de la rivière en question près de son confluent avec le Saint-Laurent.

Tous ces brise-glaces ont été d'une grande utilité, ayant empêché la destruction de propriétés de valeur.

Les deux brise-glaces à l'embouchure de la rivière Richelieu mesurent 30 x 24 pieds et ont environ 20 pieds de hauteur, le sommet étant à peu près au niveau de l'eau très haute dans le Saint-Laurent. Ils peuvent parfaitement résister aux glaces du Saint-Laurent; mais lors de leur construction ils ont été insuffisamment protégés contre les glaces de la rivière Richelieu, et pour cette raison ils ont été considérablement endommagés, surtout au printemps de 1896.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de \$441.53 a été employée à réparer et à renforcer les ouvrages.

### SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

Sainte-Anne de la Pérade, comté de Champlain, est située sur la rivière Sainte-Anne, à environ un mille en amont de son confluent avec le fleuve Saint-Laurent.

L'éboulement de 1894 a déterminé un changement complet dans la rivière Sainte-Anne. C'est maintenant une rivière rapide, charriant de la vallée où l'éboulement a eu lieu de grandes quantités de sable et d'argile fine.

Ces matières se déposent près de l'embouchure de la rivière, où le courant est moins fort, remplissant le lit naturel de la rivière, vis-à-vis la ville, de bancs de sable mouvant. Lors de la crue des eaux, ces bancs de sable tournent le courant contre les rives.

Juste en amont de la ville la rive ouest est haute et instable. Des ouvrages de protection consistant en 5 batardeaux, formés de doubles rangées de pilotis non jointifs, avec remplissage en fascines et en pierres, furent construits dans le but de détourner le courant de la rive. Cela ne réussit que partiellement; l'espace en arrière des batardeaux ne se remplit pas d'une manière permanente. Le remplissage de pierres et de fascines tassa dans le sable ou fut emporté, et ceux des pilotis qui se trouvaient entièrement enfoncés dans le sable mouvant cédèrent. En outre, les bancs de sable dirigèrent les courants en arrière des batardeaux, et l'affouillement continua sous l'action des remous.

À sa seconde session de 1896, le parlement vota un crédit de \$3,000 pour "réparations aux ouvrages de protection". En sus de cela, il restait un solde de \$3.83 sur les \$500 alloués par la municipalité, ce qui porta le total à \$3,003.83.

Les travaux ont été commencés en octobre 1896. L'on s'est servi de longs aunes au lieu de branches de baume. Entre chaque couche de fascines et de lest, des billes ont été posées pour tenir les pierres en place. Aux endroits où les pilotis avaient été emportés, et afin de rétablir la communication avec la rive, des clayonnages formés de longues branches, de billes et de pierres ont été établis.

Les matériaux suivants ont été employés: 166 toises de pierre, 888 charges de branches, 200 pieds linéaires de longrines, et 12,000 pieds linéaires de bois en grume.

La municipalité ayant contribué \$5,000, l'on est mécontent de ce que les travaux ne sont pas d'une nature permanente. L'expérience a démontré que les batardeaux ne pouvaient détourner le courant des bords de la rivière.

La protection des rives d'une manière permanente s'impose. Il est probable qu'une levée construite parallèlement à la rive et reposant sur des clayonnages de longs aunes résisterait mieux au courant et serait plus durable sur la fondation de sable.

Dépenses en 1896-97, \$3,003.83.

#### RIVIÈRE SAINT-AURICE—DEPUIS GRANDES-PILES JUSQU'À LATUQUE.

La rivière Saint-Maurice coule dans la direction du sud et se jette dans le Saint-Laurent à Trois-Rivières.

Depuis Grandes-Piles jusqu'à Latuque, distance de 66 milles, il y a un bon chenal pour les navires tirant moins de 2 pieds 6 pouces d'eau.

Les plus grands obstacles à la navigation pour les navires tirant plus de 2½ pieds d'eau à partir du moment où la rivière commence à baisser—(l'eau est restée basse du 28 juillet au 2 novembre, pendant la saison de navigation de 1896)—sont les hauts-fonds de l'île aux Morpions, de la Pointe à Tom, de la Mékinac et de la Pointe à Trudel.

Durant l'exercice 1896-97, les bouées ont été mises en place, puis enlevées, et les amers ont été réparés.

Dépenses totales, \$162.33.

#### ROBERVAL.

Le village de Roberval, comté de Chicoutimi, est situé sur le bord oriental de la rivière Ouatouchouaniche, près de son embouchure sur la rive sud du lac Saint-Jean, à 200 milles au nord-est de la ville de Québec. C'est le terminus nord d'un embranchement du chemin de fer Québec et lac Saint-Jean qui se raccorde avec la ligne principale à la station de Metabechowan. Population, environ 1,100 âmes.

Ce village renferme 3 églises, 3 hôtels, 4 scieries, 2 moulins à farine, 4 fromageries, des bureaux de télégraphe et de messagerie, et environ 14 magasins. C'est un endroit beaucoup fréquenté par les touristes et les *sportmen* pendant l'été. Durant la saison de navigation, cinq bateaux quittent le quai public tous les jours, avec des passagers et des marchandises, pour se rendre aux importants établissements qui se trouvent sur les rives du lac, et nombre d'excursions ont lieu pour l'avantage spécial des nombreuses personnes qui visitent la région du lac Saint-Jean.

En 1893, le ministère acheta de M. H. G. Beemer, moyennant la somme de \$750, une pile isolée en coffrage, de 75 x 30 pieds, que ce dernier avait fait construire quelque temps auparavant à l'embouchure de la rivière Ouatouchouaniche, à 425 pieds de la rive du lac Saint-Jean. L'année suivante, cette pile fut reliée à la rive au moyen d'un abord de 425 x 25 pieds, formé de 6 piles de 20 x 25 pieds en coffrage lesté et à parements jointifs, d'une levée en terre de 50 pieds de long et de 6 arches intermédiaires planchéiées.

En 1894-95, une pile de tête de 50 x 30 pieds et de 20 pieds de hauteur, avec cale à son extrémité extérieure, fut ajoutée. En outre, le chenal de l'entrée de l'Ouatouchouaniche fut creusé et élargi, 2,750 verges cubes de terre et environ 60 cailloux ayant été enlevés.

Le quai public, tel qu'achevé en 1895, a 500 pieds de longueur et 25 pieds de largeur moyenne, à l'exception de la pile de tête, qui mesure 50 x 30 pieds et dont la façade extérieure baigne dans 8 pieds d'eau à eau basse et 19 pieds à eau haute durant la saison de navigation; en hiver, le quai est complètement à sec.

Coût total de la construction, \$9,669.37.

## Travaux Publics.

Durant l'exercice 1896-97, un entrepôt de 45 x 24 pieds a été érigé sur la pile de tête au prix de \$425.98, un espace de 20 x 24 pieds ayant été clos tout autour pour servir de magasin et de salle d'attente.

### SAINT-ALPHONSE (BAGOTVILLE.)

Saint-Alphonse de Bagotville, comté de Chicoutimi, est situé à la tête de la baie des Ha! Ha!, sur le bord nord-ouest de la rivière Saguenay, à 66 milles de son embouchure. Population du village, environ 750 âmes; population de la paroisse, 2,000 âmes.

Un quai, qui coûte environ \$3,200, fut construit ici, antérieurement à la confédération, par les autorités municipales. En 1896, le ministère fit construire au côté nord du quai primitif une annexe de 55 pieds de long sur 26 pieds de large. En 1881-82, une longueur de 378 pieds de la construction primitive qui avait été brûlée, en 1870, jusqu'à la ligne d'étiage, à l'extrémité du côté du rivage, fut reconstruite sur une hauteur moyenne de 10 pieds; une grande partie du plancher fut en même temps renouvelée et d'autres réparations furent faites dans le but de prolonger l'ouvrage. En 1883-84, une pile de tête fut ajoutée, mesurant 50 pieds de largeur, 40 pieds de longueur et 57 pieds de hauteur, et s'élevant à environ 9 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute, grandes mers ordinaires, avec cale mobile à son extrémité extérieure; de plus la construction fut exhaussée de 3 pieds sur toute sa longueur de 460 pieds. En 1886-87, un entrepôt de 50 x 30 pieds et une salle d'attente de 24 x 18 pieds furent construits, et de 1888 à 1895, le plancher fut renouvelé d'un bout à l'autre et d'autres réparations furent effectuées.

Durant l'exercice 1896-97, un hangar de 30 x 45 pieds a été érigé du côté est du quai pour abriter les grandes quantités de beurre et de fromage qui sont exportées d'ici tous les ans; les pièces de parement de la cale ont aussi été renouvelées. Les dépenses faites en 1896-97 se chiffrent par \$487.78.

Montant total déboursé par le gouvernement fédéral pour cette construction jusqu'au 1er juillet 1897, \$25,092.37.

On voit par ce qui précède que le quai en question est formé d'un abord en coffrage solide et lesté de 460 pieds de long sur 26 pieds de large et d'une pile de tête de 50 pieds de largeur sur 40 pieds de longueur. La profondeur de l'eau le long de la façade extérieure à marée basse, grandes mers ordinaires, est d'environ 29 pieds. Les grandes mers ordinaires montent de 18 à 19 pieds, et les petites mers de 11 pieds.

### SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

La paroisse de Sainte-Anne du Saguenay (appelée aussi Tremblay) est située sur le bord occidental de la rivière Saguenay, à 75 milles de son embouchure, vis-à-vis de Chicoutimi. La population est de plus de 2,000 âmes. Outre une église et un bureau de poste, il y a dans cette paroisse sept magasins, quatre fromageries, un four à chaux, une briqueterie et une poterie.

Le quai public de cet endroit fut commencé en 1888-89, une pile en coffrage à parements jointifs de 35 pieds de largeur (y compris une cale de 8 pieds du côté sud-est) et de 77 pieds de longueur ayant été construite à partir de la rive en gagnant le large.

En 1889-90, un caisson de 27 pieds de large et de 50 pieds de long fut ajouté à la pile en question, la longueur de celle-ci ayant été ainsi portée à 127 pieds. En 1890-91, une pile de tête de 50 x 30 pieds et de 26 pieds de hauteur fut construite dans la rivière à une distance de 250 pieds de l'extrémité de l'ouvrage complété l'année précédente. En 1895-96, cette pile fut exhaussée de 10 pieds et son plancher fut porté à la même hauteur que celui de l'ouvrage aboutissant à la rive, c'est-à-dire à environ 6 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes, grandes mers ordinaires.

Dans le but de relier la pile de tête à la rive, une somme de \$5,573.25 a été employée durant l'exercice 1896-97 à enfoncer 2 caissons, de  $92\frac{1}{2}$  x 27 pieds chacun, entre la pile de tête et l'ouvrage attenant au bord de la rivière, une ouverture de 25 pieds de largeur ayant été ménagée entre ces piles et une à chaque extrémité.

Dépenses totales faites pour ce quai jusqu'au 1er juillet 1897, \$17,588.37.

Les ouvertures dont je viens de parler seront planchées en 1897-98, alors que la construction sera entièrement complétée. La longueur totale du quai est de 494 pieds et sa largeur moyenne de 27 pieds, la pile de tête ayant, comme je l'ai déjà dit, 50 pieds de largeur, et la profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure est de 7 pieds à marée basse, grandes mers ordinaires.

Durant toute la saison de navigation, un steamer fait le service régulièrement à toutes les heures entre Sainte-Anne et la ville de Chicoutimi, qui se trouve sur le bord opposé de la rivière Saguenay.

Les grandes mers ordinaires montent de 15 pieds, et les petites mers de 7½ pieds.

#### SAINTE-FAMILLE, ILE D'ORLÉANS.

Sainte-Famille, comté de Montmorency, est une paroisse située sur le littoral nord de l'île d'Orléans, à environ 18 milles à l'est de Québec.

Le quai public de cet endroit est une construction en piles et arches de 475 pieds de longueur, et d'une largeur de 25 pieds sur les premiers 390 pieds à partir de la rive et de 31 pieds sur les 90 pieds du large. Les steamers ne peuvent accoster le quai que lorsque la marée est haute; à marée basse, le débarquement des marchandises et des passagers s'opère avec beaucoup de difficulté au moyen d'allèges. Les grandes mers montent de 19 pieds, et les petites mers de 12½ pieds.

Durant le mois de juin 1897, une grande quantité de matériaux, consistant en bois d'équarrissage, planches et fer, ont été achetés pour réparer durant l'exercice 1897-98 les dommages causés au quai par la violente tempête du 8 février 1895. Dépenses totales, \$1,161.91.

#### SAINT-IRÉNÉE.

Saint-Irénée se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 90 milles en aval de Québec. Les grandes mers montent ici de 20 pieds, et les petites mers de 14 pieds.

En 1886, une pile isolée de 80 x 30 pieds fut construite en cet endroit à une distance de 323 pieds de la marque des hautes eaux, et en 1894-95 un caisson lesté, de 60 pieds de longueur sur 22 pieds de largeur, fut ajouté à la pile pour faire partie de l'abord que l'on se proposait d'établir du côté de la rive.

En novembre 1896, le côté oriental de la pile primitive fut protégé au moyen de 15 défenses formées de 2 pièces de merisier et placées à 4 pieds de distance les unes des autres; en outre, environ 18 toises de lest de pierres furent déposées dans le coffrage.

Durant les mois de mai et de juin 1897, la section de l'abord du côté de la rive construite en 1894-95, qui avait été emportée en partie par les glaces en janvier 1896, a été reconstruite, la fondation du coffrage ayant été élargie de 12 pieds. L'ouvrage, tel que reconstruit, mesure 62 pieds de longueur, 32 pieds de largeur, et 33 pieds de hauteur; le tout est rempli de lest de pierres et couvert de planches.

Coût total des travaux de réparation et de reconstruction exécutés en 1896-97, \$3,588.31.

#### SAINT-JEAN, ILE D'ORLÉANS.

Saint-Jean, île d'Orléans, comté de Montmorency, est situé sur le littoral sud de l'île d'Orléans, et à 18 milles à l'est de la ville de Québec.

Le quai public de cet endroit, qui est formé de caissons lestés, fut construit il y a plusieurs années par la municipalité.

Il a 651 pieds de longueur, et sa largeur est de 30 pieds sur environ 570 pieds à partir de la rive et de 50 pieds sur le reste de sa longueur. À la tête du quai il y a un escaier et deux cales. La profondeur de l'eau le long de la façade extérieure de la construction à marée basse, grandes mers ordinaires, est d'environ 8 pieds. Les grandes mers montent de 19 pieds, et les petites mers de 12 pieds.

## Travaux Publics.

Durant le mois de juin 1897, un entrepôt avec salle d'attente, de 40 x 14 pieds, a été construit à l'extrémité du quai ; l'entrepôt en question a été couvert de tôle et peinturé. Les travaux ont été exécutés à la journée. Dépenses totales, \$389.38.

### SAINT-JEAN PORT-JOLI.

Saint-Jean Port-Joli est situé dans le comté de L'Islet, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 55 milles à l'est de Québec.

Le quai public de cet endroit a une longueur totale de 470 pieds, y compris une culée du côté de la rive de 40 pieds de long. Il a 18 pieds de largeur au sommet sur une distance de 277 pieds à partir de la rive en gagnant le large ; puis il s'élargit graduellement jusqu'à son extrémité extérieure, où sa largeur est de 35 pieds. La construction se compose de 5 piles en coffrage à parements jointifs de diverses grandeurs et d'une culée, toutes reliées ensemble par des arches planchées. Le sommet du quai s'élève à 4 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute (grandes mers ordinaires), à l'exception de la pile du large dont la faite est d'un demi-pied moins haut.

La profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure du quai à marée basse, grandes mers ordinaires, est d'environ 4 pieds. Durant le mois de juin 1897, le lambrissage des deux coins extérieurs a été renouvelé avec des madriers de bouleau de 6 pouces ; le planchéage du sommet a aussi été en partie renouvelé. En outre, les deux piles inférieures, qui avaient été quelque peu endommagées, ont été lambrissées avec des planches d'épinette de 3 pouces, et 300 pieds linéaires de nouvelles pièces de couronnement ont été posés. Les travaux ont été exécutés à la journée et ont coûté en tout \$474.56.

### SAINT-MICHEL DE BELLECHASSE.

Saint-Michel de Bellechasse est situé sur la rive sud Saint-Laurent, à 15 milles à l'est de Québec, dans le comté de Bellechasse.

Le quai public de cet endroit est construit en coffrage à parements ouverts et a une longueur de 1,090 pieds et une largeur de 30 pieds, à l'exception d'une pile d'environ 87 pieds de long qui se trouve à l'extrémité extérieure et dont la largeur est de 52 pieds, et d'environ 100 pieds à l'extrémité inférieure, où la largeur est de 22 pieds seulement. A marée basse, grandes mers, les steamers par lesquels sont expédiés les produits agricoles et qui arrêtent ici tous les jours durant la saison de navigation ne peuvent accoster le quai à cause du manque d'eau, et il faut alors se servir d'allèges pour débarquer et embarquer les passagers et les marchandises, ce qui est une source de grands inconvénients. Les grandes mers montent de 19 pieds, et les petites mers de 12 pieds.

Pendant l'exercice 1896-97, une somme de \$1,034.82 a été employée à exécuter les travaux ci-après mentionnés.

En octobre 1896, un entrepôt avec salle d'attente de 40 x 22 pieds a été construit à l'entreprise au prix de \$690. En outre, la cale à l'extrémité du quai a été couverte en partie de planches de pin de 3 pouces, et d'autres menues réparations ont été effectuées.

Durant le mois de juin 1897, le planchéage du sommet a été renouvelé sur une longueur de 500 pieds, et un trottoir de 3 planches de largeur a été posé au milieu du quai sur une longueur de 200 pieds. \*

### SAINT-VALENTIN.

Le village de Saint-Valentin se trouve dans le comté de Saint-Jean, sur le bord occidental de la rivière Richelieu, à 12 milles en amont ou au sud de la ville de Saint-Jean.

Comme il n'y avait pas de quai en cet endroit, le foin qui est exporté en grande quantité tous les ans dans les ports des Etats-Unis sur le lac Champlain devait nécessairement être embarqué à bord d'allèges, puis débarqué dans des gabares ancrées dans le chenal, ce qui entraînait de fortes dépenses. On peut dire la même chose des produits agricoles, qu'il fallait expédier à Saint-Jean.



A sa session de 1897, le parlement vota un crédit de \$5,500 pour la construction d'un débarcadère au pied du chemin de l'Etat conduisant de la route postale à la traverse de l'Île aux Noix, et pour l'exhaussement et la réparation du chemin en question de manière à ce qu'il ne fût plus endommagé par les eaux du printemps.

Les travaux ont été donnés à l'entreprise à MM. Messier et Naylor; le prix stipulé est de \$5,388.54. Les ouvrages comprendront:

1.—Une levée en pierre et en terre de 135 pieds de longueur et 25 pieds de largeur, avec pentes sur les côtés de 1 à 1.

2.—Un abord à chevalets de 150 pieds de long et 20 pieds de large.

3.—Une pile en coffrage, construite avec du bois d'équarrissage et des billes, de 60 pieds de longueur le long de la façade donnant sur le chenal et de 30 pieds de largeur.

#### BRISE-GLACES VIS-À-VIS TROIS-RIVIÈRES.

En 1887, afin de protéger contre les glaces les propriétés longeant le fleuve Saint-Laurent, à Trois-Rivières, l'on fit construire un brise-glaces sur la plage, à environ 1,600 pieds du quai de Dean. Ce brise-glaces, qui a coûté \$1,490, a été d'une grande utilité.

Durant l'hiver de 1896-97, la charpente en coffrage au-dessus du niveau de l'eau basse a été reconstruite et exhaussée à 21 pieds au-dessus de ce niveau, afin d'empêcher les glaces de passer par-dessus l'ouvrage lorsque l'eau est très haute.

Le montant total qui a été dépensé sur le crédit spécial de \$500 voté pour l'exercice 1896-97 se chiffre par \$499.79.

## PROVINCE D'ONTARIO.

### CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal de Burlington traverse la grève de Burlington, qui relie les eaux du lac Ontario à celles de la baie de Burlington (port de Hamilton).

Le personnel employé à transporter les passagers et les voitures sur ce chenal à bord d'un chalan, antérieurement à la construction du nouveau pont tournant en fer, a été congédié à la fin de septembre 1896; les salaires, à partir du 1er juillet 1896 jusqu'à cette époque-là, se sont montés à \$182.99. Depuis lors, le pont tournant a été en opération et les gages payés au gardien et à ses deux aides jusqu'au 30 juin 1897, se sont élevés à \$1,117.93, tandis que les dépenses pour fournitures nécessaires au fonctionnement du pont, menues réparations, etc., ont été de \$381.97. Les dépenses totales d'administration, en 1896-97, se sont donc chiffrées par \$1,682.89.

Une somme additionnelle de \$2,083.75 a été dépensée à construire des murs de soutènement, à réparer les piles et à construire des clôtures. Environ 23,500 pieds de bois, mesure de planche, 635 livres de clous, 41 verges cubes de pierres et 8 barils de ciment ont été employés dans ces travaux. Une somme de \$375.54 a aussi été déboursée pour inspection, surintendance et dépenses imprévues relativement aux mêmes travaux.

Le pont tournants'ouvre et se ferme par un pouvoir électrique, lequel est appliqué et contrôlé à l'aide d'un appareil qui a été livré et installé par la compagnie "Dominion Bridge Company". Le pouvoir est fourni par la compagnie "Hamilton Electrical Radial Railway Company".

Afin de prévenir les accidents et d'éviter les retards, il serait à propos d'établir la communication téléphonique entre l'usine de la compagnie en dernier lieu mentionné et la maison sur le pont, et de disposer "l'ancre" de façon à ce qu'elle pût être manœuvrée de la guérite du gardien.

## Travaux Publics.

### COLLINGWOOD.

Collingwood est situé sur la rive sud de la baie Georgienne, dans le township de Nottawasaga, comté de Simcoe, à 84 milles de chemin de fer de Toronto. La population est d'environ 6,000 âmes.

À la seconde session du parlement tenue en 1896, une somme de \$2,850 fut votée pour réparer les diverses constructions de cet endroit. Jusqu'au 30 juin 1897, les barrages n'ont pas eu besoin de réparations urgentes; par conséquent, il n'a été rien dépensé sur cette somme.

En juin 1896, permission fut accordée à la ville de Collingwood de faire enlever, à ses frais, des obstructions qu'il y avait dans le chenal et dans le port.

Environ 320 verges cubes de caillou furent enlevées durant les mois de juillet, août et septembre derniers. Ces travaux coûtèrent \$1,100.

Des plans et devis pour le creusage du port et du chenal furent préparés en novembre 1895 et des soumissions furent demandées par le ministère. L'entreprise fut adjugée le 29 avril 1897 à MM. Boon et Armstrong, de Toronto, pour la somme de \$144,960. Les travaux consistent dans l'enlèvement d'à peu près 360,000 verges cubes de matières, afin de former un chenal à eau profonde jusqu'aux quais.

Le 26 juin, les entrepreneurs firent transporter à Collingwood un dragueur puissant dans l'intention de commencer les travaux au début de l'exercice 1897-98.

### GODERICH.

Goderich est situé dans le comté de Huron, sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, à environ 68 milles de Sarnia et à 60 milles de London. Population, environ 5,000 âmes.

C'est le terminus d'un des embranchements (celui de Buffalo et Goderich) du chemin de fer du Grand-Tronc.

Le 9 octobre dernier, instruction fut donnée de dépenser une somme ne devant pas excéder \$1,000 pour réparer la pile nord de cet endroit. L'on se mit tout de suite à l'œuvre, et les travaux furent achevés le 22 mars dernier. Environ 47,500 pieds (mesure de planche) de bois, 2,000 livres de boulons en fer et de clous, 10 cordes de lest de pierres ont été employés dans ces travaux de réparation, et le montant total déboursé pour matériaux et main-d'œuvre a été de \$1,070.79.

Au commencement de juillet dernier, le brise-lames fut examiné d'un bout à l'autre et rapport fut fait recommandant qu'il fût reconstruit. Des plans et devis pour la reconstruction de l'ouvrage furent préparés et des soumissions furent demandées par la voie des journaux. L'entreprise fut adjugée à Luke Madigan, sa soumission étant de \$50,999, et le contrat fut signé le 25 mars dernier. Dans les premiers jours de mai, l'entrepreneur commença la démolition du brise-lames. Comme les débris étaient jetés dans la rivière au lieu d'être déposés sur la grève entre la pile nord et le brise-lames, à l'extrémité ouest du port, le ministère fit cesser les travaux.

À la fin de l'exercice 1896-97, l'entrepreneur ne s'était pas encore procuré de matériaux ni d'outillage.

Montant dépensé durant l'année 1896-97 pour examens, inspections, etc., \$370.19.

### KINCARDINE.

La ville de Kincardine, comté de Bruce (circonscription électorale ouest), est située à l'embouchure de la rivière Southampton, qui se jette dans le lac Huron, à 31 milles au nord du lac Goderich et à 30 milles au sud de Southampton. C'est le terminus d'une des divisions (celle de Wellington, Grey et Bruce) du chemin de fer du Grand-Tronc. Population, 2,650 âmes.

Le port de cet endroit est un havre artificiel formé entre deux jetées parallèles construites en caissons de largeurs irrégulières enfoncés à une distance de 100 à 200 pieds les uns des autres dans le lac Huron, et s'étendant jusqu'à un endroit à environ

700 pieds à l'est de la rive, et entre des ouvrages en pilotis construits autour des bords d'un bassin intérieur d'à peu près 4 acres de superficie à partir des extrémités inférieures des jetées jusqu'au pont sur la rivière Penetangore, qui se trouve à environ 800 pieds à l'ouest de l'endroit de la rive du lac où sont établies les jetées. A l'étiage, la profondeur de l'eau dans le port varie entre 6 et 14 pieds.

Du 4 septembre au 12 octobre 1896, le dragueur de MM. Allen et Fleming, *Arnoldi*, fut employé en creuser le port en différents endroits jusqu'à une profondeur de 14 pieds; 9,525 verges cubes de matières, consistant surtout en sable, furent enlevées. En juin 1897, l'on continua à creuser le port jusqu'à la même profondeur de 14 pieds à eau basse, et 10,550 verges cubes de matières furent encore enlevées. Coût total du dragage fait en 1896-97. \$3,412.51.

En sus de cela, une somme de \$1,934.35 fut dépensée entre le mois de janvier et le mois de juin 1897 à faire des réparations à l'extrémité extérieure de la jetée sud. Les travaux ont été exécutés à la journée et les matériaux suivants ont été employés: 58 cordes de lest de pierres; 5,600 pieds (mesure de planche) de cèdre; 5,500 pieds (mesure de planche) de madriers de pin; 2,210 pieds linéaires de pin de 12 x 12; 1,320 pieds linéaires d'orme de 10 x 8 pouces; 12,500 pieds (mesure de planche) de poutre; et 8 poteaux d'amarrage.

Le 22 mai 1897, un contrat fut passé avec MM. Bowman, Bowman et Porter, de Southampton, pour le renouvellement de la superstructure de la jetée nord sur une longueur de 367 pieds à l'extrémité extérieure et pour le renforcement de la même jetée au moyen de palplanches. Prix de l'entreprise, \$11,000.

Les matériaux furent délivrés immédiatement après la signature du contrat et les travaux furent commencés le 21 juin 1897.

Dépenses totales faites en 1896-97 pour la réparation des jetées nord et sud, \$2,265.42.

#### KINGSVILLE.

Kingsville, comté d'Essex-Sud, est situé sur la rive nord du lac Erié, à 25 milles à peu près à l'est de l'embouchure de la rivière Détroit. C'est une station sur le chemin de fer de Détroit, Essex et lac Erié.

Le quai de cet endroit se trouve du côté est du havre artificiel de refuge formé à Kingsville. A l'étiage, il y a une profondeur de 10 à 12 pieds le long de sa façade extérieure. Le quai en question a 860 pieds de longueur; sa largeur est 22 pieds sur les premiers 520 pieds à partir de la rive, de 28 pieds sur les 240 pieds suivants et de 50 pieds à l'extrémité extérieure sur une longueur d'environ 100 pieds.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de \$173.55 a été employée à faire des réparations indispensables. L'ouvrage est très délabré et devrait être reconstruit.

#### LACS SIMCOE ET COUCHICHING.

Le lac Simcoe se trouve entre les comtés de Simcoe et d'Ontario. A son extrémité d'amont il se relie au lac Simcoe par le détroit d'Orillia, et à son extrémité d'aval il a trois débouchés qui forment la rivière Severn. Cette rivière conduit les eaux des deux lacs dans la baie Georgienne, lac Huron.

Dans ces dernières années, l'extrême eau haute de ces lacs au printemps a empêché la culture de vastes étendues de terre à riz; d'un autre côté, le tarissement hâtif des cours d'eau en été a eu pour résultat l'abaissement du niveau de l'eau au point de gêner la navigation.

Dans le but de régulariser la décharge de ces lacs, les travaux suivants ont été commencés en avril 1896: 1—Élargissement au-dessus du niveau de l'eau basse des deux rivières qui débouchent du lac Couchiching et qui coulent à travers d'étroites gorges, afin d'augmenter la décharge à eau haute. 2—Pose de pièces d'arrêt à travers les lits pour contrôler l'écoulement des eaux pendant la saison d'eau basse.

Les travaux ont été exécutés à la journée; lorsque l'eau a commencé à monter, le lit a été mis à sec au moyen de barrages temporaires.

## Travaux Publics.

Avant l'expiration de l'exercice 1895-96, l'élargissement des "Petites Chutes", sur l'une des rivières, fut terminé et la moitié des travaux d'élargissement des "Grandes Chutes" sur l'autre rivière furent exécutés.

L'élargissement des "Grandes Chutes" fut complété le 22 janvier 1897, et des pièces d'arrêt furent posées.

Afin de faciliter l'écoulement des eaux à eau haute, des excavations furent aussi faites plus loin dans le bas de la rivière Severn, à la petite et à la grande chutes. Comme cette partie de la rivière se trouve dans le désert, il fallut établir des camps et l'on eut beaucoup de difficulté à y entrer et à en sortir.

A la fin du mois d'avril 1897, tous les travaux étaient achevés.

Le montant du crédit était de \$5,500 et les dépenses se sont élevées à \$4,540.55.

Les gens de la localité sont loin d'être d'accord au sujet des pièces d'arrêt qui ont été posées; les propriétaires fonciers veulent qu'elles soient enlevées, tandis que les propriétaires de scieries et les armateurs veulent qu'elles soient maintenues en place.

A une conférence des représentants des divers intérêts, il fut décidé que les pièces d'arrêt seraient enlevées tous les ans, le 15 décembre, et replacées lorsque l'eau aurait baissé jusqu'à l'ancienne ligne d'étiage.

### L'ORIGINAL.

L'Original est situé sur le bord sud de la rivière Ottawa, à  $6\frac{1}{2}$  milles en amont de Grenville et à 3 milles de Calumet, station sur le chemin de fer du Pacifique de l'autre côté de la rivière. C'est le chef-lieu des comtés de Russell et Prescott.

Le quai de cet endroit est le plus important qu'il y ait sur la rivière Ottawa entre la ville d'Ottawa et Grenville. C'est là que débarquent les nombreux touristes qui visitent tous les ans les sources Calédonia.

La construction a 1,353 pieds de longueur de tête en tête, y compris une pile extérieure de 120 x 30 pieds, et est formée de 30 caissons de différentes grandeurs, mais mesurant pour la plupart 10 x 22 pieds et reliés les uns aux autres ainsi qu'à l'abord et à la pile de tête par des arches planchées de 20 à 33 pieds.

La profondeur de l'eau, le long de la façade de la pile extérieure donnant sur la rivière, est de  $8\frac{1}{4}$  pieds à l'étiage et de 24 pieds à l'eau la plus haute.

Comme ce quai était très délabré, des plans et devis furent préparés pour la reconstruction complète de l'abord et de la pile en question du côté de la rive. Le 9 juin 1897, les travaux furent donnés à l'entreprise à MM. J.-W. Munro et W<sup>m</sup> Murray, entrepreneurs de Pembroke, pour la somme de \$13,417.12. Les ouvrages à construire comprennent:

1° Une levée en pierre et en terre de 623 pieds de longueur et 25 pieds de largeur au sommet, avec pentes de 1 à 1 sur les côtés, la chaussée devant se trouver à une hauteur de  $19\frac{1}{4}$  pieds au-dessus du niveau de l'eau très basse.

2° Un abord à chevaux de 700 pieds de long et 20 pieds de large; tout l'abord sera planchéié avec des madriers de pruche de 4 pouces cloués à des longrines, et pourvu de garde-fous, etc.

### PENETANGUISHENE.

Penetanguishene est situé du côté nord de la péninsule qui s'avance à l'est dans la baie Georgienne, entre la baie Nottawasaga et les eaux de la rivière Severn, et se trouve à 40 milles N.-N.-O. de Barrie.

Le 9 octobre 1896, ordre fut donné de réparer le pilotage et de redresser et renforcer le quai public de cet endroit, qui a 1,200 pieds de long, les travaux devant être exécutés à la journée. Ils furent commencés le 19 octobre, et à la date du 11 décembre 1896 le crédit de \$600 voté par le parlement à sa seconde session de 1896 avait été tout dépensé, moins \$2.72. Environ 3,985 pieds (mesure de planche) de madriers de pin et d'orme, 30 pilotis en cèdre et 1,175 livres

de fer ont été employés dans ces travaux de réparation, et sur la somme totale de \$597.28 dépensée, \$362.30 ont été payés pour la main-d'œuvre.

Comme il y avait dans la construction plus de bois pourri qu'on ne l'avait cru tout d'abord, le crédit se trouva épuisé avant que le tablier eût pu être replanché. Cela devra se faire durant l'exercice 1897-98.

#### PORT-HOPE.

Port-Hope est situé dans le comté de Durham, sur la rive nord du lac Ontario, à 63 milles à l'est de Toronto. C'est une station sur la ligne principale du chemin de fer du Grand-Tronc. Population, environ 6,000 âmes.

Le 20 novembre 1896, ordre fut donné de faire réparer, à la journée, la jetée est de cet endroit, et une somme de \$1,000 fut allouée à cette fin. Les travaux furent commencés le 1<sup>er</sup> décembre 1896 et terminés le 31 mars 1897.

Environ 22,500 pieds (mesure de planche) de bois et 780 livres de fer ont été employés dans ces travaux de réparation; le montant dépensé pour la main-d'œuvre a été de \$475.62, et pour les matériaux, de \$524.32. Dépenses totales jusqu'à la fin de l'exercice 1896-97, \$999.94.

#### PORT-STANLEY.

Port-Stanley est situé à environ 85 milles de l'entrée du canal Welland sur le lac Érié; c'est le terminus, sur le lac, du chemin de fer London et Port-Stanley.

Le 20 octobre 1896, instruction fut donnée de faire réparer, à la journée, la jetée ouest (extrémité extérieure) de cet endroit, et une somme de \$2,000 fut allouée à cette fin. Subséquemment, la dépense d'une somme additionnelle de \$500 pour la reconstruction du phare sur cette même jetée fut autorisée. Les travaux furent commencés le 7 novembre 1896 et terminés le 17 mai 1897. Les matériaux suivants ont été employés: 53,579 pieds (mesure de planche) de madriers de pin; 652 pieds de chêne; 6,000 pieds (mesure de planche) de madriers de 3 pouces; 3,175 livres de boulons et clous de fer, et 27 cordes de pierres. Main-d'œuvre et surintendance, \$843.70.

Le caisson extérieur de la jetée ouest était en très mauvais état avant qu'on le réparât et la fondation du phare était pourrie. Le caisson avait tassé au sud et à l'ouest et avait cédé à l'extrémité extérieure; le coin sud-ouest avait enfoncé de plus de 2 pieds sous l'eau. Le caisson en question a été porté à une hauteur de 8 pieds au-dessus de la ligne d'étiage. La jetée a été réparée sur une longueur totale de 94 pieds.

Dépenses faites durant l'exercice expiré le 30 juin 1897:—

Réparations à la jetée ouest.....	\$1,982 79
Fondation du phare.....	497 31
Total.....	<u>\$2,480 10</u>

#### RIVIÈRE DE LA PLUIE.

La rivière de La Pluie, qui a environ 100 milles de longueur, coule entre la province d'Ontario et l'Etat du Minnesota. Cette rivière se trouve dans la partie nord-ouest d'Ontario, savoir, dans le district d'Algoma, et la navigation en est entravée par des rapides, les principaux obstacles étant les rapides de Manitou et du Long Sault.

Durant l'exercice 1896-97, \$5,332.56 sur les \$15,000 votés par le parlement à sa seconde session de 1896, pour l'amélioration de la rivière de La Pluie, ont été employés à faciliter la navigation au delà des rapides du Long Sault.

Ces rapides se trouvent à environ 40 milles en amont de l'embouchure de la rivière de La Pluie et à 120 milles à l'est de Portage-du-Rat.

Des batardeaux furent construits à partir des deux rives au pied de la Grande Chute et des roches furent enlevées au moyen de poudre du lit de la rivière dans les rapides.

Par suite de retards survenus dans le transport des outils requis et dans la construction et l'équipement des chalans, etc., nécessaires pour enlever les roches, les batardeaux et les travaux d'excavation, commencés à la fin de l'année 1896, ne purent être terminés avant le printemps de 1897. Il fallut extraire 1,500 verges cubes de granit pour construire les batardeaux. Il fallut aussi faire une levée hydrographique des rapides avant que l'emplacement des batardeaux eût pu être déterminé.

L'enlèvement des roches dans le lit des rapides se fit très lentement à cause de la difficulté que l'on eut à les faire sauter, et aussi à cause de la hauteur considérable de l'eau et du temps très froid qu'il fit pendant presque tout l'hiver.

Lorsque la moitié des travaux d'excavation dans le roc eurent été achevés, le printemps arriva et les eaux commencèrent à monter, de sorte qu'il fallut suspendre les opérations.

### PORT DE TORONTO.

#### *Jetée occidentale.*

La superstructure à l'extrémité sud de la jetée occidentale a été terminée et une bonne partie du tablier a été planchée.

Les tempêtes de l'hiver de 1896-97 ont causé un tassement à l'extrémité sud de cette jetée sur une longueur d'environ 200 pieds. Je ne crois pas devoir recommander qu'on répare la construction maintenant, si c'est l'intention du ministère de la prolonger l'année prochaine, alors que les réparations voulues pourront être effectuées.

Comme l'extrémité nord de la jetée avait tassé au-dessous du niveau du lac, il a fallu démolir et reconstruire environ 120 pieds de la superstructure et placer des clayonnages de fascines et de grosses pierres autour de l'extrémité et de la façade donnant sur le chenal afin d'empêcher l'ouvrage d'être encore affaibli.

#### *Jetée orientale.*

Comme les extrémités nord et sud de cette jetée avaient aussi tassé, ils ont été en partie démolis et reconstruits, et à l'extrémité sud des clayonnages de fascines et de grosses pierres ont été placés.

Il est à regretter que, par suite de l'instabilité de la fondation, l'extrémité nord de cette jetée ait encore beaucoup tassé, durant l'hiver dernier, du côté donnant sur le chenal. L'on est actuellement à redresser et à protéger cette partie de la construction, et des clayonnages seront enfoncés en 1897-98 pour la protéger davantage.

Une levée hydrographique de toute l'île a été faite au commencement de l'hiver dernier (1896) et des sondages ont été pris avec soin à des intervalles de 50 pieds dans la baie à travers la glace, sur des lignes parallèles tirées à une distance de 500 pieds les unes des autres. La débâcle s'étant produite avant que tous les sondages eussent pu être pris, les travaux seront continués dans le cours de l'hiver prochain (1897-98). Un plan de l'île a été fait sur une échelle de 200 pieds au pouce.

## PROVINCE DU MANITOBA.

## QUAIS SUR LE LAC WINNIPEG.

A sa seconde session de 1896, le parlement vota un crédit de \$8,500 pour la construction de quais sur le lac Winnipeg; mais aucune dépense n'a été faite de ce chef durant l'exercice expiré le 30 juin 1897.

Un plan a été soumis pour la construction à Gimli, sur la rive ouest du lac Winnipeg, d'un quai public de 600 pieds de longueur, qui baignerait dans 8 pieds d'eau à eau basse moyenne. Le quai en question serait formé d'un caisson solide de 20 pieds de largeur et de 400 pieds de longueur et d'un abord en pierre du côté du rivage de 200 pieds de long; le plancher se trouverait à 4 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse moyenne.

En construisant un quai en cet endroit l'on procurerait aux habitants des municipalités de Gimli, Woodlands et Rockwood, les facilités voulues pour faire le commerce de bois et la pêche.

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

## RIVIÈRE COLOMBIE.

La rivière Colombie prend sa source dans plusieurs petits lacs qui se trouvent entre les montagnes Rocheuses et les monts Selkirk, un peu au sud du 50° parallèle de latitude nord. Le plus haut de ces lacs est séparé de la rivière Kootenay—laquelle a sa source au centre des montages Rocheuses, à quelques milles au nord du 51° parallèle—par un banc de sable et de gravier d'un mille et demi de largeur et d'une altitude de 2,700 pieds au-dessus du niveau de la mer.

La rivière Kootenay, à cet endroit, est, durant la hauteur ordinaire de l'eau, à environ neuf pieds au-dessus du niveau du lac Colombie supérieur. Tandis que la rivière Kootenay coule dans une direction sud-est vers la frontière, la rivière Colombie prend une direction tout opposée vers la ligne du chemin de fer du Pacifique, à Golden, à environ 130 milles au nord-ouest du canal Flat.

Cette partie est connue sous le nom de "Rivière Colombie en amont de Golden" et est navigable actuellement pour des bateaux d'un faible tirant d'eau, lorsque la rivière est libre de glaces.

A partir de Golden la rivière Colombie suit le côté sud de la ligne du chemin de fer jusqu'à Donald, où elle traverse au côté nord et continue ainsi jusqu'à Beaver. On croit que les bateaux à vapeur peuvent se rendre de Golden à Donald, mais non jusqu'à Beaver. La rivière à ce dernier endroit s'éloigne de la ligne du chemin de fer et continue son cours jusqu'à la Grande-Courbe, où elle revient vers le sud jusqu'à Revelstoke, et là elle est encore traversée par le chemin de fer du Pacifique. La distance de Beaver à la Grande-Courbe (en faisant le tour) est d'environ cent soixante-quatorze milles et quart.

A environ trente milles en amont de Revelstoke, la rivière se jette dans le lac Upper Arrow, franchissant une barre de sable mouvant en forme d'éventail. A partir de ce lac, qui a une longueur d'environ quarante-trois milles, la rivière se rend jusqu'au lac Lower Arrow, distance de 18 milles, d'où elle continue de se diriger vers le sud sur un parcours de quarante-huit milles, plus ou moins. La rivière entre les lacs prend le nom de "Narrows." La plus grande largeur de ces deux lacs n'excède pas quatre milles. Du lac Lower Arrow aux rapides de Kootenay,

## Travaux Publics.

distance de 21 milles, la rivière est large et profonde, et le courant est fort, bien qu'il n'y ait pas de courbes à angles aigus. Cette partie est connue sous le nom de "Rivière Colombie en aval de Revelstoke."

Après avoir passé les rapides et l'embouchure de la rivière Kootenay, sur le côté gauche, la Colombie continue son cours, qui est rapide, large, à courbes sail-lantes, et divisé à deux ou trois endroits par des îles rocailleuses, jusqu'à la frontière internationale, en aval du Fort-Sheppard, à une distance de trente-deux milles de la tête des rapides. Sa direction générale est vers le sud. Cette partie de la rivière est connue sous le nom de "Rivière Colombie en aval de Kootenay."

La vallée de la rivière, du côté sud, depuis la Grande-Courbe, est resserrée entre deux chaînes de montagnes, les montagnes de Selkirk à gauche et les montagnes de Gold Range à droite. A l'approche des lacs les montagnes s'abaissent d'une façon remarquable.

Les bords et le lit de la rivière sont généralement composés de sable et de gra-vier. On y trouve du bois en grande quantité et quelques rochers.

### AMÉLIORATIONS EN AMONT DE GOLDEN.

Le 1er octobre 1896, le dragueur *Muskrat*, qui se trouvait dans le lac Adela à 5 milles de distance du lac Colombie Supérieur, fut descendu sur la rivière jus-qu'au gué, à 90 milles en amont de Golden, où il fut placé à l'abri des glaces. L'équi-page fut ensuite occupé à couper des fascines et à faire des préparatifs pour cons-truire desatardeaux, au printemps, dans le but d'augmenter la profondeur de l'eau sur une base de gravier située en aval du gué. En outre, les hommes enlevèrent plusieurs troncs d'arbres et souches qui obstruaient le chenal. Le temps étant devenu froid, les travaux furent suspendus et les hommes congédiés le 31 octobre 1896.

Les travaux furent repris le 24 avril 1897.

Du 1<sup>er</sup> au 18 mai, l'équipage de *Muskrat* fut occupé à équiper le dragueur, à cal-fater le chalan et à réparer les barrages en aval du lac Windermere. A partir de cette dernière date jusqu'au 30 juin 1897, le dragueur fut employé à creuser le chenal jusqu'à une profondeur de 3 pieds à eau basse—1<sup>o</sup> sur une distance de 1,000 pieds à l'extrémité d'aval du détroit entre le lac Windermere et le lac Adela; 2<sup>o</sup> sur une distance d'environ 880 pieds au pied du lac Adela.

L'équipage du *Muskrat* se compose d'un capitaine et d'un mécanicien, d'un aide-mécanicien, d'un chauffeur, de trois manœuvres et d'un cuisinier.

Les dépenses pendant la partie de l'exercice 1896-97 susmentionnée ont été comme suit:—

Gages .....	\$ 1,325 66
Provisions .....	431 11
Munitions .....	67 35
Equipement.....	956 03
Dépenses imprévues.....	214 93
Total .....	\$ 2,991 08

### AMÉLIORATION DU RAVIN EN AMONT DE REVELSTOKE.

Les travaux pour l'amélioration du ravin de la rivière Colombie, en amont de Revelstoke, furent commencés au mois de mars 1897, époque où l'eau atteignit son niveau le plus bas. Ces travaux, qui consistèrent à faire sauter des roches et à enlever d'autres obstructions dans le ravin, furent poursuivis jusqu'au 15 de mai, alors que les hommes furent forcés de suspendre les opérations à cause de la crue des eaux.

Dépenses faites durant l'exercice 1896-97:—

Gages.....	\$ 836 62
Matériaux.....	313 90
Total.....	\$ 1,150 52



## RIVIÈRE DUNCAN.

La rivière Duncan prend sa source dans une prairie ou dépression située à peu près au centre de la chaîne des montagnes de Selkirk, à quelques milles au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Dans cette dépression prennent aussi leurs sources : (1) la rivière du Castor, qui coule dans la direction du nord et débouche dans la rivière Colombie à l'endroit où le chemin de fer s'éloigne de celle-ci pour monter le versant oriental des montagnes ; (2) la fourche nord de la rivière Spillamacheen, qui coule dans la direction du sud-est et se jette dans la Colombie à 40 milles à peu près de Golden, station sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au point de jonction de la rivière du Cheval Ruant et de la Colombie.

Après avoir suivi un cours tortueux sur une distance de 56 à 60 milles à travers une étroite vallée alluviale de  $\frac{3}{4}$  de mille à un mille de largeur, la Duncan s'élargit et forme le lac Kootenay d'en haut qui a 10 $\frac{1}{2}$  milles de longueur et de  $\frac{3}{4}$  de mille à un mille de largeur. A deux milles de l'extrémité d'aval de ce lac, la Lardo—un affluent rapide et innavigable venant du nord-ouest—débouche dans la Duncan à angle aigu, et à 7 milles plus loin, les eaux réunies des deux rivières entrent dans le lac Kootenay à environ 21 milles de Kaslo, ville située sur la rive ouest. En aval du confluent des deux cours d'eau la rivière a été appelée la Lardo, bien que la Duncan, qui est bien plus grande que son affluent, soit à proprement parler la rivière principale. Pour éviter la confusion, la rivière sera désignée ci-après sous le nom de Duncan, la Lardo étant traitée comme le tributaire.

Le lac Kootenay, dont l'altitude est de 1,730 pieds, a environ 72 milles de longueur et 1 $\frac{3}{4}$  mille de largeur en moyenne. C'est à l'heure qu'il est la seule route par laquelle le commerce de la vaste vallée centrale des montagnes Selkirk, au nord de la frontière, puisse se faire. Il y a sur le lac deux endroits où l'on peut atteindre les grandes lignes de chemins de fer. Le premier de ces endroits est Nelson, situé sur le bras ouest du lac à 36 milles de Kaslo ; il y a là correspondance : (1) avec le chemin de fer de Nelson et de Fort-Sheppard et le chemin de fer de Spokane dans l'Etat de Washington ; et (2), partie par chemin de fer et partie par bateau, avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Revelstoke.

L'autre endroit est Bonner's-Ferry, petite ville qui se trouve dans l'Etat de l'Idaho, sur les bords de la rivière Kootenay, à environ 50 milles au sud-est, par la rivière, de la frontière ; il y a à cet endroit correspondance avec le chemin de fer *Great-Northern*.

Trois lignes de vapeurs font le service tous les jours sur le lac entre les endroits situés au nord de la frontière, et les steamers se rendent à Bonner's-Ferry deux fois par semaine en été et une fois par semaine en hiver.

A Kaslo, un petit chemin de fer (chemin de fer de Kaslo et Slocan) d'une largeur de voie de 3 pieds, qui appartient, dit-on, à la Compagnie du *Great-Northern*, a été construit pour desservir la région du Slocum,—située à l'ouest du lac Kootenay,—en concurrence avec le chemin de fer de Nakusp et Slocan, qui est exploité dans la même région par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont la largeur de voie est de 4 pieds 8 $\frac{1}{2}$  pouces. Nakusp se trouvant sur la rive est du lac Avon (en haut), la correspondance se fait à cet endroit par eau avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Si les propriétaires de ces lignes rivales pouvaient en arriver à une entente, la région de la rivière Duncan se trouverait en communication plus directe avec les marchés canadiens.

Il y a deux fonderies dans cette région. L'une de ces fonderies, qui a été établie par des capitalistes américains, se trouve à Pilot Bay, sur la rive est du lac, vis-à-vis son bras ouest, et l'autre, qui a été érigée par la compagnie "Hall Mines Company", corporation anglaise, et qui est située à Nelson.

L'on prétend que la région de la Duncan est aussi riche en minéraux que n'importe quelle autre partie du district, mais que par suite des conditions difficiles dans lesquelles se fait le trafic, les prix de transport sont très élevés, ce qui retarde le développement du pays. Pour remédier à la chose, l'on se propose de rendre la rivière Duncan, à partir du lac Kootenay, aussi navigable que possible.

A l'embouchure de la rivière Duncan, dans la rivière Kootenay, il y a de vastes bancs de sable à travers lesquels la rivière se déverse dans le lac par plusieurs chenaux, le chenal principal se trouvant près d'une falaise rocheuse sur la rive ouest. Le 7 septembre 1897, il n'y avait pas plus de 2 pieds d'eau dans le chenal le plus profond. A l'entrée de la rivière, les terrains bas longeant les rives sont formés d'alluvions et sont couverts de saules et d'aunes, qui plus loin font place à des bois plus gros et marchands. La vitesse du courant varie entre 2 et 6 milles à l'heure et coupe les rives rapidement sur la courbe convexe de la rivière. A divers intervalles jusqu'à l'embouchure de la crique Cooper, des pentes vives et courtes se rencontrent, la différence de niveau variant entre 10 pouces et 2 pieds. Les plus sérieuses de ces pentes qui seront toujours, à moins qu'on ne les améliore, un obstacle à la navigation, se trouvent en aval de l'embouchure de la crique de Cooper.

La différence de niveau entre le lac et l'embouchure de la Lardo, distance de  $7\frac{1}{2}$  milles, est de 28 pieds approximativement.

La ville de Duncan, où il y a 3 maisons sans habitants permanents, est située à environ  $1\frac{1}{2}$  mille de l'embouchure du lac Kootenay d'En-Haut, sur sa rive ouest.

Entre l'embouchure de la Lardo et le lac d'En-Haut, il y a deux endroits où le chenal est entrecoupé d'îles, de roches et de bancs de gravier.

La différence de niveau entre la pente et les eaux relativement calmes se trouvant au-dessous est de pas moins de 2 pieds à ces deux endroits. La profondeur de l'eau, dans les parties les moins profondes, n'excède pas 24 pouces.

L'élévation approximative du lac d'En-Haut, au dessus du lac Kootenay, n'est pas de plus de 36 pieds à ce que l'on prétend. Admettons que la distance entre les lacs soit de 9 milles ; la pente moyenne de l'eau serait donc de 4 pieds par mille. La pente, cependant, n'est pas uniforme, la rivière étant formée d'une série de rapides peu profonds, dont quelques-uns sont courts et vifs et qui sont séparés par des étangs relativement profonds, où l'eau coule avec une vitesse modérée.

Ce sont ces rapides (ils se rencontrent aux embouchures des tributaires où le chenal est divisé) qui sont les plus grands obstacles à la navigation.

Sur tout le parcours de cette partie de la rivière, qui peut être appelée la Duncan d'En-Bas, l'affouillement est constant partout où le courant frappe la rive. Il s'en suit que des arbres tombent sans cesse dans la rivière ou restent suspendus sur ses bords. On rencontre aussi dans tous les biefs où le courant est peu rapide un grand nombre de troncs d'arbres entièrement ou en partie submergés, et aux extrémités d'amont des îles et des bancs il y a des accumulations de bois flottant.

La ville de Duncan est située sur une plage de gravier (l'endroit le plus élevé se trouvant à 195 pieds au-dessus du niveau du lac) qui paraît avoir été formée par les détritits déposés à l'embouchure d'un ancien chenal de la rivière Lardo, coulant maintenant dans la direction du sud-est à environ  $1\frac{1}{2}$  mille à l'ouest. Cet ancien chenal, suppose-t-on, se déchargeait dans le lac d'En-Haut par une étroite gorge rocheuse—maintenant une passe—dans une partie basse des montagnes.

Par des observations barométriques faites avec soin il a été constaté que le niveau de l'eau de la Lardo, à  $1\frac{1}{2}$  mille à l'ouest de la ville de Duncan, était d'environ 60 pieds au-dessus du lac. Admettons que la pente à partir du lac jusqu'au confluent de la Duncan et de la Lardo soit de 6 pieds ; cette dernière rivière aurait donc une pente de  $63\frac{1}{2}$  pieds sur un parcours de  $3\frac{1}{2}$  milles. Cela règle définitivement la question de la navigabilité de la Lardo.

A l'extrémité d'amont du lac Kootenay d'En-Haut, qui a environ 8 milles de long, la rivière Duncan d'En-Haut entre dans le lac. L'embouchure ici est semblable dans sa configuration à celle de la rivière d'en bas. L'on y rencontre les mêmes vastes bancs de sable à travers lesquels la rivière entre dans le lac par 3 chenaux, le chenal principal, cependant, se trouvant dans ce cas-ci sur la rive orientale au lieu d'être sur le bord occidental le long d'une falaise rocheuse.

En continuant à remonter la rivière sur la rive orientale l'on atteint, à 8 milles de l'embouchure, la crique de Deux-Milles.

Ici la rivière passe avec un courant peu rapide d'un côté à l'autre de la vallée,—qui a de  $\frac{3}{4}$  de mille à 1 mille de large,—longeant çà et là le pied des montagnes. La

largeur varie entre 200 et 400 pieds. Aux endroits où la largeur atteint ce dernier chiffre, il y a peu d'eau, et de nombreux bancs de sable obstruent jusqu'à un certain point le chenal. On rencontre ici comme ailleurs des troncs d'arbres, du bois flottant et des arbres suspendus sur les rives.

Depuis la crique des Deux-Milles jusqu'à la crique de l'Ours, la largeur est en général moindre, le courant est plus fort et il y a un grand nombre de troncs d'arbres obstruant le chenal. A environ 2 milles en amont de la crique il y a un amas d'arbres déracinés s'étendant sur une largeur de plus de 150 pieds. En amont de cet endroit, la rivière est relativement libre sur une distance d'à peu près un mille, puis se rencontre un rapide formé par une grande quantité de troncs d'arbres et de bois flottant. Il faut franchir un autre rapide du même genre avant de pouvoir atteindre la crique de l'Ours, qui se trouve à 12 milles de l'embouchure et qui est le terminus de la navigation sur la rivière.

Je dois dire ici que ceux qui ont exploré le pays et navigué sur la rivière sont d'opinion qu'en amont de la crique de l'Ours le transport des marchandises ne peut se faire que par terre.

Voici une récapitulation des distances :

Du lac Kootenay à l'embouchure de la rivière Lardo. . .	7 milles
De la rivière Lardo à la ville de Duncan.....	3 "
De la ville de Dawson au lac Kootenay d'En Haut.....	8½ "
Du Lac Kootenay d'En-Haut à la crique de l'Ours.....	12 "
Total.....	30½ milles

Les terrains alluviaux situés sur chacun des bords de la rivière jusqu'au pied des montagnes pourraient sans doute être cultivés avec profit s'ils étaient défrichés et protégés contre les inondations. Les arbres sont assez gros et comprennent des cèdres, des sapins, des épinettes, des arbres à coton et des aunes.

La rivière, qui est alimentée principalement par les glaciers et les neiges, est fortement chargée de sédiments lors de la crue des eaux.

Les eaux de la Duncan d'En-Haut, se clarifient dans le lac d'En-Haut. Les sédiments plus fins de la Duncan d'En-Bas sont déposés à son embouchure, formant le banc dont je viens de parler.

Le bassin d'alimentation de la Duncan a une superficie restreinte, et par suite de l'escarpement de la rive et de la dénudation relative des versants des montagnes, la glace et la neige qu'il y a dans ses étroites limites disparaissent rapidement lorsque le temps est chaud. A cela peuvent être attribuées la courte durée et l'intermittence de la saison des eaux hautes dans les années où la crue n'est pas anormale et où le temps ne varie pas. Mais lorsque la crue des eaux est très forte, comme la chose est arrivée en 1894, il n'y a qu'une légère différence de niveau entre le lac d'en bas et le lac d'en haut, toute la vallée intermédiaire se trouvant submergée au plus fort de l'inondation.

Les pluies ininterrompues ne paraissent pas avoir d'effet sur la rivière, car ce qui est pluie dans la vallée est neige durant la même saison sur les montagnes. L'eau dans le lac d'en bas baissa d'au moins 12 pouces entre le 7 et le 19 septembre 1895, malgré qu'il eût plu presque continuellement depuis le 2 du même mois.

Les obstacles à la navigation sur cette rivière sont : 1. les troncs d'arbres, le bois flottant et les arbres suspendus sur les rives, qui se rencontrent sur presque tout son parcours, sauf sur le lac Kootenay d'En-Haut; 2. les bancs aux embouchures de la rivière dans le lac d'en haut et le lac d'en bas; 3. les divisions du chenal; 4. les roches dans le chenal entre les lacs.

L'on pourrait, à peu de frais, rendre la rivière sûre et navigable, à eau haute, pour les vapeurs d'un tonnage ordinaire et pourvus de puissantes roues en arrière, jusqu'à la crique de l'Ours, soit une distance d'à peu près 30 milles. Mais si l'on tentait de creuser les bancs à l'embouchure pour rendre la navigation possible à eau basse, cela entraînerait une dépense que ne justifierait pas le degré actuel de développement du pays.

## Travaux Publics.

Les travaux de déblaiement de la rivière Duncan, à partir du lac Kootenay jusqu'au lac Kootenay d'En Haut, furent commencés le 6 de mars et poursuivis jusqu'à la fin d'avril, alors qu'il fallut suspendre les opérations à cause de la crue des eaux.

Voici un état détaillé des dépenses faites de ce chef en 1896-97 :

Gages.....	\$ 1,676 00
Matériaux.....	178 41
Louage de bateaux.....	45 00
Passages.....	20 00
	.....
Total.....	\$ 1,919 41

### RIVIÈRE FRASER.

La rivière Fraser est la plus grande et la plus importante de toutes les rivières de cette province. Elle traverse, ou plutôt pénètre à travers un pays dont les productions sont très variées, mais dont les ressources sont peu développées, soit au point de vue de l'industrie minière, soit au point de vue des produits du sol et de la forêt. Cette rivière est parfaitement connue depuis une cinquantaine d'années ; aussi n'est-il pas nécessaire d'en faire une longue description dans ce rapport, sauf en ce qui concerne les travaux, entrepris ou projetés, pour l'amélioration du chenal, de façon à empêcher les bords de s'affouiller et à prévenir les inondations, en même temps que pour faire un chenal permanent pour les navires depuis la cité de New-Westminster jusqu'en eau profonde dans le golfe de Géorgie.

Le caractère topographique de la Fraser, sur tout son parcours, ressemble sous plusieurs rapports à celui de la rivière Colombie, située au sud. Comme elle, la rivière Fraser prend sa source dans plusieurs petits lacs à l'ouest de la base des Montagnes Rocheuses. Ces deux rivières coulent l'une près de l'autre sur une courte distance, puis la Fraser se recourbe vers l'ouest pour reprendre la direction du sud. Sa source, qui est à une altitude d'environ 3,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, est près de la Tête-Jaune, un peu au sud du 53° parallèle de latitude nord, entre le 118° et 119° méridien de longitude ouest ; à une petite distance de la rivière Canot elle rejoint la rivière Colombie, à la Grande Courbe. Le point le plus au nord de la rivière Fraser est à environ 16 milles au nord du 54° parallèle à peu près sur le 122° méridien, d'où elle coule vers l'ouest sur une distance d'à peu près 10 milles. Là, quittant les eaux de partage de la rivière de la Paix, qui coule à droite sur une distance de cinq milles vers le nord, elle suit une direction générale vers le sud-est, jusqu'à un endroit appelé Hope, situé sur sa rive gauche, environ à 15 milles plus bas que Yale, le point le plus haut de la navigation en bateau à vapeur, à environ 25 milles au nord du 49° parallèle, ligne de la frontière internationale. À partir de cet endroit, la rivière Fraser change graduellement de direction et coule en général vers l'ouest, à travers les terres arables de la vallée qui porte son nom, jusqu'au golfe de Géorgie, dans lequel elle se décharge, à huit milles au nord de la frontière et à 6 milles à l'ouest du 123° méridien. Si l'on tient compte de ses détours dans la vallée, on peut dire que la longueur de la Fraser, à partir de sa source jusqu'au golfe, est d'au moins 900 milles.

Sur toute cette distance la rivière passe entre et à travers plusieurs chaînes de hautes montagnes dont les côtés et les sommets sont couverts de glaciers et de longs champs de neige. Sur les points les plus élevés de ces montagnes la neige a déjà atteint une profondeur de cinquante pieds.

Sur les flancs de ces montagnes sont plusieurs vallées arrosées par les tributaires de la Fraser, ces tributaires comprenant plusieurs grandes rivières, qui pour la plupart prennent leurs sources dans les lacs des montagnes, où s'accablent les eaux provenant de la fonte des glaciers et des champs de neige environnants.

En partant des biefs supérieurs et en descendant, les principaux tributaires de la rivière Fraser, sur sa rive droite, peuvent être brièvement décrits de la manière suivante :

(1.) North Fork (Fourche du Nord) dont les deux branches sont situées sur le flanc ouest des Montagnes Rocheuses, se jette dans la Fraser au point où celle-ci tourne vers l'ouest à la base de la montagne.

(2.) Salmon River (la rivière au Saumon) qui coule du nord-ouest dans une direction parallèle, quoiqu'opposée à la rivière de la Paix, rejoint la Fraser dans sa courbe vers le sud-ouest.

(3.) La rivière Nechaco, dont les branches nombreuses s'étendent en forme d'éventail au nord du 56° parallèle, se mêlant presque aux eaux du haut de la Skeena, ainsi qu'à l'ouest et au sud, pénétrant jusque dans le cœur de la chaîne des montagnes sur la côte, et qui se jette dans la rivière Fraser près de Fort-George.

(4.) Blackwater River (la rivière aux Eaux Noires) descend aussi de l'ouest, mais rejoint la Fraser avant la rivière Nechaco. Son embouchure est à 50 milles au sud de celle-ci.

(5.) La rivière Chilcotin, venant de la même direction que les deux précédentes, prend sa source dans un grand lac du même nom situé à la base de la chaîne des montagnes sur la côte.

(6.) La rivière Harrison, qui prend sa source dans une chaîne de grands lacs, coule vers le sud-ouest et se jette dans la Fraser à 45 milles environ en aval de Yale.

(7.) La rivière Pitt, qui prend sa source dans un lac situé à quelques milles au nord du chemin de fer et formé par les cours d'eau de la montagne, et après s'être dirigée vers le sud-ouest, rejoint la rivière Fraser à huit milles environ en amont de New-Westminster.

(8.) La rivière Coquitlam, prend aussi sa source dans un lac du même nom qui alimente l'aqueduc de New-Westminster. Cette rivière coule vers le sud et rejoint la Fraser à deux milles en aval de l'embouchure de la rivière Pitt.

Les principaux tributaires de la rive gauche sont :

(1.) La rivière Willow (du Saule), qui prend sa source au cœur de la célèbre région minière de Caribou, coule vers le nord et se jette dans la Fraser vis-à-vis l'embouchure de la rivière au Saumon déjà mentionnée.

(2.) La rivière Quesnelle, qui coule de la région de Caribou, mais dans la direction ouest, et se jette dans la Fraser à Quesnelle Mouth, à 80 milles à peu près au sud de Fort-George.

(3.) La rivière Thompson débouche dans la Fraser à la ville de Lytton. C'est une grande rivière grossie par plusieurs cours d'eau égouttant une région considérable et s'étendant vers l'est jusqu'au sommet des montagnes d'or; au sud jusqu'au lac de partage de la Fraser dont elle est séparée par une langue de terre étroite, au milieu de laquelle coule la rivière au Canot pour rejoindre, à la Grande Courbe, la rivière Colombie, à 50 milles au sud. La Thompson est navigable depuis Savona's-Ferry, à l'extrémité ouest du lac Kamloops, à environ 70 milles en amont de Lytton, jusqu'à la ville de Kamloops vis-à-vis le confluent de la Thompson-Nord, qui est navigable à peu près sur une distance de 100 milles au nord. De là elle continue son cours vers l'est dans le lac Shuswap et le Bras du Saumon, qui se trouvent à la base des montagnes d'or. A l'époque de l'eau haute la navigation peut se poursuivre au sud du chemin de fer à travers le lac Mara en remontant la rivière Spillamacheen jusqu'à Enderby, distance de 23 milles.

Le chemin de fer du Pacifique suit les eaux de la Thompson depuis le lac de partage, dans la passe de l'Aigle, jusqu'au confluent de la Thompson et de la Fraser.

Il n'y a qu'un seul endroit où le chemin de fer s'éloigne de la rivière, et cela afin d'éviter le long détour qu'il ferait en suivant les bords du Bras du Saumon et du lac Kamloops. Le chemin traverse une langue de terre séparant les rives du Bras du Saumon et du lac Kamloops et située à une altitude de 600 pieds au-dessus du niveau du lac.

En aval de Lytton jusqu'à l'eau salée, bien que plusieurs autres cours d'eau se déchargent sur la côte gauche de la rivière, aucun d'eux n'est assez important pour mériter une mention spéciale.

## Travaux Publics.

Quand on considère la rivière en amont de Lytton ainsi que son immense bassin d'alimentation et ses tributaires innombrables, il est presque impossible de comprendre comment un tel volume d'eau peut passer à travers l'étroit ravin de Yale.

Ainsi le bassin de la rivière Fraser et de ses tributaires s'étend vers le nord du 49° parallèle jusqu'au 56° parallèle nord, du sommet à l'ouest, jusqu'au faite des Montagnes Rocheuses et des montagnes d'or à l'est, embrassant un espace d'au moins de 70,000 milles carrés, égal à environ un tiers de la terre ferme de la Colombie-Britannique.

Entre la Passe de la Tête-Jaune et l'embouchure de la rivière au Saumon, la Fraser coule dans une région où le bois abonde. Ses bords se composent soit de rochers dans les parties étroites du chenal, ou de matières friables, telles que sable, gravier ou argile dans les parties larges. On dit que la navigation est possible pour les bateaux à vapeur d'un faible tonnage en amont des Grands Rapides. En aval de la rivière au Saumon la rivière a une largeur de mille pieds ou plus et présente l'apparence d'un lac. Les rives sont basses et abondent en arbres à coton. En aval de Fort-George la rivière se rétrécit encore et son courant devient de plus en plus rapide; elle traverse une région couverte d'un peu de bois, mais éloignée de ses bords. On y rencontre des plateaux de terres arables, sur lesquelles l'eau de la rivière peut être amenée, et à certains intervalles l'inévitable "ravin".

Dans la région des plateaux de terre les bords de la rivière sont escarpés et se composent toujours de matières friables facilement rongées par le courant rapide. Cet aspect du terrain se continue le long du ravin du Cottonnier, dont il sera parlé ci-après, de Quesnelle, de Soda Creek et de l'embouchure de la Thompson, jusqu'à l'endroit où l'aridité fait place au bois, qui reparaît sur les bords de la rivière. Le bois apparaît graduellement en aval de Lytton. Entre Fort-George et Soda Creek la rivière est navigable.

La population blanche, en aval de Yale, est quelque peu dispersée; elle s'occupe d'agriculture et d'industrie minière.

Bien que le ravin de la Fraser, passant à travers la chaîne des montagnes des Cascades, finisse à Yale, la vallée ne s'élargit d'une manière appréciable qu'à une certaine distance en aval de Hope. De ce dernier endroit jusqu'à son embouchure,—la partie peuplée de la province—les bords de la rivière sont bas, formés d'alluvion. La rivière se subdivise en petits chenaux, à travers lesquels saillissent çà et là des pointes de roches ou petits caps.

Ses rives où croissent généralement les cotonniers, sont fertiles, mais, à peu d'exception près, sujettes à être inondées chaque année, suivant la plus ou moins grande quantité de neige accumulée, pendant l'hiver précédent, et suivant que la température devenue très chaude de bonne heure se continue plus ou moins longtemps. A New-Westminster la rivière est divisée, par l'île Lulu, en deux chenaux permanents appelés respectivement Bras du Nord et Chenal principal des navires. Cette partie de la vallée est connue sous le nom de Delta de la Fraser. C'est une région très fertile, mais sujette à être inondée par la marée.

Quatre ponts seulement traversent jusqu'à présent le chenal principal de la rivière Fraser. Le premier, qui conduit à Lilloet et qui a 340 pieds d'arche, est construit en bois et en fer. Le second, situé en aval de Lytton, est un pont d'acier à contrepoids (cantilever) sur lequel passe le chemin de fer; son arche centrale a une longueur de 300 pieds. Le chemin de fer du Pacifique traverse sur ce pont, de la rive gauche à la rive droite, qu'il suit jusque tout près de Westminster. Le troisième, le pont suspendu d'Alexandria, a une arche longue de 256 pieds; c'est la continuation du vieux chemin de voitures de Caribou. Il traverse la rivière Fraser à deux milles en amont de Spuzzum. Le quatrième pont du chemin de fer du Pacifique à la Mission, se compose d'une arche longue de 100 pieds, de huit autres arches longues de 150 pieds chacune et d'une poutre tournante de 239 pieds de tête en tête. En outre il y a des abords sur chevalets d'une longueur de 1,400 pieds.

L'époque de l'étiage sur la rivière Fraser arrive peu de temps après le départ des glaces. La rivière monte ensuite graduellement en proportion des pluies du commencement du printemps. Mais ce n'est pas avant le commencement du mois de mai, alors que l'ardeur du soleil fait fondre la neige sur les montagnes, que les

habitants en aval de Hope observent anxieusement la rivière. La première crue des eaux a lieu ordinairement dans le mois de mai, lorsque l'eau, provenant de la fonte des neiges sur les montagnes et dans les profondeurs, se précipite vers sa sortie naturelle. Elle est généralement suivie d'une autre, plus forte, vers le mois de juin ou le commencement de juillet, quand descendent du haut de la rivière Fraser les eaux provenant de la fonte de la neige et des glaciers de cette région. C'est alors l'époque la plus critique ; mais, fait étrange, en 1895-96, contrairement aux années précédentes, la crue des eaux, qui fut plus forte que jamais et qui eut des effets si désastreux dans la vallée du bas de la Fraser, fut produite par la rivière Thompson. Heureusement les eaux de la première inondation s'étaient retirées lorsque arriva la grande masse des eaux des Montagnes Rocheuses. Il est impossible de dire combien auraient été considérables la destruction des terres et les changements probables dans le lit de la rivière si toutes ces eaux étaient descendues simultanément.

Avant que la construction du chemin de fer fût commencée, la crue des eaux durant l'année 1876 fut considérée comme la plus haute survenue jusque là et acceptée comme point maximum. En 1882, cependant, la rivière monta à un niveau plus élevé et ce niveau fut de même accepté comme l'extrême hauteur. Mais l'on fut rudement désillusionné en 1895-96. Dans un sens cette inondation a eu un bon effet, malgré qu'elle ait été un grand malheur. En effet, eût-on construit une digue et mis à exécution les différents projets, en prenant pour base le niveau de l'inondation de 1882, il y aurait eu destruction complète des propriétés depuis Hope jusqu'au golfe de Géorgie, et les pertes auraient été incalculables. La conséquence de ceci, c'est qu'à l'avenir dans la construction des ouvrages de protection contre les inondations, ces ouvrages seront faits de telle sorte qu'ils pourront offrir la même protection quand même la crue des eaux serait encore plus grande. Il n'est pas probable, mais il est possible qu'il arrive, par suite de certaines circonstances, que toutes les eaux provenant de la fonte des neiges et des glaciers, tout le long de la rivière Fraser, descendent en même temps. L'on devrait se mettre en garde contre cela.

L'érosion des bords et du lit du chenal de la rivière est constante, bien que moindre durant l'étiage. A mesure que la rivière se grossit le courant augmente en force et ronge de plus en plus la rive et le fond, de sorte que la quantité des matières charriées par la rivière et ses tributaires devient énorme. Aussi les eaux sont tellement chargées de sédiments qu'elles peuvent être comparées à une soupe aux pois épaisse, plutôt qu'à toute autre chose. On peut facilement s'imaginer combien a été grande cette année l'accumulation de ces différents sédiments à l'embouchure de la rivière, à la rencontre du courant qui descend et de la marée qui monte, enfin à tous les endroits où la rapidité du courant est retardée.

Les opérations minières hydrauliques qui se font actuellement, et qui ne peuvent qu'augmenter, le long de la rivière Fraser et de ses embranchements, contribuent aussi à former ces dépôts ou sédiments. Les personnes intéressées dans les mines n'exploiteraient-elles qu'une partie seulement de leurs concessions, il serait nécessaire de surveiller les opérations et d'insister sur la construction de réservoirs aux endroits voulus dans le but de recevoir les matières de toute sorte et les empêcher de se répandre, lors de l'inondation, sur des terrains de valeur ou de former des barres dans le chenal, au détriment de la navigation. C'est ce qui est arrivé en Californie, et ceux qui connaissent les deux pays prétendent que les propriétés où l'on fait ces opérations hydrauliques rémunératives sont en plus grand nombre sur les bords de la Fraser qu'en Californie.

En aval du ravin de Yale les barres et le lit de la rivière se composent de gros gravier et de sable. Le gravier devient de plus en plus fin et finalement disparaît en aval du débarcadère de Miller. De cet endroit jusqu'à l'extrême limite des bancs de sable dans le golfe de Géorgie, les barres et les côtés du chenal se composent de couches de vase à grains très fins ; cette vase une fois sèche reluit comme des perles ou du métal. Cette apparence est probablement due au mica ou talc en feuille.

L'énorme quantité de pièces de bois de toute sorte entraînées par le courant augmente sensiblement l'effet destructif de ces inondations. On y voit des arbres, du bois de toutes les sortes, de toutes les dimensions, depuis le cotonnier, le cèdre ou sapin, long de 150 à 200 pieds, avec racines de 15 à 20 pieds de diamètre, et branches

## Travaux Publics.

intactes, jusqu'aux troncs d'arbres ordinaires. Ces débris flottants se réunissent quelquefois en immenses radeaux, et il est facile d'imaginer quelle force destructive possède une telle masse entraînée par un courant très rapide, et quels dommages sont causés à la rive, aux digues, aux ouvrages de protection, aux constructions en clayonnages, aux quais et aux jetées des ponts.

Le courant de la rivière est affecté par la marée qui remonte jusqu'à Chilliwack, à environ 48 milles en amont de New-Westminster ou 60 milles de l'embouchure de la rivière. Les observations de la marée, durant le jour, au débarcadère de Miller, ont démontré une variation de 12 à 30 pouces pendant l'hiver.

À New-Westminster les grandes mers montent ordinairement de cinq pieds, mais durant la saison de l'inondation l'eau baisse rarement de plus d'un pied à dix-huit pouces. Le courant, durant la marée montante, n'est pas apparent à la surface, excepté quand les eaux sont basses.

Au quai de roches, en dedans de l'embouchure de la rivière, on a constaté par des observations que la différence entre la plus haute et la plus basse marée est de onze pieds. À l'échelle de marée automatique placée dans le chenal, aux Iles de Sable, à deux milles du rivage, le plus haut point atteint dans une marée a été de 14 pieds. C'était le 11 janvier 1894, dans le plein de la lune; bien que la différence de niveau entre les grandes mers et les petites soit reconnue être de 14.7 pieds.

Pendant la crue des eaux, dans le but de s'assurer du degré d'inclinaison de la surface de la rivière durant tout le temps de la marée entre New-Westminster et l'échelle de marée placée sur les bancs de sable, à une distance de 18 $\frac{3}{4}$  milles, et entre les points intermédiaires, des observations géodésiques ont été faites dans le même temps, le 21 juin 1896, toutes les échelles étant rapportées à une seule donnée. Le tableau suivant donne le résultat des observations ainsi faites :

Entre.	Distance, milles.	Différence, niveau M. H. pieds.	Inclinaison par mille.	Différence, niveau M. B.	Inclinaison par mille.
New-West et Ewen's Cannery . . . . .	5.8	2.08	0.39	3.70	0.65
Ewen's do Laidlaw's do . . . . .	4.0	1.58	0.395	2.67	0.6675
Laidlaw's do Quai de pierre. . . . .	5.0	0.92	0.185	3.37	0.674
Quai de pierre et échelle de marée . . . . .	3.9	0.75	0.192	3.71	0.95
Totals . . . . .	18.7	5.33	...	13.45	.....

L'on peut voir par ce tableau que la plus grande inclinaison entre New-Westminster et le golfe, par conséquent l'endroit où le courant est le plus rapide, est entre les derniers points mentionnés sur le tableau précité, et c'est dans le voisinage du quai, en haut et en bas du courant, que les bords de la rivière ont été le plus affouillés.

Le présent rapport, qui est peut-être un peu long, a été fait dans le but de donner une notion claire et nette des éléments qui entrent pour une large part dans la solution de tous les problèmes se rapportant aux moyens à prendre pour régulariser les chenaux de cette rivière afin d'empêcher l'affouillement des bords et d'améliorer la navigation.

Il y en a qui veulent que l'on détourne les sources de quelques-uns des tributaires et qu'on les réunisse aux sources des autres rivières dont elles sont très rapprochées, afin d'écartier la masse d'eau qui se jette dans la rivière principale à l'époque des inondations. C'est là une chose qui ne pourrait se faire que par une exploration et des niveaux corrects. On doit ajouter qu'une telle proposition, si toutefois elle était possible, ne peut s'appliquer qu'aux cours d'eau en amont de Lytton, et non aux cours d'eau de la rivière Thompson.

Les travaux faits durant l'exercice 1896-97 sur la rivière Fraser ont consisté :  
(a) à prendre des sondages, à lever le plan de la rivière à partir de New-Westminster



jusqu'aux bancs de sable et à inspecter les marégraphes; (b) à faire la levée hydrographique de la rivière à partir de New-Westminster jusqu'à Agassiz dans le but d'empêcher l'affouillement des rives; (c) à enlever des troncs d'arbres du chenal et à faire le service ordinaire des bouées à l'embouchure de la rivière pour le ministère de la marine et des pêcheries, service pour lequel le ministère des travaux publics reçoit la somme de \$1,065.

(a) Les sondages pris pendant l'automne de 1896 ont couvert deux sections de la rivière Fraser,—l'une de ces sections s'étendant depuis la bouée-cloche indiquant le bord extérieur des bancs de sable, dans le district de Géorgie, jusqu'à la Pointe Garry.—5½ milles—et de là en remontant la rivière sur un parcours de 4 milles, soit une distance totale de 9½ milles, et l'autre comprenant la barre d'Annieville et les environs, à une courte distance en aval de New-Westminster. A l'embouchure les sondages font voir: 1° Que le minimum de profondeur dans le chenal en dehors de la pointe Garry est de 21 pieds à eau basse, grandes mers, soit une augmentation de profondeur depuis que l'on a commencé à améliorer le chenal de 13 pieds, et que l'extrémité extérieure des ouvrages de protection, s'étendant en dehors de la pointe Garry, est graduellement minée par suite de l'affouillement par le courant des rives en arrière des ouvrages; 2° que la barre vis-à-vis la pointe Garry s'est avancée vers le nord, rétrécissant le chenal le long de l'île Lulu, mais qu'en même temps le chenal sur la barre s'est quelque peu approfondi; 3° que l'affouillement en amont des ouvrages de protection à la pointe Garry a augmenté; 4° que le littoral de l'île Westham continue à être affouillé; 5° que l'extrémité d'amont du chenal longeant l'île Lulu a beaucoup diminué de profondeur au point de rendre très difficile l'accès des établissements de conserves situés à cet endroit. Il a été constaté que la profondeur de l'eau sur la barre d'Annieville avait beaucoup diminué lors de la crue d'été de 1896. Ce dépôt de sable formant la barre est intermittent. Avant 1894 la diminution de profondeur fut graduelle, et après l'inondation extraordinaire de cette année-là le sable cessa complètement de s'accumuler. Depuis 1895, le dépôt s'est graduellement reformé, mais non pas exactement au même endroit, et la profondeur est redevenue ce qu'elle était un an ou deux antérieurement. Il est possible que l'année prochaine une augmentation de profondeur se produise de nouveau.

(b) La levée hydrographique entre New-Westminster et Agassiz fut commencée le 1er mars 1897; les études ont été faites à partir de New-Westminster jusqu'à l'embouchure de la rivière Sumas.

Voici le système de triangulation que l'on adopta: des stations trigonométriques principales furent établies vis-à-vis les unes des autres le long des deux bords de la rivière, à des intervalles d'à peu près la largeur de la rivière, de manière à assurer la formation de triangles réguliers; des stations subsidiaires furent aussi établies sur des îles et des barres.

Les principales stations trigonométriques consistaient en poteaux de cèdre de 5 pieds de longueur et d'environ 8 pouces carrés, plantés solidement à une profondeur d'à peu près 3 pieds dans la terre. Les stations furent numérotées, les nombres pairs étaient placés sur la rive droite et les nombres impairs sur la rive gauche. Au sommet de chaque poteau un trou d'un pouce de diamètre fut percé à une profondeur d'un pouce. Dans ce trou un pavillon (fixé à un mât rouge et blanc) fut planté et mis à plomb par les hommes des stations pour observer les angles.

La vitesse du courant fut déterminée en différents endroits à l'aide d'un appareil électrique. Des expériences furent aussi faites pour constater la quantité de sédiments charriés par l'eau lors des crues.

Des marégraphes automatiques furent établis à Port-Haney et à Sumas, et lors des crues d'eaux des observations et des rapports furent faits au sujet de la montée et de l'abaissement de la rivière à Harrison, Lytton et Quesnelle, sur la Fraser (en haut).

Une table des marées a été préparée, indiquant l'heure et la hauteur de l'eau haute et de l'eau basse à la Pointe-Garry et à New-Westminster, et des extraits de cette table sont publiés tous les jours dans les journaux locaux pour l'information des pilotes et des pêcheurs. Les dépenses totales faites durant l'exercice 1896-97 relativement

## Travaux Publics.

aux observations des marées et aux levées hydrographiques dont je viens de parler se chiffrent par \$12,028.75.

(c) Le "Samson" a été employé, comme d'habitude à enlever des troncs d'arbres de la rivière et à baliser le chenal. L'on s'est aussi servi de ce bateau pour installer et inspecter les marégraphes.

Au commencement de l'année, des réparations considérables furent faites au "Samson." L'arbre de la roue d'arrière fut remplacé par un arbre en acier de 6 pouces de diamètre, qui coûta \$331.50. La coque et les machines furent aussi réparées, ce qui entraîna une dépense additionnelle de \$1,896. Total, \$2,227.50. Le "Samson" fut employé pendant presque tout le temps à enlever des troncs d'arbres du chenal de la rivière Fraser entre Sumas et l'embouchure, distance de 60 milles. L'on s'en servit aussi pour faire des sondages et lever le plan du chenal entre New-Westminster et l'embouchure de la rivière.

Le tableau suivant indique en détail le nombre d'heures que le "Samsona" été employé, ainsi que le temps consacré aux réparations, etc., etc., entre le 13 septembre 1896 et le 30 juin 1897, période qui couvre 245 jours ouvrables, équivalant à 2,470 heures ouvrables, non compris les dimanches :—

	Heures.
Bateau employé à enlever des troncs d'arbres.....	478
"    "    pour le service des bouées .....	355
"    réparé et peinturé.....	77½
"    employé pour faire des sondages et des levés de plans.....	417½
"    pour enfoncer des pilotis.....	70
"    pour déblayer le quai, etc.....	13
Arbre de la roue renouvelé.....	20
Estacade du quartier d'hiver réparée.....	23
Bateau employé pour installer et inspecter les marégraphes, etc.....	280
Temps consacré à construire deux passerelles, une pour le "Samson" et l'autre pour l'observatoire.....	93
Bateau arrêté par les tempêtes, la brume, la pluie et la neige.	179½
Temps consacré à prolonger le quai.....	139
Temps de congé.....	40
Temps consacré à expédier des fournitures, à nettoyer et à remplir la chaudière, etc.....	278
Total.....	2,473

Sous vapeur pendant.....	1,745½ heures.
Charbon consommé.....	318,050 livres.
Bois .....	220½ cordes.
Nombre de milles parcourus (en voyageant).....	2,287
"    "    (en travaillant).....	220½

Voici un état détaillé des dépenses faites en 1896-97 relativement au "Samson":—

Payé pour gages.....	\$5,560 81
"    charbon.....	737 50
"    bois.....	295 25
"    eau.....	30 00
"    provisions.....	1,025 90
"    munitions.....	190 39
"    équipement.....	183 71
"    touage.....	47 00
"    dépenses imprévues.....	48 23
Total.....	\$8,118 79

## RIVIÈRE SKEENA.

La rivière Skeena se trouve dans la section nord-ouest de la région occidentale de la Colombie-Britannique. Elle prend sa source dans les lacs et les glaciers situés entre les 55° et 56° parallèles de latitude nord et entre les 126° et 128° degrés de longitude ouest. Elle coule généralement dans une direction sud-ouest et se jette dans les eaux de l'océan Pacifique par les passages de Skeena-Nord, Télégraphe et Malaca, le détroit de Chatham, etc., à un point un peu au nord du 54° parallèle de latitude nord et à quelques milles à l'ouest du 130e degré de longitude ouest et à environ 650 milles, par le passage intérieur au nord-ouest de Victoria. Le principal port sur la Skeena est Port-Essington, qui se trouve sur la rive méridionale de l'estuaire au confluent des rivières Skeena et Oxtail, à 13 milles à l'est des passages d'entrée. Cette rivière est navigable pour les steamers d'un faible tirant d'eau, lorsque l'eau n'est pas trop haute, à partir du mois de mai jusqu'à la fin du mois de septembre, jusqu'à Hazelton, poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson établi sur la rive méridionale à une distance d'environ 173 milles de l'embouchure de la rivière. Ce poste est le point de distribution pour le pays de mines et de pâturages s'étendant au nord et à l'ouest vers les Montagnes-Rocheuses et le pays de la rivière de la Paix et à quelque distance au sud.

La rivière Skeena doit son importance dans la Colombie-Britannique surtout à ses riches pêcheries. Il y a en opération sur cette rivière 8 établissements de conserves de saumon, dont les propriétaires employent environ 300 bateaux. Les droits annuels de permis sont de \$10 par bateau, et l'on tire de cette source seulement un revenu de \$3,000 par année. En 1895, la production totale des conserves a été de 67,797 caisses, ce qui, à \$5 la caisse, moyenne du cours du marché en Angleterre, représente une somme de \$338,785.

Les travaux exécutés pendant l'exercice clos le 30 juin 1897 ont été restreints à l'amélioration des fonds de pêche du saumon dans les eaux de marée de l'estuaire qui s'étend à l'intérieur, à environ 20 milles de l'embouchure de la rivière. Des troncs d'arbres et du bois flottant ont été enlevés sur les bancs et dans les chenaux du lit de la rivière.

Une somme de \$1,347.50 a été dépensée de ce chef comme suit :

Gages .....	\$666 25
Louage d'un remorqueur.....	498 00
Matériaux.....	185 78
Total.....	\$1,347 53

Il y a, dans les biefs supérieurs de la rivière, deux ou trois endroits qui sont devenus dangereux pour la navigation. L'on devrait s'occuper de remédier à cela.

La rivière Skeena paraît à l'heure qu'il est être la voie naturelle par laquelle les passagers et les marchandises peuvent être le plus commodément transportés dans le riche district minier de la partie nord et nord-est de la province et dans la région de la rivière de la Paix; pour cette raison l'on est justifiable de faire des dépenses dans le but d'en rendre la navigation sûre.

## STATION DE QUARANTAINE DE WILLIAM'S-HEAD.

La station de quarantaine de la Colombie-Britannique à William's-Head est située à 8 milles à peu près au sud-est de la ville de Victoria et couvre une superficie d'environ 60 acres.

Au printemps de 1892, un quai sur pilotis en eau profonde fut construit près de cette station de quarantaine; le métal Muntz requis pour couvrir les pilotis afin de les empêcher d'être détruits par les vers marins fut fourni par le gouvernement.

Ce quai est situé dans la baie de Parry, qui s'ouvre dans la direction de Victoria, du côté ouest de William's-Head. Il a 480 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur, et a, du côté sud, un abord de 320 pieds conduisant à l'hôpital et aux abris pour les passagers de première classe, et un autre, du côté nord, conduisant au bâtiment à désinfection et aux abris pour les Chinois et les Japonais.

## Travaux Publics.

Durant l'exercice expiré le 30 juin 1897, un grand nombre de pilotis non protégés qui avaient été rongés par les tarets ont été enlevés et remplacés par d'autres. D'autres réparations ont aussi été faites au quai. Dépenses totales, \$3,422.02.

Une somme additionnelle de \$136.90 a été employée à améliorer le système de l'aqueduc afin de purifier l'eau, etc.

### DRAGAGE.

Durant l'exercice expiré le 30 juin 1897, du dragage a été fait aux endroits suivants, principalement avec les dragueurs de l'Etat, mais aussi dans certains cas avec des dragues louées. Les dragueurs appartenant au ministère des travaux publics sont loin d'être en nombre suffisant pour permettre de faire d'une manière satisfaisante les travaux considérables de creusage que le gouvernement fédéral est obligé d'entreprendre tous les ans à cause de l'augmentation dans le tonnage et le tirant d'eau des navires en général et par suite de la nécessité qui s'impose d'approfondir les havres sur les côtes maritimes, d'améliorer les voies de navigation, d'ouvrir de nouvelles routes sur les eaux intérieures, etc.

#### PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Havre de Fourchu—Côte sud-est, Ile du Cap-Breton.  
Rivière de Larry—Côte sud-est, Nouvelle-Ecosse.  
Havre de Liverpool do do  
Havre de Port-Mouton do do  
Havre de Wallace—Déroit de Northumberland.  
Port de Yarmouth—Côte sud-ouest, Nouvelle-Ecosse.

#### PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Quai de Connolly, port de Charlottetown.  
Crapaud, Victoria—Déroit de Northumberland.  
Egout de l'édifice fédéral, cale de la rue George—Charlottetown.  
Cales de la traverse, rue Prince do  
Cale de McMillan do  
Embarcadère du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Charlottetown.  
Quai et cale de Poole—Charlottetown.  
Webster-Corner, rivière de l'Est ou d'Hillsborough—Charlottetown.

#### PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Frédéricton—Rivière Saint-Jean.  
Rivière Jemseg—Affluent de la rivière Saint-Jean.  
Moulins de Purves—Port de Saint-Jean.  
Havre de Richibouctou (embouchure de la rivière), déroit de Northumberland.  
Ile de la Cuiller—Rivière Saint-Jean.  
Traverse—Rivière Ristigouche.  
Bassins du port d'hiver—Havre de Saint-Jean.

#### PROVINCE DE QUÉBEC.

##### CHENAL DES NAVIRES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC (fleuve Saint-Laurent).

Belœil—Rivière Richelieu, rive ouest.  
Berthier (en haut)—Chenal de Berthier, rive nord du fleuve Saint-Laurent.  
Boucherville—Rive sud du fleuve Saint-Laurent.  
Calumet—Rivière Ottawa, rive nord.  
Châteauguay—Rivière Châteauguay, affluent du fleuve Saint-Laurent, rive sud.  
Grenville—Rivière Ottawa, rive nord.  
Laprairie—Rive sud du fleuve Saint-Laurent.  
Bassin Louise—Port de Québec, côté nord, estuaire du Saint-Laurent.  
Papineauville—Rivière Ottawa, rive nord.  
Pointe-aux-Trembles (en haut)—Fleuve Saint-Laurent, rive nord.  
Rivière Saint-François—Affluent du fleuve Saint-Laurent, rive nord.  
Anse de Sillery—Estuaire du Saint-Laurent, côté nord du port de Québec.  
Saint-Jean des Chaillons—Fleuve Saint-Laurent, rive sud.  
Saint-Valentin—Rivière Richelieu, rive ouest.

## PROVINCE D'ONTARIO.

Belle Rivière—Lac Saint-Clair, rive sud.  
 Belleville—Baie de Quinté, embouchure de la rivière Moira.  
 Bowmanville (port Darlington)—Lac Ontario.  
 Cobourg—Lac Ontario.  
 Baie-des-Français (havre de Pickering)—Lac Ontario.  
 Hamilton—Lac Ontario.  
 Hawkesbury—Rivière Ottawa, rive sud.  
 Rivière Kaministiquia—Embouchure de la rivière, baie du Tonnerre, lac Supérieur.  
 Meaford—Baie Georgienne, rive sud, lac Huron.  
 Midland—Baie Georgienne, lac Huron.  
 Newcastle—Lac Ontario.  
 Owen-Sound—Baie Georgienne, lac Huron.  
 Pénétanguishene—Baie Georgienne, lac Huron.  
 Pointe-Edouard—Rivière Saint-Clair.  
 Port-Arthur—Baie du Tonnerre, lac Supérieur.  
 Port-Hope—Lac Ontario.  
 Port-Stanley—Lac Erié, rive nord.  
 Prescott—Haut du Saint-Laurent, rive nord.  
 Rivière Thames—Embouchure de la rivière dans le lac Saint-Clair.  
 Sandwich—Rivière Détroit, rive sud.  
 Rivière de la Nation du Sud—Tributaire de l'Ottawa, rive sud.  
 Whitby—Lac Ontario.

## PROVINCE DU MANITOBA.

Rivière Rouge—Embouchure du lac Winnipeg.

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Havre de Nanaïmo—Ile de Vancouver.  
 Port de Vancouver, anse de Burrard—District de New-Westminster.  
 Victoria (havre intérieur)—Ile de Vancouver.

## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

## DRAGAGE DANS LE HAVRE DE FOURCHU.

Le havre ou l'anse de Fourchu, dans la baie de Fourchu, se trouve au nord de Fourchu-Head et ne peut abriter que les petits bateaux. La population de la localité est d'environ 200 habitants, vivant surtout de pêche; on y compte 2 magasins, une scierie, des homarderies, un bureau de messagerie, etc.

La baie de Fourchu n'offre pas d'abri et l'abord en est dangereux. A l'ouest se trouvent plusieurs rochers et hauts-fonds, et à l'entrée de l'anse de Fourchu il y a une barre qui est presqu'à sec à marée basse.

En 1895-96, l'on se servit du dragueur "Geo. McKenzie" pour commencer à ouvrir un passage à travers la barre et à creuser dans le havre un chenal de 8 pieds de profondeur à marée basse, grandes mers. Les grandes mers montent de 5 pieds, et les petites mers de 4 pieds.

Durant l'exercice 1896-97, l'on a continué à creuser la barre vers l'embouchure jusqu'à une profondeur de 8 pieds à marée basse, grandes mers. A la date du 30 juin 1897, le passage droit ouvert était de 80 pieds de largeur et 1,100 pieds de longueur, et de 50 pieds de largeur sur 550 pieds de longueur. Il restait alors une section de 550 pieds à porter à une largeur de 30 pieds et une autre section de 600 pieds à porter à la pleine largeur de 80 pieds pour compléter jusqu'à l'océan Atlantique le chenal projeté de 8 pieds de profondeur. De plus, il restait un bassin de 1,200 x 24 pieds à former à l'intérieur de l'endroit où les travaux furent commencés en 1895-96. Comme cet endroit se trouve exposé aux vents du sud et de l'est, il fallut opérer en dedans de l'anse et le dragage ne se fit qu'à marée haute, vu que les marées-salopes ne pouvaient franchir la barre à eau basse.

## Travaux Publics.

En outre, le temps fut orageux et brumeux, de sorte que les travaux n'avancèrent que très lentement. L'on dragua du 22 août au 24 octobre 1896; 3,600 verges cubes de vase et de pierre furent enlevées et déposées à une distance de  $\frac{3}{4}$  de mille. A la date en dernier lieu mentionné, ordre fut donné de conduire le dragueur dans son quartier d'hiver.

### DRAGAGE À LA RIVIÈRE DE LARRY.

Rivière de Larry est un établissement situé dans le comté de Guysboro', à l'extrémité ouest de la baie de Tor et à 13 milles du havre Molasses.

La population est d'environ 400 habitants, vivant principalement de pêche. Le ministère a déjà fait draguer ici dans le but d'augmenter la profondeur du chenal de la rivière et d'ouvrir un nouveau chenal pour atteindre le quai. Pendant l'exercice 1896-97, le dragueur *George McKenzie* a opéré ici dans des conditions défavorables; il eut à supporter de grands vents et une mer agitée qui occasionnèrent des retards par suite des avaries à la drague et au remorqueur. Le dragage fut fait à une profondeur de 8 pieds à marée basse, et les 6,135 verges cubes de vase, sable, pierre et gravier enlevées furent déposées à une distance de 1 à  $1\frac{1}{2}$  mille. Le chenal et les abords du quai furent redressés et creusés. Ces travaux seront continués pendant l'exercice 1897-98. Les grandes marées s'élèvent à 8 pieds et les basses à 5.

### DRAGAGE À LIVERPOOL.

La ville de Liverpool, à la tête de la baie de Liverpool, au sud-est de la Nouvelle-Ecosse, est le chef-lieu du comté de Queen, et elle a une population de 2,500 âmes environ; avec le village de Milton, situé deux milles plus haut sur la rivière Liverpool, où il y a d'importantes scieries, la population compte à 3,700 habitants. Cette localité fait un commerce considérable avec Halifax, les Etats-Unis et les Indes Occidentales.

Le port de Liverpool ne gèle jamais. Les grandes marées s'élèvent à 6 pieds et les basses à 5 pieds.

Le dragage exécuté dans ce port par le département s'est fait jusqu'à près de l'entrée de la rivière Mersey, vis-à-vis la ville: la hauteur de la barre au-dessus de laquelle il n'y avait que 5 pieds d'eau a été réduite.

Pendant l'exercice 1896-97, le dragueur *Canada* a travaillé ici depuis le 10 septembre jusqu'au 7 décembre 1896, jour où il prit ses quartiers d'hiver. Le dragueur reprit son travail le 4 mars 1897 et le termina le 24 du même mois; ordre lui fut alors donné d'aller travailler à Port-Mouton.

Le travail fait à Liverpool consiste en une tranchée de 175 pieds de largeur sur environ 11 pieds de profondeur en travers de la barre pour établir une profondeur de 13 pieds à marée basse, et en améliorations dans le chenal du port et les abords du quai.

Il a été enlevé 20,790 verges cubes de vase, bran de scie et de sable qui ont été déposés à une distance de  $3\frac{1}{4}$  milles.

### DRAGAGE À PORT-MOUTON.

Port-Mouton, comté de Queen, est un petit village de moins de 400 habitants; il se trouve à 10 milles à l'ouest de Liverpool, sur la baie du même nom. Il y a dans ce village deux magasins, une fabrique de conserves de homard, un hôtel, une scierie et un bureau de l'*American Express Company*.

Les habitants des environs s'occupent principalement de pêche. Le dragueur *Canada* fut envoyé par le département pour redresser et approfondir le chenal à l'entrée du port et aux abords des quais. Il commença son travail le 24 juin 1896 et continua jusqu'à la fin de l'exercice 1896-97. Pendant ces quelques jours, il a enlevé 1,350 verges cubiques de sable fin du chenal, lui donnant une profondeur de 9 pieds à marée basse. Les matières enlevées ont été déposées à un mille de distance.

Les grandes marées s'élèvent à  $7\frac{1}{2}$  pieds et les basses à  $5\frac{3}{4}$ .

## DRAGAGE À WALLACE.

Wallace, comté de Cumberland, est un port de mer situé sur le détroit de Northumberland, avec 16 pieds d'eau sur la barre à eau basse; c'est le plus beau havre de la côte, après Pictou. L'entrée du port a environ deux encablures de largeur; mais le chenal, sur une distance de trois milles dans la baie, est sinueux. En face du village, le havre a une largeur de plus d'un mille, mais le chenal entre les battures n'a que 60 à 70 verges avec 5 ou 6 brasses d'eau à marée basse. Les grandes marées s'élèvent à 8 pieds et les basses à 5 pieds.

Il y a à Wallace 12 magasins, scieries, moulins à farine, tanneries et manufactures. Dans les environs, on trouve d'importantes carrières de pierre de taille, de pierre à chaux et de gypse. La population est d'environ 400 âmes.

L'amélioration du chenal, des abords des quais, etc., a été entrepris par le dragueur *Geo. MacKenzie* en 1895-96, et pendant le présent exercice, du 1<sup>er</sup> juillet au 11 août 1896; 10,260 verges cubes de vase, etc., furent enlevées pour creuser les battures depuis le quai jusqu'au chenal, ce qui donne à l'extrémité extérieure du quai un bassin de 7 pieds de profondeur à marée basse. Les matières enlevées, toutes de la vase, ont été déposées à 2 milles de distance.

## DRAGAGE À YARMOUTH.

Yarmouth, comté de Yarmouth, est une ville d'une étendue considérable, ayant plus de deux milles de longueur. Sa population dépasse 6,000 âmes, et il se fait un grand commerce en produits des pêcheries et en articles manufacturés. C'est le terminus du chemin de fer *Dominion Atlantic* et de la ligne des vapeurs faisant le service de Boston et appartenant à la *Yarmouth Steamship Company*, etc.

Le chenal conduisant aux quais est étroit et sinueux, mais il est bien indiqué par des bouées. Le mouillage, derrière l'île Bunker, est sûr et à l'abri des vents. Le gouvernement fédéral s'est préoccupé du dragage depuis 1875 et dans les années qui suivirent 1885 jusqu'à 1889 ainsi qu'en 1893-94.

Pendant l'exercice 1896-97, le dragueur *St. Lawrence* arriva à Yarmouth le 28 octobre 1896, et commença le creusage sans retard, élargissant et redressant le chenal. Les travaux furent arrêtés le 31 décembre, et le dragueur prit ses quartiers d'hiver dans le port.

Au printemps 1897, il reprit ses opérations le 22 avril et les continua sans interruption jusqu'à la fin de l'exercice. Le creusage est fait à une profondeur de 17 pieds à marée basse, et les améliorations exécutées ont donné beaucoup de satisfaction aux gens de mer et aux armateurs de la localité. En 1896-97 il a été enlevé 42,700 verges cubes de glaise, pierre, gravier, sable, vase, etc., qui ont été déposées à 4 milles de distance.

Les grandes marées s'élèvent à 16 pieds et les basses à 13 pieds.

## ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## DRAGAGE AU QUAI CONNOLLY, CHARLOTTETOWN.

Entre le 24 août et le 2 septembre, le dragueur *Prince Edward* fit du creusage le long du quai Connolly à Charlottetown et aux abords; il enleva en tout 4,635 verges cubes de vase et sable.

## DRAGAGE À CRAPAUD, VICTORIA.

Crapaud-Road (Victoria) comté de Queen, est un mouillage de peu d'étendue, mais sûr, à l'embouchure de la rivière.

L'espace dans lequel les vaisseaux peuvent circuler, dans une profondeur de 12 à 15 pieds à eau basse, n'a qu'un demi-mille de long et deux encâblures de large, mais il est plus grand pour les bâtiments d'un faible tonnage. L'entrée, qui n'a que 180 verges de large, se trouve entre des battures.

Le pays est bien peuplé, et Crapaud est un port d'expédition important. Les grandes marées s'élèvent à 8 pieds et les basses à 6 pieds.

Des dragages considérables ont été faits ici par le département dans le passé, pour l'amélioration du canal d'entrée au-dessus de la barre et des abords des quais. Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, le dragueur *Prince Edward* fonctionna depuis le 4 septembre jusqu'au 17 novembre 1896, creusant le chenal et les abords des quais à une profondeur de 9½ pieds à marée basse; 19,870 verges cubes de sable et vase furent enlevées; ces matières furent déposées à 1¼ mille de distance.

Les travaux ont été contrariés par le mauvais temps, etc.

DRAGAGE DE L'ÉGOUT DE L'ÉDIFICE FÉDÉRAL, RUE GREAT GEORGE, CHARLOTTETOWN.

Dans le but de prolonger l'égout de l'édifice public de Charlottetown, depuis la cale en face de la rue Great George où il avait d'abord sa décharge, jusqu'aux eaux basses, le dragueur *Prince Edward* fut employé, du 10 au 26 août 1896, à creuser une tranchée de 10 pieds de profondeur, etc., ce qui nécessita l'enlèvement de 5,355 verges cubes de vase qui furent déposées à un mille de distance.

DRAGAGE À LA CALE DE LA TRAVERSE, RUE PRINCE, CHARLOTTETOWN.

La traverse de la rue Prince, dans le port de Charlottetown, est la propriété du gouvernement local qui l'exploite. Elle a une importance considérable et il s'y fait beaucoup de trafic, attendu qu'elle met en communication Charlottetown, avec les débarcadères de Southport et de la Pointe Rocheuse.

Des dragages ont été faits ici dans le passé par le gouvernement fédéral pour améliorer et approfondir les abords du quai.

Pendant l'exercice 1896-97, le dragueur *Prince Edward* travailla du 26 au 29 mai et du 15 au 30 juin 1896. A cette dernière date, les travaux continuaient encore; 3,420 verges cubes de glaise et de vase avaient été enlevées et déposées à 1¼ mille de distance, et on avait obtenu une profondeur de 12 pieds à marée basse. Les matières draguées furent déposées à 1¼ mille de distance.

DRAGAGE À LA CALE ET AU QUAI M'MILLAN, CHARLOTTETOWN.

Du 3 au 25 juillet 1896, le dragueur *Prince Edward* fut employé à augmenter la profondeur de l'eau à la cale McMillan et au quai, dans le havre de Charlottetown.

La quantité totale de matières draguées autour du quai et de la cale, qui sont proches de la cale de la traverse de la rue Prince, fut de 6,165 verges cubes, en général de la vase; la profondeur obtenue est de 10 pieds à marée basse.

DRAGAGE AU QUAI DU CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD, CHARLOTTETOWN.

Ce quai est le terminus du chemin de fer du gouvernement local dans le port de Charlottetown; il s'y fait un mouvement considérable.

Des dragages importants ont été exécutés dans le passé par le département des travaux publics en rapport avec ce quai.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, le dragueur *Prince-Edward* travailla du 17 au 26 mai et du 7 au 15 juin 1897.

Le lit fut creusé du côté ouest du quai du chemin de fer à une profondeur de 18 pieds à marée basse sur une distance de 300 pieds et une largeur de 65 pieds, ce qui nécessita l'enlèvement de 5,400 verges cubes de vase et glaise.

A la date mentionnée, le travail a été interrompu pour laisser la place libre à un vapeur océanique qui devait charger du grain, etc. Les matières enlevées furent déposées à un 1¼ mille des travaux.

Les grandes marées s'élèvent habituellement à 9½ pieds et les basses à 8 pieds. Cependant, les marées sont beaucoup influencées par les vents.



## DRAGAGE AU QUAI POOLE, CHARLOTTETOWN.

Ce quai, dans le port de Charlottetown, est en face d'une cale qui est la continuation de la rue Great George.

Le dragueur *Prince Edward* travailla ici pendant sept jours en juillet et sept jours en août 1896, et enleva 6,030 verges cubes, principalement de vase, creusant à une profondeur de 17 pieds à marée basse, dans le bassin et aux abords du quai.

## DRAGAGE À WEBSTER'S-CORNER, RIVIÈRE DE L'EST.

Webster's-Corner est un endroit de la rivière de l'Est de l'Île du Prince-Edouard, à mi-chemin environ entre Charlottetown et Mount Stewart où l'on a fait au chenal quelques dragages qui étaient nécessaires.

Le dragueur *Prince Edward* n'y a travaillé qu'un jour, le 25 novembre 1896, a enlevé 203 verges cubes de terre à brique, donnant une profondeur de 12 pied et au basse. La glace qui se formait sur la rivière arrêta le travail.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

## DRAGAGE À FRÉDÉRICTON.

La ville de Frédéricton, comté d'York, située sur la rivière Saint-Jean, à environ 65 milles de la ville de Saint-Jean, a une population de 7,000 à 8,000 âmes. Elle est la capitale de la province du Nouveau-Brunswick et forme un centre industriel et commercial assez important.

La rivière Saint-Jean, en cet endroit, a une largeur d'un demi-mille, et c'est la tête de la navigation pour les vaisseaux océaniques.

Des dragages furent faits en cet endroit pendant l'exercice 1896-97 par le dragueur *New Dominion*, du 30 juillet au 9 août 1896. Le chenal de la rivière fut creusé à 11 pieds au-dessous des basses eaux sur une largeur de 100 pieds devant la ville, ce qui occasionna l'enlèvement de 2,850 verges cubes de sable, gravier, etc., qui furent déposées à une distance de 2 milles. Le 9 avril le dragueur reçut ordre de se rendre à Saint-Jean.

## DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE JEMSEG.

La rivière Jemseg, comté de Queen, un court affluent qui joint le Grand Lac à la rivière Saint-Jean, a un mouvement considérable de navigation pour les vapeurs et pour les voiliers.

Les villages de Haut et Bas-Jemseg, avec leurs jetées, sont proches de son entrée dans la rivière Saint-Jean, et de grandes quantités de fret y sont chargées pour Saint-Jean, etc.

Le chenal, dans lequel il y a des bancs et des courbes, avait déjà, à diverses époques, été amélioré par le dragage.

Pendant l'exercice 1896-97, le dragueur *New Dominion* a fonctionné du 1<sup>er</sup> au 20 juin 1897, et il travaillait encore à cette dernière date. Dans le chenal en face du quai, la profondeur fut portée à 12 pieds, et aux deux bancs près du quai Oakley et dans le chenal de flottage, elle fut portée à 11 pieds à eau basse.

La quantité totale de sable et de vase enlevée, 9,275 verges cubes, fut déposée à 2 milles de distance.

## DRAGAGE AU MOULIN PURVIS, PORT DE SAINT-JEAN.

Entre le 16 et le 18 juillet 1896, le dragueur *New Dominion* enleva 400 verges cubes de tuf au moulin Purvis, port de Saint-Jean, creusant trois pieds à la queue de la cale du moulin.

## Travaux Publics.

### DRAGAGE À RICHIBOUCTOU.

La Richibouctou est une des rivières les plus importantes du Nouveau-Brunswick, et elle est visitée chaque année par un grand nombre de vaisseaux qui viennent y charger du bois.

Il y a des établissements florissants sur ses rives, et la population pratique l'agriculture, l'industrie du bois, la navigation, la pêche, etc.

A trois milles de son embouchure se trouve la ville de Richibouctou, chef-lieu du comté de Kent.

Quoique l'entrée de la rivière soit rendue irrégulière par de nombreuses baies, elle n'y a pas moins de 160 verges de largeur, mais le chenal est beaucoup plus étroit.

La barre de la Richibouctou est dangereuse et sujette à des changements. De nombreux dragages ont été faits en différents temps à Richibouctou pour améliorer la navigation, en creusant sur la barre et les battures, et en général en redressant et approfondissant le chenal.

Pendant l'exercice, le dragueur *Canada* a travaillé du 1<sup>er</sup> juillet au 27 août 1896 pour creuser et redresser le chenal Albion au travers de la barre, afin de donner aux vaisseaux un passage de 12 pieds à marée basse, avec une largeur moyenne de 100 pieds. Il a été enlevé une quantité totale de 13,230 verges cubes de sable, etc., qui ont été déposées à une distance de 2 milles.

A Richibouctou, les grandes marées s'élèvent à 4 pieds et les basses 2½ pieds.

### DRAGAGE AU QUAI DE D'ILE DE LA CUILIER, RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Il y a dans le voisinage du quai de l'île de la Cuiller, rivière Saint-Jean, deux carrières de granit gris qui sont exploitées activement pour usage en Canada et pour l'exportation aux États-Unis. Afin de faciliter l'expédition par eau, de ce quai, le dragueur *New Dominion* a creusé les abords du chenal principal au quai et la place d'attériement en avant; il a enlevé 3,000 verges cubes de vase, etc., du 21 au 30 juillet 1896.

### DRAGAGE À LA TRAVERSE, RIVIÈRE RISTIGOUCHE.

La rivière Ristigouche, dans sa partie navigable (non compris les biefs navigables seulement pour les bateaux) forme un estuaire ou un bras de mer variant de 1½ à 3 milles sur les 17 premiers milles. Il y a des établissements florissants sur les bords de la rivière, et l'industrie du bois, des conserves de saumon et de homard, etc., y est en pleine prospérité. C'est une des rivières les plus importantes du Canada. Dalhousie, chef-lieu du comté de Ristigouche, est situé à son embouchure sur la Baie des Chaleurs, et Campbellton, une localité importante et pleine d'avenir, se trouve aussi sur ses bords, 17 milles en amont.

La Traverse est une partie de la rivière Ristigouche, en aval de Campbellton, obstruée par des bancs, entre les phares de la Pointe du Chêne et de Campbellton. Des dragages considérables avaient déjà été faits par le département entre ces phares pour creuser et redresser le chenal sur la Traverse, et pendant l'exercice 1896-97 le dragueur *St. Lawrence* y fonctionna du 1<sup>er</sup> juillet au 10 octobre, creusant à 16 pieds à marée basse et enlevant 47,950 verges de sable, etc., qui furent déposées à 6 milles de distance. A Ristigouche, les grandes marées s'élèvent à 9 pieds et les basses à 6 pieds.

### DRAGAGE AU PORT D'HIVER, HAVRE DE SAINT-JEAN.

Saint-Jean, la métropole commerciale de la province du Nouveau-Brunswick, est située à l'embouchure de la rivière Saint-Jean dans la Baie de Fundy. Sa situation géographique et son port ouvert toute l'année lui donnent rang parmi les ports d'hiver du Canada, et ses affaires à ce point de vue s'accroissent considérablement.

Il a été dépensé beaucoup d'argent, et la ville et le département ont fait de grands efforts pour augmenter les facilités de la navigation. On est à construire de nouveaux quais et à faire des dragages considérables pour permettre aux plus gros navires océaniques d'y entrer et d'y prendre ou débarquer des chargements.

Pendant l'exercice 1896-97, le département des travaux publics a mis deux dragueurs en opération pour creuser un grand bassin du côté ouest du havre, où la ville construit de beaux quais et pourvoit à toutes les facilités possibles pour le commerce d'exportation en hiver.

Le dragueur *New Dominion* a travaillé au creusage de ce bassin depuis le 18 août 1896 jusqu'au 21 mai 1897, enlevant 72,352 verges cubes de glaise, vase, sable, débris, etc., jusqu'à une profondeur de 18 pieds à marée basse. Le dragueur *Cap Breton* commença des opérations le 6 octobre 1896, et à la fin de l'exercice, il avait enlevé 54,918 verges cubes de glaise, pierre, etc., creusant à 28 pieds à marée basse. La quantité totale de matières enlevées a été 127,240 verges cubes qui ont été déposées à une distance de 1 à 2½ milles.

Les grandes marées ordinaires s'élèvent à 26 pieds et les basses à 20 pieds.

# Travaux Publics.

## DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES.

CLASSIFICATION DES DÉBOUSÉS DES DRAGEURS EMPLOYÉS PAR LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ  
le 30 juin 1897.

DRAGEUR "ST. LAWRENCE."

Item.	Juillet.		Août.		Septembre		Octobre.		Novembre		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		\$	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	483	33	476	42	480	52	472	97	483	33	483	33	384	71	182	33	224	67	411	75	483	33	483	33	5,050	02
Charbon.....	1,038	00	1,038	00	1,038	00	290	00	424	08	424	08	68	15	188	19	188	19	122	88	188	19	188	19	1,940	27
Comestibles.....	141	29	141	29	141	29	141	29	175	40	175	40	11	35	11	35	11	35	122	88	148	70	148	70	1,444	79
Approvisionnement.....	17	57	17	57	17	57	27	51	9	71	9	71	11	35	11	35	203	94	14	33	148	70	148	70	1,25	86
Équipement.....	150	44	150	44	150	44	3	75	150	44	150	44	11	35	11	35	203	94	14	33	148	70	148	70	628	42
Eau.....	36	10	36	10	36	10	8	75	147	65	12	06	11	35	11	35	324	19	473	32	946	54	946	54	58	93
Réparations.....	107	51	107	51	107	51	8	45	50	00	54	00	8	60	8	60	324	19	16	00	52	00	52	00	2,976	61
Pilotage.....	78	00	78	00	78	00	115	00	5	65	17	30	8	60	8	60	4	14	15	49	52	00	52	00	573	00
Imprevues.....	15	78	15	78	15	78	.....	.....	5	65	17	30	8	60	8	60	4	14	15	49	52	00	52	00	72	44
Totaux.....	561	33	554	42	2,381	07	1,058	97	862	09	1,175	88	472	81	182	33	756	94	1,053	77	1,818	76	1,818	76	11,970	34
Frais d'exploitation.....	561	33	554	42	2,273	56	1,050	52	714	44	1,175	88	472	81	182	33	228	81	566	12	872	22	872	22	9,455	46
Rep., ordinaires.....	.....	.....	.....	.....	107	51	8	45	147	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	20	33	11	.....	.....	.....	.....	368	92
do extraordinaires.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	520	93	454	54	946	54	946	54	2,210	96
Totaux.....	561	33	554	42	2,381	07	1,058	97	862	09	1,175	88	472	81	182	33	756	94	1,053	77	1,818	76	1,818	76	11,970	34

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—Suite.

CLASSIFICATION DES DÉPENSES DES DRAGEURS employés par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897—Suite.

DRAGEUR "CANADA."

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	403 00		404 02		415 50		403 00		403 00		328 84		208 85		155 00		172 49		335 78		402 06		403 00		4,035 14	
Charbon.....					487 38		5 00		5 30		5 00										349 12		84 43		846 80	
Comestibles.....					316 39		93 38		94 71		77 61		31 97								102 89		5 61		801 38	
Appropriements.....					21 94				2 77		6 25				25 00		19 76				1 00		139 70		36 21	
Équipement.....					240 53												164 89								642 65	
Eau.....					27 10						15 15														42 25	
Réparations.....					16 06		1 40		5 78		6 70				35 99		406 42		108 82		448 94		20 57		1,051 57	
Pilotage.....					66 00		42 00		42 00		4 00				15 00				30 00		46 00		46 00		406 00	
Quaiage.....					38 00		10 00		61 84		15 00		15 72		13 75				3 10		15 00		17 00		216 84	
Imprévues.....											20 08										12 21		6 41		81 27	
Totaux.....	468 00		469 02		1,654 79		569 78		615 40		473 63		271 54		244 74		763 56		588 11		1,377 82		722 72		8,219 11	
Frais d'exploitation.....	468 00		469 02		1,637 84		568 38		609 02		466 03		271 54		208 75		192 25		31 00		921 33		456 42		6,301 08	
Rép. ordinaires.....					16 95		1 40		5 78		6 70				35 99						9 08		256 30		39 91	
do extraordinaires.....																					447 41				1,878 12	
Totaux.....	468 00		469 02		1,654 79		569 78		615 40		473 63		271 54		244 74		763 56		588 11		1,377 82		722 72		8,219 11	

DRAGEUR "NEW DOMINION."

Gages.....	439 44	576 42	466 24	470 00	468 14	464 19	468 49	470 00	438 12	473 13	52 06	39 62	4,734 17
Charbon.....			273 75	84 87	82 50	53 34		101 61	187 74	52 14			927 63
Comestibles.....			93 78	21 00	15 30	37 84	6 30	15 92				32 83	32 83
Appropriements.....			45 76		63 25							84 10	274 24
Équipement.....									344 54			101 26	554 81
Eau.....			837 30	131 86	13 35	81 60	41 61	52 77	264 20	80 34		115 00	460 80
Réparations.....			204 00	12 00	80 00	107 50	13 75	23 50	98 66			95 29	1,670 99
Quaiage.....						2 89						360 00	720 75
Imprévues.....													80 00
Totaux.....	439 44	576 42	1,920 83	719 73	722 54	919 74	530 15	663 80	1,333 26	605 61	199 40	828 10	9,459 11
Dép. d'exploitation.....	439 44	576 42	1,083 53	587 87	709 19	737 36	488 54	611 03	1,234 00	525 27	52 06	531 54	7,576 85
Réparat. ordinaires.....			837 30	131 86	13 35	172 38	41 61	38 91	40 74	80 34		296 56	1,276 15
do extraordinaires.....						10 00		13 86	57 92		147 43		606 11
Totaux.....	439 44	576 42	1,920 83	719 73	722 54	919 74	530 15	663 80	1,333 26	605 61	199 40	828 10	9,459 11

DRAGEUR "PRINCE EDWARD."

Gages.....	551 84	538 69	534 50	537 75	531 25	212 80	140 18	50 00	50 00	97 00	331 18	351 50	3,926 78
Charbon.....			459 99	36 00	20 20	20 20						117 48	633 67
Comestibles.....			403 45		44 17	49 35	1 72				38 50	156 66	537 19
Appropriements.....									233 87		40 46	40 95	341 98
Équipement.....			72 01	46 50	56 50	22 70					564 20	51 97	342 59
Eau.....			433 14	8 25	3 66	22 61					542 39	416 14	1,425 39
Réparations.....			10 00								325 00		10 00
Pilotage.....					2,317 50	5 00							2,647 50
Quaiage.....			27 50	14 65	39 68	0 50	0 85				51 86		79 36
Imprévues.....											8 72		63 80
Totaux.....	598 34	585 19	1,930 50	652 35	2,992 76	331 25	142 75	50 00	283 87	97 00	1,305 34	1,195 28	10,164 92
Frais d'exploitation.....	598 34	585 19	1,497 45	644 30	2,989 10	331 25	142 75	50 00	50 00		741 14	425 17	8,054 69
Réparat. ordinaires.....			453 14	8 25	3 66				233 87	97 00	488 22	770 11	1,559 20
do extraordinaires.....													
Totaux.....	598 34	585 19	1,930 50	652 35	2,992 76	331 25	142 75	50 00	283 87	97 00	1,305 34	1,195 28	10,164 92

## DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—Suite.

CLASSIFICATION DES DÉPENSES DES DRAGUEURS EMPLOYÉS PAR LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ  
le 30 juin 1897—Suite.

DRAGUEUR "GEO. MCKENZIE."

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	524	25	494	50	493	95	497	75	303	07	105	00	35	46	38	40	38	75	238	51	348	25	367	18	3,485	07
Charbon.....			150	00	150	00	48	00											88	80	33	20	202	00	400	00
Comestibles.....					2	00	7	86			2	68							90	00	23	01	75	91	125	64
Approvisionnements.....													7	25			194	25			32	81	12	60	246	91
Équipement.....	69	00	46	00	28	75	7	00	7	00							19	00			72	00	75	00	297	75
Reparations.....					35	48	64	05	3	19											53	44	92	93	268	09
Remorquages.....					400	00	24	00	2,523	84											1,099	00	445	00	4,467	84
Quaiage.....					27	51	12	65					2	23	0	80					150	00			174	00
Imprévues.....																					13	63	4	00	73	93
Totaux.....	593	25	540	50	1,137	69	661	31	2,830	10	107	68	44	94	39	29	252	00	430	42	1,825	34	1,274	71	9,737	23
Frais d'exploitation.....	593	25	540	50	1,102	21	597	26	2,826	91	107	68	44	94	39	29	88	75	430	42	1,791	90	1,169	18	9,212	29
Reparat. ordinaires.....					35	48	64	05	3	19							19	00			22	00	105	53	143	72
do extraordinaires.....																	194	25			81	44			381	22
Totaux.....	593	25	540	50	1,137	69	661	31	2,830	10	107	68	44	94	39	29	252	00	430	42	1,825	34	1,274	71	9,737	23

## DRAGUEUR "CAPE BRETON."

Gages.....					419	44	415	28	412	46	425	00	416	44	418	08	425	00	416	44	418	08	424	66	4,187	36
Charbon.....			66	71	89	11	167	33			175	70	50	16	180	13	169	61	50	16	180	13	143	48	1,042	23
Comestibles.....			135	92	94	09	50	61	53	98	73	87	36	43	9	90	36	43	9	80	9	90	138	31	639	08
Approvisionnements.....			180	10	14	15	141	76	34	80	15	36	34	85					60	50					420	52
Équipement.....			427	23	268	76	64	00	46	00	170	07	60	50									235	41	2,268	32
Eau.....			24	00			30	20			15	00													69	20
Reparations.....					3	63	1,165	58	109	47	160	99	257	07	85	73	278	01	257	07	85	73	506	88	2,507	26
Remorquage.....									24	00	15	50			2	50									42	00
Quaiage.....									3	00															31	50
Imprévues.....							7	83															5	99	13	82
Totaux.....			1,009	00	889	08	2,063	26	683	21	1,128	97	793	97	696	84	1,128	97	793	97	696	84	1,454	73	11,281	20
Frais d'exploitat.....			1,009	00	885	55	897	68	573	74	705	43	503	90	610	61	850	96	503	90	610	61	741	48	8,474	66
Reparations ordinaires.....					3	63	1,100	29	109	47	128	10	290	07	85	73	103	70	290	07	85	73	713	25	1,445	00
Repar. extraordinaires.....							65	29			32	80					174	31							1,361	54
Totaux.....			1,009	00	889	08	2,063	26	683	21	1,128	97	793	97	696	84	1,128	97	793	97	696	84	1,454	73	11,281	20

DRAGAGE, PROVINCES MARITIMES—*Suite.*  
CLASSIFICATION ET QUANTITÉS DES MATIÈRES ENLEVÉES PAR LES DRAGUEURS EMPLOYÉS PAR LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, PENDANT  
l'exercice terminé le 30 juin 1897.

## DRAGUEUR "ST. LAWRENCE."

Matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grands totaux.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Tuf.....													
Cailloux.....													
Gravier, sable et vase.	3,850	8,050			1,750								11,900
Graisse.....					7,350	1,750							1,750
Graisse, pierre et grav.													9,100
Sable, vase et bois		700											12,600
Sable—très fin.....	11,900									3,850	12,600	11,200	27,650
Vase.....		8,750	11,200	3,500		4,200							27,650
Vase, sable et graisse.													
Totaux.....	15,750	17,500	11,200	3,500	9,100	5,950				3,850	12,600	11,200	90,650

## DRAGUEUR "CANADA."

Matières enlevées.	Totaux.....												
	7,290	5,940	2,610	5,310	4,320	270				4,410	5,220	35,370	
Tuf.....													
Cailloux.....													
Gravier.....													
Graisse.....													
Graisse et pierre.....													
Sable—ordinaire.....	2,100	3,780									1,700	1,850	5,940
Sable—très fin.....	5,130	2,160			4,320	270					2,710	3,870	10,340
Vase, seure de bois													
et bois.....													19,080
Totaux.....	7,290	5,940	2,610	5,310	4,320	270					4,410	5,220	35,370

## DRAGUEUR "NEW DOMINION."

Matières enlevées.	400	2,750	4,175	1,475	2,423	1,800	2,600	75	1,900	2,600	3,400	12,273	
	3,400	10,475	10,575	9,707	8,285	5,160	4,250	9,574	8,536	5,240	3,400	87,877	
Tuf.....													
Pieux.....												4,400	
Gravier et sable.....		2,750			1,800	2,600						2,750	
Graisse.....		7,625			3,612	2,560			6,636			42,747	
Graisse, pierre.....		100			1,200							8,060	
Sable—ordinaire.....	3,000											2,200	
Sable—très fin.....				2,722	450							9,275	
Vase.....												6,172	
Totaux.....	3,400	10,475	10,575	9,707	8,285	5,160	4,250	9,574	8,536	5,240	3,400	9,275	87,877

## DRAGUEUR "PRINCE EDWARD."

Matières enlevées.	2,250	2,070	6,370	9,315	5,288	6,370	11,700	9,585	11,700	6,370	2,025	2,880	8,055	2,250
	9,585	11,700	6,370	9,315	5,288	6,370	11,700	9,585	11,700	6,370	2,025	2,880	8,055	51,078
Tuf.....														
Roche.....														
Gravier.....														
Vase et sable.....	2,250													2,250
Graisse, pierre et sable.....	2,205													4,395
Sable—ordinaire.....	743			1,170	743								2,100	2,948
Sable et vase.....		2,070	6,370	8,145									4,905	17,415
Vase et graisse.....		9,630											1,815	6,720
Vase.....	7,720												4,905	17,350
Totaux.....	9,585	11,700	6,370	9,315	5,288	6,370	11,700	9,585	11,700	6,370	2,025	2,880	8,055	51,078

## DRAGUEUR "GEO MCKENZIE."

Matières enlevées.	Totaux.....												
	1,085	1,940	8,000	10,200	4,005	19,400	10,300	4,005	19,400	10,300	4,005	19,400	
Tuf.....													
Cailloux.....													
Gravier, pierre et vase.....													
Graisse.....													
Graisse et pierre.....													
Sable et vase.....		675	2,925										1,085
Sable—très fin.....	8,055	2,205											8,000
Vase.....													10,200
Totaux.....	8,055	2,880	2,025								1,940	4,005	19,400

## DRAGAGE, PROVINCES MARITIMES—Suite.

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le département des travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

## DRAGUEUR "CAPE BRETON."

Matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.
Tuf .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cailloux .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gravier .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Glaise .....	.....	.....	.....	2,188	.....	1,212	.....	2,000	2,585	.....	.....	.....	7,980
Glaise et pierre .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,545	4,552	5,319	8,012	9,897	13,613	46,938
Sable—ordinaire .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable—très fin .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable—assez fin .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux .....	.....	.....	.....	2,188	.....	1,212	5,545	6,552	7,904	8,012	9,897	13,613	54,918



# Travaux Publics.

## DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—Suite.

DÉTAILS des dragages opérés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Dragueur.	Localité.	Dates.	Temps.	Quantité, verges cubes.	Dépense dans la localité.	Réparations, hivernage, équipement et surintendance, <i>pro rata</i> .	Coût total.	Coût de la verge cubé basé sur la dépense totale.
					\$	\$	\$	\$
"St. Lawrence"	Traverse, co. de Ristigouche, N.-B.	Du 1er juillet au 10 oct.	102 jours...	47,980	3,531 11	1,843 45	5,374 56	0 11-20
		Yarmouth, co. d'Yarmouth, N.-E.	Du 12 oct. au 31 déc. et du 22 avril au 30 juin.	151 do	42,700	4,031 29	2,574 43	7,505 72
"Canada"	Richibouctou, co. de Kent, N.-B.	Du 1er juillet au 27 août.	58 do	13,280	1,418 72	1,017 78	2,436 50	0 18-41
		Port-Mouton, co. de Queen, N.-E.	Du 24 juillet au 30 août.	7 do	1,350	191 08	137 07	328 15
"New Dominion"	Liverpool, co. de Queen, N.-E.	Du 28 août au 8, déc. et du 4 mai au 23 juin.	153 do	20,790	3,539 81	2,539 43	6,079 24	0 29-27
		Purves Mill, Saint-Jean, N.-B.	Du 15 au 18 juillet.	4 do	400	113 00	62 91	175 91
"Prince Edward"	Ile à la Chuliet, co. de Queen, N.-B.	Du 20 au 30 juillet.	11 do	3,000	291 75	160 85	452 60	0 15-08
		Fredericton, co. d'York, N.-B.	Du 31 juill. 1896 au 9 août.	10 do	2,850	358 70	198 34	557 04
"Prince Edward"	**Saint-Jean, N.-E., port d'hiver.	Du 10 août au 21 mai 1897.	285 do	72,352	5,640 21	3,118 56	8,758 77	0 14-87
		Jennseg, co. de Queen, N.-B.	Du 1er au 30 juin.	30 do	9,275	1,189 10	657 48	1,846 58
"Prince Edward"	†Quai Poole, Charlottetown, I. P.-E.	1er et 2e et du 27 au 31 juil.	13 do	6,030	290 08	161 01	460 09	0 07-63
		do do do	Du 1er au 6 et 24 août.	23 do	6,165	388 16	209 01	597 17
"Prince Edward"	†Egout de la bâtisse du gouvern., I. P.-E.	Du 3 au 25 juillet.	14 do	5,365	530 00	285 39	815 39	0 15-22
		†Quai Connolly, I. P.-E.	Du 10 au 23 août.	14 do	4,635	202 40	108 98	311 38
"Prince Edward"	Crapaud, Victoria, I. P.-E.	Du 24 août au 2 sept.	10 do	19,870	3,226 75	1,737 54	4,964 29	0 29-83
		Du 4 sept. au 17 nov.	44 do	203	361 30	194 55	555 85	2 73-81
"Prince Edward"	Webster's-Corner, Riv. de l'Est, I. P.-E.	Du 18 au 26 nov.	9 do	5,400	1,168 54	629 25	1,797 79	0 33-29
		Quai du ch. de f. I. P.-E., Charlottetown.	Du 17 au 26 n., du 7 au 15 j. et du 26 au 29 mai et du 15 au 30 juin.	19½ do	3,420	933 16	502 50	1,435 66
"Geo. McKenzie"	Wallace, co. de Cumberland, N.-E.	Du 1er juillet au 11 août.	42 do	10,260	1,623 25	701 88	2,325 13	0 22-68
		Rouchnu, co. de Richmond, N.-E.	Du 12 août au 24 oct.	74 do	3,090	2,708 84	1,171 26	3,880 10
"Cape Breton"	Rivière Larry, co. de Guysboro, N.-E.	Du 19 avril au 30 juin.	73 do	6,035	2,982 58	1,289 60	4,272 18	0 70-79
		**Saint-Jean, N.-B., port d'hiver.	Du 6 oct. au 30 juin 1897.	268 do	54,918	4,160 33	7,978 51	12,138 84
				339,788	39,789 16	27,279 78	67,068 94	0 19-75

\* *Pro rata* des dépenses totales de chaque dragueur travaillant en 1896-97, pour ses frais d'exploitation dans chaque localité, savoir :—  
Dépenses du dragueur dans toute localité x Total des dépenses d'hivernage, etc., du dragueur.

Montant des dépenses locales du dragueur.

\*\* Service de remorquage à Saint-Jean fourni par la ville.  
\*\* Quantité totale pour deux dragueurs à Saint-Jean, 127,270 verges cubes. Dépense de deux dragueurs dans la localité, \$9,800.58, à ajouter pour hivernage et réparations, \$11,097.07 ; total pour les deux dragueurs, \$20,897.65.  
† Poole, McMillan et Connolly ont payé pour leur propre service de remorquage.

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—Suite.  
DÉPENSE pour dragage dans la Nouvelle-Ecosse pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt-cinq exercices finissant le 30 juin 1897.		Pour l'exercice 1896-97.		Quantité totale.	Coût total.		Coût total pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.		vgs c.	\$ c.	
Antigonish.	Antigonish.....	vgs c.	\$ c.	vgs c.	\$ c.	vgs c.	\$ c.	\$ c.	
	Havre au Bouche.....	22,025	3,640 15	.....	.....	22,025	3,640 15	3,640 15	
	Trencadie.....	10,568	2,408 48	.....	.....	10,568	2,408 48	2,408 48	
	Anse McNair.....	12,249	3,580 29	.....	.....	12,245	5,530 29	5,530 29	
	Bayfield.....	11,265	10,035 68	.....	.....	11,265	10,035 68	10,035 68	
	Arisaig.....	12,871	9,069 79	.....	.....	12,871	9,069 79	9,069 79	
	Annapolis.....	3,833 30	35,072 69	.....	.....	3,840	3,833 30	3,833 30	35,072 69
	Cap-Breton.....	2,825	1,635 68	.....	.....	9,225	1,635 68	1,635 68	
		22,267	9,275 56	.....	.....	22,267	9,275 56	9,275 56	
		54,600	17,781 54	.....	.....	54,600	17,781 54	17,781 54	
Cumberland.	Petite Baie-Glaccioe.....	46,450	16,936 02	.....	.....	46,450	16,936 02	16,936 02	
	Port-Caledonia.....	17,413	8,242 21	.....	.....	17,413	8,242 21	8,242 21	
	Benacadie Pond.....	20,860	5,993 90	.....	.....	20,860	5,993 90	5,993 90	
	Ile Noël.....	19,045	3,364 98	.....	.....	19,045	3,364 98	3,364 98	
	Main-à-Dieu.....	3,255	1,892 32	.....	.....	3,255	1,892 32	1,892 32	
	Baie-de-la-Yache.....	4,680	66,207 29	.....	.....	4,680	66,207 29	66,207 29	
	Tatamagouche.....	65,480	20,373 07	.....	.....	65,480	20,373 07	20,373 07	
	Parsaburo'.....	42,595	12,804 68	.....	.....	42,595	12,804 68	12,804 68	
	Wallace.....	61,150	14,752 86	10,290	5,403 28	12,588	5,403 28	5,403 28	32,960 82
	Digby.....	12,585	5,056 29	.....	.....	12,585	5,056 29	5,056 29	
Guysboro'.	Weymouth.....	88	28 62	.....	.....	88	28 62	28 62	
	Guysboro'.....	5,400	1,413 53	.....	.....	5,400	1,413 53	1,413 53	
	Rivière Larry.....	26,230	6,546 70	6,035	3,178 25	32,265	6,546 70	6,546 70	
	Port-Mulgrave.....	3,582	1,749 78	.....	.....	3,582	1,749 78	1,749 78	
	Sherbrooke.....	1,260	4,06 49	.....	.....	1,260	4,06 49	4,06 49	
	Chezzetcook.....	3,920	2,563 71	.....	.....	3,920	2,563 71	2,563 71	
	Traverse d'Halifax.....	6,177	2,063 38	.....	.....	6,177	2,063 38	2,063 38	
	Anse du Harang.....	26,101	12,049 68	.....	.....	26,101	12,049 68	12,049 68	
	Havre Ketch.....	4,227	1,630 53	.....	.....	4,227	1,630 53	1,630 53	
	Quai de Richmond.....	792	182 53	.....	.....	792	182 53	182 53	
Halifax.	Quai de Roche.....	1,750	620 28	.....	.....	1,750	620 28	620 28	
	Terminus, ch. de f. d'Halifax.....	19,290	6,187 38	.....	.....	19,290	6,187 38	6,187 38	
	Jeddore.....	21,515	4,958 56	.....	.....	21,515	4,958 56	4,958 56	
	Bras du Nord-ouest.....	7,350	2,970 39	.....	.....	7,350	2,970 39	2,970 39	
	Quai Cumard.....	1,400	530 04	.....	.....	1,400	530 04	530 04	
	Rivière-au-Saumon.....	14,288	5,962 93	.....	.....	14,288	5,962 93	5,962 93	
		5,400	1,413 53	.....	.....	5,400	1,413 53	1,413 53	
		26,230	6,546 70	.....	.....	26,230	6,546 70	6,546 70	
		3,582	1,749 78	.....	.....	3,582	1,749 78	1,749 78	
		1,260	4,06 49	.....	.....	1,260	4,06 49	4,06 49	

Baie Spry.....	10,665	3,075 72	.....	.....	10,665	3,075 72	3,075 72	
Passage de l'Est.....	2,070	596 97	.....	.....	2,070	596 97	596 97	
Sambro.....	4,815	1,388 61	.....	.....	4,815	1,388 61	1,388 61	
Whyocomagh.....	19,760	3,491 31	.....	.....	19,760	3,491 31	3,491 31	
Etang Campbell.....	4,940	872 83	.....	.....	4,940	872 83	872 83	
Port Hastings.....	270	190 37	.....	.....	270	190 37	190 37	
Chéticamp.....	170,740	52,863 40	.....	.....	170,740	52,863 40	52,863 40	
Port Hood.....	128,347	49,126 92	.....	.....	128,347	49,126 92	49,126 92	
Lunenburg.....	4,353	1,258 92	.....	.....	4,353	1,258 92	1,258 92	
Baie Mahone.....	21,844	5,958 65	.....	.....	21,844	5,958 65	5,958 65	
Anse Vogler.....	11,610	5,075 53	.....	.....	11,610	5,075 53	5,075 53	
Quai Acadia Coal Co.....	12,310	4,093 81	.....	.....	12,310	4,093 81	4,093 81	
Albion Mines.....	9,475	2,181 25	.....	.....	9,475	2,181 25	2,181 25	
Rivière de l'Est.....	144,407	47,696 43	.....	.....	144,407	47,696 43	47,696 43	
Quai Halifax Coal Co.....	1,650	1,859 90	.....	.....	1,650	1,859 90	1,859 90	
Pictou, quai public.....	7,920	1,634 82	.....	.....	7,920	1,634 82	1,634 82	
do quai du marché.....	78,250	21,687 04	.....	.....	78,250	21,687 04	21,687 04	
do quai du chemin de fer.....	32,104	9,359 34	.....	.....	32,104	9,359 34	9,359 34	
do quai du débarcadère.....	7,345	2,880 01	.....	.....	7,345	2,880 01	2,880 01	
do cale des trav. à vapeur.....	720	246 18	.....	.....	720	246 18	246 18	
Charbonnage de Vale.....	1,395	682 15	.....	.....	1,395	682 15	682 15	
Rivière Saint-Jean.....	85,173	22,243 98	.....	.....	85,173	22,243 98	22,243 98	
Granton.....	25,110	10,707 59	.....	.....	25,110	10,707 59	10,707 59	
New-Glasgow.....	35,445	11,795 79	.....	.....	35,445	11,795 79	11,795 79	
Rivière du Milieu.....	15,060	4,984 40	.....	.....	15,060	4,984 40	4,984 40	
Quai C. Dwyer.....	2,250	672 72	.....	.....	2,250	672 72	672 72	
"Campana", place pour le SS.....	5,850	2,000 22	.....	.....	5,850	2,000 22	2,000 22	
Dwyer, Cie du quai.....	360	123 09	.....	.....	360	123 09	123 09	
Liverpool.....	12,940	4,762 38	20,790	5,198 32	33,730	9,960 70	9,960 70	143,948 72
Port-Mouton.....	.....	.....	1,350	387 55	1,350	387 55	387 55	10,298 25
D'Escoose.....	23,650	10,052 76	.....	.....	23,650	10,052 76	10,052 76	
Canal Saint-Pierre.....	90,830	27,435 95	.....	.....	90,830	27,435 95	27,435 95	
Saint-Pierre.....	7,150	2,407 41	.....	.....	7,150	2,407 41	2,407 41	
Grand Outlet.....	28,584	5,570 49	.....	.....	28,584	5,570 49	5,570 49	
Rivière Bourgeois.....	18,920	4,468 87	.....	.....	18,920	4,468 87	4,468 87	
Cote Marine.....	320	56 53	.....	.....	320	56 53	56 53	
Pouément.....	10,080	2,556 14	.....	.....	10,080	2,556 14	2,556 14	
Havre de Fourchu.....	13,275	7,559 06	3,600	1,895 88	16,875	9,454 94	9,454 94	69,572 15
Lockeport.....	34,048	10,591 41	.....	.....	34,048	10,591 41	10,591 41	
Barrington.....	24,580	10,085 07	.....	.....	24,580	10,085 07	10,085 07	
Yarmouth.....	160,952	56,788 01	42,700	6,067 18	203,652	62,855 19	62,855 19	20,676 48
Hants.....	5,450	1,627 60	.....	.....	5,450	1,627 60	1,627 60	
Victoria.....	3,820	1,569 95	.....	.....	3,820	1,569 95	1,569 95	
Drag. "C. B." pertes.....	.....	762 98	.....	.....	.....	762 98	762 98	762 98
	1,932,546	642,294 22	84,735	22,080 46	2,017,281	654,374 68	654,374 68	

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—Suite.

DÉPENSES pour dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les vingt-cinq années terminées le 30 juin 1897.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt-cinq années terminées le 30 juin 1896.				Pour l'année 1896-97.				Quantité totale.	Coût total pour chaque comté.	
		Quantité.		Coût par comté.		Quantité.	Coût.	Coût par comté.				
		vgs. c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.			vgs. c.	\$ c.			
Gloucester.	Bathurst.	98,637	29,095 79	29,095 79					98,637	29,095 79	29,095 79	
	Richibouctou.	102,848	35,555 53		13,230	3,308 02	3,308 02		116,078	38,863 55	38,863 55	
	Cocagne.	27,180	9,601 45						27,180	9,601 45	9,601 45	
	Boucotoche.	13,005	4,934 24						13,005	4,934 24	4,934 24	
130 King.	do	3,510	1,110 70						3,510	1,110 70	1,110 70	
	do	4,140	1,310 07						4,140	1,310 07	1,310 07	
	do	45	14 23	52,526 22					45	14 23	55,834 24	
Northumberland	Pointe Bellisle.	60,170	8,156 76						60,170	8,156 76	8,156 76	
	Rivière Kennebecasis.	116,270	29,081 83						116,270	29,081 83	29,081 83	
	Moss Glen.	10,200	1,324 47	30,163 00					10,200	1,324 47	1,924 47	
	For à cheval, Miramichi.	208,892	55,058 36						208,892	55,058 36	55,058 36	
Queen.	Barrextériane "	29,935	7,965 31						29,935	7,965 31	7,965 31	
	Grande Dune "	37,975	10,121 67	77,549 29					37,975	10,121 67	10,121 67	
	Gordan Plains	22,425	4,403 95						22,425	4,403 95	4,403 95	
	Grand Lac.	93,555	16,372 96						93,555	16,372 96	16,372 96	
Restigouche.	do anse McManus	20,440	4,522 82						20,440	4,522 82	4,522 82	
	Jensseg	61,305	12,117 74		9,275	1,244 64			70,580	13,362 38	13,362 38	
	Washademoak	48,975	6,340 83						48,975	6,340 83	6,340 83	
	Grimross, Mid-ground	12,040	3,274 99						12,040	3,274 99	3,274 99	
	Gagetown Creek	6,965	1,894 52	44,523 86					6,965	1,894 52	1,894 52	
	Ile de la Cuiller				3,000	402 51	1,647 15				402 51	46,171 01
	Dalhousie	22,301	6,543 08						22,301	6,543 08	6,543 08	
Saint-Jean. (Cité et Cte)	Traverse.	62,860	14,602 83	21,145 91					110,810	21,415 88	21,415 88	
	Terminus, ch. de fer I. C.	139,810	37,130 01						139,810	37,130 01	37,130 01	
	Ile de la Marine	25,294	9,296 79						25,294	9,296 79	9,296 79	
	Anse au Marbre.	29,925	4,374 40						29,925	4,374 40	4,374 40	
Sunbury.	Sciencés Murray.	23,880	3,441 65						23,880	3,441 65	3,441 65	
	Indiantown, quai	1,615	192 83						1,615	192 83	192 83	
	Quai Long.	7,137	2,680 24						7,137	2,680 24	2,680 24	
	Millar et Woodman.	9,275	1,090 42						9,275	1,090 42	1,090 42	
	Hayford, Stésson et Cie.	8,015	942 29						8,015	942 29	942 29	
	Quai International.	450	52 90						450	52 90	52 90	
	Quai Adams.	7,513	3,247 29						7,513	3,247 29	3,247 29	
	Quai de la ligne Anchor.	4,695	986 81						4,695	986 81	986 81	
	Quai c.de f. Dominion Atlantic	15,525	4,484 72						15,525	4,484 72	4,484 72	
	Quai d'hiver de St-Jean.			67,430 35					127,270	21,846 54	21,846 54	
	Moulin Purves.			400	53 67	21,900 21			400	53 67	53 67	
	Westmoreland.	Oromocto.	287,873	55,775 79	55,775 79					287,873	55,775 79	55,775 79
Pointe du Chêne.		92,925	27,599 90	27,599 90					92,925	27,599 90	27,599 90	
Frédéricton.		54,320	12,010 54		2,850	382 38	382 38		57,170	12,392 92	12,392 92	
York.	Traverse Ste-Marie.	15,570	6,827 36						15,570	6,827 36	6,827 36	
	Gibson.	30,395	4,379 52						30,395	4,379 52	4,379 52	
	Nashwaak.	1,600	435 22						1,600	435 22	435 22	
	Bas-fds Fisher et des Châteaug.	8,200	1,547 12						8,200	1,547 12	1,547 12	
	Quai, ch.de f. Canada, Est.	3,250	938 82	26,138 58					3,250	938 82	938 82	
		1,830,940	432,448 75	432,448 75	203,375	34,050 86	34,050 86		2,084,915	466,499 61	466,499 61	



État du dragage indiquant les quantités de matières enlevées et le prix du travail fait dans chaque province pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

EXERCICE.	NOUVELLE-ÉCOSSE.		ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.		NOUVEAU-BRUNSWICK.		QUÉBEC.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
1872-73	23,260	8,422 70	.....	.....	38,060	13,240 50	.....	.....	61,320	21,663 20	0 35-328
1873-74	18,000	6,545 61	.....	.....	57,725	14,369 57	6,800	2,392 92	83,125	23,334 10	0 28-071
1874-75	24,416	15,238 83	18,655	9,892 89	75,223	17,325 05	.....	.....	121,294	40,456 77	0 33-354
1875-76	19,974	21,885 90	56,283	10,891 80	79,935	17,040 52	.....	.....	230,192	49,818 22	0 21-642
1876-77	127,785	34,846 74	74,460	12,758 27	97,690	23,161 90	.....	.....	299,385	70,766 01	0 23-544
1877-78	106,857	28,607 94	82,860	12,011 18	81,070	23,323 92	.....	.....	270,787	64,943 04	0 23-883
1878-79	116,307	28,267 59	46,490	9,164 07	132,555	27,400 22	.....	.....	285,322	64,843 88	0 21-951
1879-80	127,684	34,765 84	36,390	12,674 98	63,540	16,581 79	765	374 08	228,379	64,396 69	0 23-187
1880-81	87,118	23,061 64	47,325	9,298 53	44,315	12,385 85	2,317	693 44	180,085	46,439 46	0 23-232
1881-82	80,566	33,363 71	47,325	9,298 53	73,640	18,626 87	.....	.....	216,531	61,347 15	0 23-331
1882-83	143,616	42,996 93	68,535	11,080 37	48,565	13,422 70	.....	.....	260,716	67,500 00	0 23-890
1883-84	157,560	49,050 58	79,750	13,355 05	47,058	17,103 38	.....	.....	284,359	79,509 01	0 27-959
1884-85	50,790	21,482 05	55,975	8,668 01	128,997	24,460 35	8,123	3,997 59	268,359	62,376 68	0 23-242
1885-86	50,790	21,482 05	17,137	10,349 66	68,505	14,874 63	.....	.....	142,432	46,706 34	0 23-792
1886-87	53,400	23,521 13	6,137	6,214 74	69,440	11,452 86	.....	.....	128,977	43,288 79	0 33-556
1887-88	84,175	23,847 00	3,775	5,809 90	50,152	9,282 50	.....	.....	138,102	45,000 00	0 32-558
1888-89	56,910	32,697 00	24,240	15,502 95	63,633	16,598 08	.....	.....	144,733	64,798 03	0 27-29
1889-90	59,783	23,821 55	31,422	11,069 39	86,068	20,544 93	.....	.....	177,273	54,451 87	0 30-71
1890-91	61,698	24,386 57	19,004	8,843 92	96,588	20,375 06	.....	.....	177,290	53,605 55	0 32-249
1891-92	41,933	27,376 08	31,382	12,788 34	73,023	20,582 83	.....	.....	188,398	60,737 27	0 32-249
1892-93	40,834	18,126 58	66,585	15,112 83	108,035	23,742 26	.....	.....	215,454	62,498 50	0 31-46
1893-94	59,581	32,664 99	61,536	12,269 24	77,505	21,564 27	.....	.....	198,622	62,498 50	0 31-46
1894-95	108,463	32,202 70	48,060	10,428 90	59,715	13,680 11	.....	.....	213,288	56,261 71	0 26-38
1895-96	36,428	22,080 46	36,300	10,269 93	98,905	21,352 63	.....	.....	171,683	47,481 45	0 27-65
1896-97	84,735	22,080 46	51,078	10,937 62	203,975	34,050 86	.....	.....	338,788	67,068 94	0 19-73
	1,972,697	652,439 40	1,010,874	248,885 14	2,034,917	466,499 66	18,005	7,458 03	5,036,493	1,375,282 23	0 27-10

État du dragage indiquant la quantité des matières enlevées et le coût du travail fait dans chaque province, pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

EXERCICE.	NOUVELLE-ÉCOSSE.		ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.		NOUVEAU-BRUNSWICK.		QUÉBEC.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
1878-79	245	555 13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2 26-58
1879-80	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0 29-64
1880-81	11,140	2,650 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,140	2,650 25	0 23-98
1881-82	10,640	2,650 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,640	2,650 00	0 24-90
1882-83	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0 30-52
1883-84	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45-78
1884-97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	48,045	14,432 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	0 30-03

Etat indiquant les quantités de matières enlevées par chaque dragueur ainsi que ses dépenses, pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

Dragueur.	Quantités totales et coût pour les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1896.			Exercices 1896-97.			Total pour vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.											
	Quantité totale.	Coût total.		Quantité.	Coût total.		Quantité totale.	Coût total.										
		vgs c.	\$		c.	vgs c.		\$	c.	vgs c.	\$	c.						
"St. Lawrence"	975,824	294,006	17	0	30	129	90,650	12,880	28	0	14	208	1,066,474	306,886	45	0	28	77
"Canada"	686,599	292,401	14	0	33	848	35,370	8,843	89	0	25	004	721,969	241,245	03	0	33	41
"New Dominion"	1,019,928	197,887	43	0	19	402	87,877	11,790	90	0	13	417	1,107,805	209,678	33	0	18	96
"Prince Edward"	953,866	234,692	56	0	24	593	51,078	10,387	62	0	21	414	1,004,964	245,590	18	0	24	43
"Cape Breton" (ancien)	534,988	139,074	33	0	25	99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	584,988	139,074	33	0	25	99
"Geo. McKenzie"	513,965	203,754	07	.....	.....	.....	19,895	10,477	41	0	52	663	583,860	214,231	48	0	40	12
"Cape Breton" (nouveau)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54,918	12,138	84	0	22	103	54,918	12,138	84	0	22	10
Totaux	4,685,140	1,301,715	70	0	27	784	339,788	67,068	94	0	19	738	5,024,928	1,368,784	64	0	27	03

ÉTAT indiquant les quantités de matières enlevées par dragage à la pelle et des dépenses dans chaque localité, pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

Localité.	Quantités totales et coût pour les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.				Exercice 1896-97.				Total pour vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.			
	Quantité totale.		Coût total.		Coût par verge cube.		Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.
	vgs. c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	vgs. c.	\$ c.						
Parrsboro', N.-E.	42,595	12,804 68	0 30-06									
Windsor, N.-E.	5,450	1,627 60	0 29-86									
Totaux.....	48,045	14,432 28	0 30-03									

## PROVINCE DE QUÉBEC.

## CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT, ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, quatre dragueurs-élévateurs ont travaillé à creuser le chenal des navires entre Montréal et Québec, aux endroits suivants.

## PORT DE MONTRÉAL.

Le dragueur n° 8, qui travaillait dans le chenal en face de l'île Ronde le 1<sup>er</sup> juillet 1896, continua le creusage dans le port de Montréal jusqu'à la clôture de la navigation. Le 15 mai 1897, il reprit son travail et le continua jusqu'à la fin de l'exercice. Les matières enlevées consistaient en tuf, pierres et gravier. La quantité totale enlevée fut de 31,700 verges cubes, au prix de  $43\frac{7}{100}$  centins la verge.

## POINTE-AUX-TREMBLES (en haut.)

Au commencement de l'exercice 1896-97, le dragueur n° 11 fonctionnait dans le chenal de la Pointe-aux-Trembles, nettoyant et élargissant la courbe à l'extrémité d'amont, et il y continua le même travail jusqu'à la clôture de la navigation, le 11 novembre. Le 19 mai 1897, il reprit les opérations jusqu'à la fin de l'exercice. 119,577 verges cubes de pierres, gravier et glaise molle furent enlevées, au prix de  $12\frac{9}{100}$  centins la verge cube.

Le dragueur n° 12 fut aussi employé en chenal de la Pointe-aux-Trembles depuis le commencement de l'exercice jusqu'à la clôture de la navigation en 1896, nettoyant et élargissant la courbe à l'extrémité d'aval.

Le dragueur reprit les opérations au même endroit le 20 mai 1897 et termina l'ouvrage qui lui était assigné le 17 juin, ayant enlevé 128,240 verges cubes de glaise molle et de pierres, au prix de  $11\frac{7}{100}$  centins la verge cube.

Ce dragueur fut alors envoyé à Contrecoeur où le travail fut commencé le 18 juin et continué jusqu'à la fin de l'exercice pour élargir le chenal de Contrecoeur à l'île Saint-Ours. La quantité totale de matières enlevées, sable et pierres, fut de 11,29 verges cubes, au prix de  $10\frac{17}{100}$  centins la verge cube.

## LOTBINIÈRE.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1896, le dragueur *Laval* fit du creusage à la Barre à Boulard, Lotbinière, et continua ce travail difficile jusqu'à l'achèvement du chenal de 400 pieds, le 3 août. Il fut alors installé sur le côté sud du chenal pour l'élargir de 100 pieds, et continua jusqu'à la clôture de la navigation. Le 3 juin 1897, le dragueur reprenait le même travail au chenal de Lotbinière et il le continua jusqu'à la fin de l'exercice.

La quantité totale de matières enlevées, tuf pierres, etc., fut de 39,490 verges cubes, au prix de  $4\frac{1}{100}$  centins la verge cube.

## DRAGAGE À BELCÉIL, RIVIÈRE RICHELIEU.

La rivière Richelieu sort du lac Champlain à son extrémité nord, et, après une course de 80 milles, se jette dans le Saint-Laurent au lac Saint-Pierre.

Le dragueur *Saint-Louis* fut employé sur la rivière Richelieu, près de Belcélil, pour préparer le fond du caissonnage de la jetée conductrice qui est construite sur le bord ouest de la rivière, et il fit du dragage depuis le 9 jusqu'au 25 novembre 1896.

Il déplaça 2,714 verges cubes de sable et de roches.



DRAGAGE DU CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT, entre Montréal et Québec. Résumé du travail fait pendant l'exercice finissant le 30 juin 1897.

Vaisseaux.	Localité.	Durée du service.		Journée nominale de travail, 10 heures par jour.		Appareils de dragage en mouvement.		Quantité enlevée en verges cubes, mesure de chalan.			Matières enlevées.	Quantité enlevée en verges cubes dans chaque localité.			
		Jours.	Total des jours.	Heures.	Total des heures.	Heures.	Total des heures.	Terre, graviers, etc.	Roches, cailloux, etc.	Total.		Lotbinière.	Havre de Montréal.	Poite-aux-Trembles, en haut.	Contreccour.
Dragueur Laval.....	Lotbinière.....	134	134	1,340	1,340	1,061½	1,061½	39,490	39,490	39,490	Tuf, pierres et cailloux.....	39,490			
do n° 8 .....	Havre de Montréal.....	154	154	1,540	1,540	1,268½	1,268½	31,700	31,700	31,700	Pierres, gravier et tuf.....		31,700		
do n° 11 .....	Poite-aux-Trembles, en haut.....	149	149	1,490	1,490	1,271	1,271	119,577	119,577	119,577	Glaise molle, gravier, pierres et tuf.....			119,577	
do n° 12 .....	Poite-aux-Trembles, en haut.....	137	137	1,370	1,370	1,144	1,144	128,240	128,240	128,240	Glaise molle et pierres.....			128,240	
do n° 12 .....	Contreccour.....	11	11	1,480	1,480	89½	1,224½	11,200	11,200	11,200	Sable et pierres.....				11,200
	Totaux .....							290,717	39,490	330,207	Totaux.....	39,490	31,700	247,817	11,200



## DRAGAGE À BERTHIER (EN HAUT), CHENAL DE BERTHIER.

Berthierville (Berthier en haut), comté de Berthier, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, près de l'extrémité d'amont du chenal de Berthier, à environ 45 milles de Montréal, vis-à-vis de Sorel. Population, environ 1,600 habitants.

Le chenal de Berthier est séparé du grand chenal du Saint-Laurent par les îles de Sorel. Ce chenal est utilisé par les vapeurs de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario et par les bateaux qui font le service local. Aussi a-t-on reconnu la nécessité d'améliorer de temps à autre la navigation de ces eaux par des dragages en différents endroits.

Afin d'établir une profondeur de 9 pieds à eau basse ordinaire, à partir de l'eau profonde, en amont de l'île au Foin jusqu'à l'eau profonde en aval de la rivière Chicot, un levé hydrographique complet du chenal de Berthier fut fait entre janvier et avril 1897.

Le résultat de ce travail fut qu'on trouva que de nouveaux dragages seraient nécessaires en différents endroits pour obtenir la profondeur voulue de 9 pieds dans un chenal de 100 pieds de large.

Le travail fut exécuté pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, par le dragueur *St. Pierre*, du 9 septembre au 6 novembre 1896, et du 22 mai au 30 juin 1897. Le creusage n'était pas encore terminé à cette dernière date.

La quantité totale de matières enlevées, sable et glaise, se monte à 31,295 verges cubes.

## DRAGAGE À BOUCHERVILLE.

Boucherville est un village constitué en corporation, dans le comté de Chambly, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 9 milles de Montréal.

Du 24 octobre au 10 novembre 1896, le dragueur *Canal n° 1* fut employé à enlever un banc de sable du chenal qui conduit au quai du village. Une tranchée de 150 pieds de long et 80 de large fut pratiquée à une profondeur de 10 pieds, et 880 verges cubes de glaise, tuf et roches furent enlevées.

## DRAGAGE À CALUMET.

Calumet est un village du comté d'Argenteuil, sur la rive nord de l'Ottawa, à 60 milles de la ville d'Ottawa.

Du 19 au 28 octobre 1896, le dragueur *St. Louis* fut employé à creuser l'entrée de la baie de Calumet, à partir de la rivière Ottawa, et fit une tranchée de 475 pieds de long et 25 de large à une profondeur de 10 pieds, enlevant 1,965 verges cubes de sable.

## DRAGAGE À CHATEAUGUAY.

Châteauguay est situé à l'embouchure de la rivière Châteauguay, dans le comté du même nom, à 14 milles sud-ouest de Montréal.

Le dragueur *Little Giant* fut employé au creusage en cet endroit, du 8 septembre au 5 novembre 1896, et continua du 16 au 30 juin 1897.

Le dragage fut fait sur trois bancs situés entre le quai et l'embouchure de la rivière Châteauguay ainsi qu'au quai lui-même. La profondeur d'eau obtenue fut de 7 pieds, et la quantité de matières enlevées, tuf, gravier, sable, argile, cailloux, fut de 11,515 verges cubes.

## DRAGAGE À GRENVILLE.

Grenville est un village du comté d'Argenteuil, situé sur l'Ottawa, à 56 milles de Montréal.

## Travaux Publics.

Du 18 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 1896, le dragueur *St. Louis* creusa en avant du quai principal, faisant 3 tranchées : une de 225 pieds de long et deux de 325, toutes les trois larges de 25 pieds, avec une profondeur de 10 pieds. 2,400 verges cubes de sable et glaise furent enlevées.

### DRAGAGE À LAPRAIRIE.

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

Pendant la saison de la navigation, un des vapeurs de la compagnie Richelieu et Ontario fait le service journalier entre Laprairie et Montréal.

Le 2 juillet, le dragueur *Nithsdale* continua les opérations en cet endroit jusqu'au 3 novembre 1896, creusant les abords depuis le chenal principal jusqu'au quai.

Deux tranchées de 3,240 et 1,650 pieds de long et de 25 de large avec 8 pieds de profondeur à eau basse furent pratiquées.

18,704 verges cubes de tuf, pierres, glaise et cailloux furent enlevées.

### DRAGAGE AU BASSIN LOUISE, QUÉBEC.

Le dragueur n° 1 de la commission du havre de Montréal a été employé, du 7 au 12 juin 1897, à enlever le sable accumulé près des portes de l'écluse et aussi un ancien barrage ; il a enlevé 3,280 verges cubes de glaise et sable, ainsi qu'une certaine quantité de vieux bois.

### DRAGAGE À PAPINEAUVILLE.

Papineauville, dans le comté d'Ottawa, est situé sur la rive nord de l'Ottawa, à 41 milles d'Ottawa.

Du 12 août au 16 septembre 1896, le dragueur *St. Louis* fonctionna à Papineauville, P. Q.

Il fut employé à creuser l'entrée est de la baie de Papineauville à une profondeur de 10 pieds. Cinq tranchées d'une largeur de 25 pieds et d'une longueur de 300, 310, 320, 350 et 1,000 pieds furent pratiquées à l'entrée du chenal. Deux tranchées de même profondeur et d'une longueur de 60 et 105 pieds furent aussi creusées en face du quai du village.

5,205 verges cubes de glaise et de sable furent enlevées.

### DRAGAGE À LA POINTE-AUX-TREMBLES (en haut).

La Pointe-aux-Trembles (en haut), comté d'Hochelaga, est située dans l'île de Montréal, à 10 milles en aval de Montréal.

Du 29 septembre au 27 octobre 1896, le dragueur *Canal n° 1* pratiqua 4 tranchées de 8 pieds de profondeur, d'une longueur respective de 145, 155, 165 et 175 pieds et embrassant une largeur totale de 75 pieds, en avant du quai public. Une quantité totale de 4,625 verges cubes de glaise fut enlevée.

### DRAGAGE SUR LA RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François sort du lac Saint-François et se jette dans le Saint-Laurent au lac Saint-Pierre.

Du 20 mai au 30 juin 1897, le dragueur *St. Louis* exécuta les travaux suivants dans cette rivière :

En avant du quai Tourville, aux scieries de Pierreville, deux tranchées de 1,050 pieds de long, 50 de large et 5 pieds de profondeur; de plus sur une batture, à la courbe de la rivière, en bas des scieries, une tranchée de 490 pieds de long et 25 de large avec une profondeur de 5 pieds fut, achevée. La quantité de sable et glaise enlevée en ces deux endroits fut de 5,205 verges cubes.

#### DRAGAGE À L'ANSE DE SILLERY.

L'Anse de Sillery, comté de Québec, est située sur la rive nord du Saint-Laurent, 6 milles à l'ouest de la ville de Québec.

Des dragages furent exécutés en cet endroit par le dragueur n<sup>o</sup> 1 de la commission du havre de Montréal, entre le 10 mai et le 5 juin 1897.

Le travail consistait à creuser différentes tranchées le long d'une batture pour permettre aux bâtiments de charger du bois.

Le creusage fut fait à une profondeur de 25 pieds; 16,480 verges cubes de sable, glaise et gravier furent enlevées.

#### DRAGAGE À SAINT-JEAN DES CHAILLONS.

Saint-Jean des Chaillons, comté de Lotbinière, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 57 milles à l'ouest de Québec.

Un petit arrache-pierre fut employée, du 10 septembre au 5 novembre 1896, à enlever les grosses roches qui obstruaient le chenal conduisant aux quais des briqueteries; 302 verges cubes de roches furent enlevées.

#### DRAGAGE À SAINT-VALENTIN.

Saint-Valentin, comté de Saint-Jean, est situé sur la rive ouest de la rivière Richelieu, à 2 milles de Stottsville, station du chemin de fer du Grand-Tronc.

Du 3 au 30 juin 1897, le dragueur *Canal n<sup>o</sup> 1* fut employé à préparer le fond pour un nouveau quai. Trois tranchées de 110 pieds de long chacune sur une largeur totale de 55 pieds furent pratiquées à une profondeur de 9 pieds. On fit aussi deux tranchées de 275 pieds de long et 55 pieds de large pour les deux dans le chenal nord du Richelieu, près de Saint-Valentin, avec une profondeur de 8 pieds à eau basse. En tout 4,480 verges cubes de glaise et sable fin furent enlevées.

### PROVINCE D'ONTARIO.

#### DRAGAGE À BELLE-RIVIÈRE.

Belle-Rivière est un village situé sur la rive sud du lac Saint-Clair, à l'embouchure de la rivière du même nom, dans le comté d'Essex-Nord, 17 milles à l'est de Windsor.

Le dragueur *Ontario*, continuant son travail de l'année précédente, fonctionna entre le 2 et le 12 juillet 1896.

Le creusage fut fait sur une barre de sable à l'embouchure de Belle-Rivière dans le lac Saint-Clair, pour obtenir une profondeur de 9 pieds; une tranchée de 160 pieds de long et 25 de large fut pratiquée par l'enlèvement de 3,483 verges cubes de glaise et sable.

Pendant l'exercice 1895-96, le dragueur *Ontario* avait enlevé 12,696 verges cubes de glaise et sable dans cette localité.

## Travaux Publics.

### DRAGAGE À BELLEVILLE.

Belleville, chef-lieu du comté de Hastings, est situé sur la Baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Moira, 43 milles à l'ouest de Kingston.

Des améliorations considérables ont été faites dans le port et la rivière par des dragages exécutés dans les années précédentes.

Du 2 juillet au 17 août 1896, le dragueur *Queen* continua ses opérations de l'exercice précédent comme suit : deux tranchées de 190 et 338 pieds de long et d'une profondeur de 9 pieds furent pratiquées comme chenal conduisant au quai Lazier ; deux tranchées de 500 et 350 pieds de long et 11 pieds de profondeur sur un banc à l'entrée du port ; deux tranchées de 160 et 125 pieds avec une profondeur de 10 pieds du côté ouest de l'île Mill, et deux tranchées de 109 et 243 pieds avec une profondeur de 7 pieds à l'entrée de la rivière Moira. Toutes ces tranchées ont 25 pieds de largeur et ont nécessité l'enlèvement de 10,124 verges cubes de pierres, gravier, glaise et cailloux.

### DRAGAGE À BOWMANVILLE.

Le havre de Bowmanville, ou Port-Darlington, comté de Durham-Ouest, est situé au nord du lac Ontario, 40 milles à l'est de Toronto.

Un banc de sable s'étant formé entre les jetées, le dragueur *Nipissing* fut employé, du 20 août au 5 octobre 1896, à pratiquer deux tranchées de 1,250 et 900 pieds de long, d'une largeur totale de 40 pieds, et d'une profondeur de 12 pieds entre les jetées depuis l'entrée jusqu'au havre, enlevant 16,950 verges cubes de sable.

### DRAGAGE À COBOURG.

Cobourg, comté de Northumberland, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 69 milles à l'est de Toronto.

Le dragueur *Nipissing* fut mis à l'ouvrage dans ce port le 31 mai 1897 et il y travaillait à la fin de l'exercice, le 30 juin 1897.

Quatre tranchées contiguës furent pratiquées entre les jetées, se terminant dans le havre, avec une longueur de 630, 615, 515 et 455 pieds, une largeur totale de 100 pieds et une profondeur de 14 pieds à eau basse.

12,925 verges cubes de tuf et sable furent enlevées par ces creusages.

### DRAGAGE À LA BAIE DU FRANÇAIS.

La baie du Français ou havre Pickering, comté d'Ontario, est située sur le lac Ontario, 21 milles à l'est de Toronto.

Du 7 octobre au 5 novembre 1896, le dragueur *Nipissing* travailla dans cette localité au creusage d'une tranchée de 920 pieds de long, 25 de large, et d'une autre tranchée de 520 pieds de long, 20 de large, avec 12 pieds de profondeur pour les deux, entre les jetées. Il creusa aussi un petit banc sur le côté nord du chenal.

8,400 verges cubes de sable furent enlevées.

### DRAGAGE À HAMILTON.

Hamilton est situé à l'extrémité ouest du lac Ontario, sur la rive sud de la baie de Burlington, 40 milles au sud-ouest de Toronto.

Le 14 août dernier, ordre fut donné d'employer le dragueur *Nish*, appartenant à MM. McNamee et Simpson, pour continuer le dragage de la barre dans ce port, au pied de la rue James. On travailla activement à partir du 24 août et l'ouvrage fut

terminé le 26 septembre. Le dragueur fut en opération pendant 300 heures et enleva 12,560 verges cubes de matières, au prix de \$2,400. Le salaire de l'inspecteur fut de \$87.50, portant le total des dépenses de l'exercice 1896-97 à \$2,487.50.

#### DRAGAGE À HAWKESBURY.

Hawkesbury est un village du comté de Prescott, sur l'Ottawa, 82 milles à l'est d'Ottawa.

Du 2 au 17 octobre 1896, le dragueur *St. Louis* fut employé à faire une tranchée de 700 pieds de long, 25 de large, 8 de profondeur dans le chenal près du quai Roller, enlevant 2,685 verges cubes de glaise et sable.

#### DRAGAGE À LA RIVIÈRE KAMINISTQUIA.

Cette rivière se déverse dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, à l'ouest de Por-Arthur, dans le district électoral d'Algoma.

Il se fait de grands chargements de grains pour l'est à l'embouchure de cette rivière.

Le 2 juillet 1896, le dragueur-élévateur n° 9 continua son travail de l'exercice précédent jusqu'au 6 novembre, creusant la rivière à 20 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'étiage.

Un chenal de 3,327 pieds de long et d'une largeur variant de 160 à 290 pieds fut pratiqué jusqu'à un endroit situé 360 pieds plus haut que l'élévateur B de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Une quantité totale de 142,800 verges cubes de glaise et sable fut enlevée.

Pendant l'exercice 1894-95, le dragueur n° 9 avait enlevé pour le même ouvrage 162,950 verges cubes, et en 1895-96, 237,750 verges cubes.

#### DRAGAGE À MEAFORD.

Meaford est situé sur la baie Georgienne, dans le comté de Grey, à 19 milles d'Owen-Sound.

Du 1<sup>er</sup> au 30 juin 1897, le dragueur *Challenge* fut mis en opération dans cette localité pour faire les creusages suivants :—Dans le havre extérieur ou entrée, deux tranchées de 308 et 656 pieds de long avec une profondeur de 15 pieds furent faites, et dans le havre intérieur ou bassin deux tranchées de 145 pieds de long, 50 de large et 12 de profondeur furent achevées.

9,180 verges de sable, glaise, tuf et gravier furent enlevées.

#### DRAGAGE À MIDLAND.

Midland, comté de Simcoe, est situé sur la baie Georgienne, c'est le terminus du chemin de fer Grand-Tronc.

Le dragueur *Challenge* fut employé deux jours dans ce port, les 28 et 29 septembre 1896, et il enleva 300 verges cubes de tuf et cailloux de la partie intérieure.

#### DRAGAGE À NEWCASTLE.

Newcastle, comté de Durham-Ouest, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 47 milles à l'est de Toronto.

Du 25 août au 25 septembre 1896, le dragueur *Queen* fut employé au creusage d'un banc de sable qui s'était formé entre les jetées. Deux tranchées de 970 et 550 pieds de long furent pratiquées à une profondeur de 11½ pieds sur la distance de 550

## Travaux Publics.

pieds entre les jetées, et une profondeur de 9 pieds pour les 420 pieds restants, dans le port.

12,500 verges cubes de sable et vase furent enlevées.

### DRAGAGE À OWEN-SOUND.

Owen-Sound est situé dans le canton de Sydenham, comté de Grey-Nord, à l'embouchure de la rivière Sydenham. Cette ville est le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, section Toronto, Grey et Bruce, et de la ligne de la compagnie des vapeurs des grands lacs, ainsi que de l'embranchement du Grand-Tronc, division de la baie Georgienne et lac Erié.

Du 15 octobre au 6 novembre 1896, le dragueur de MM. Canan, Sadlier et C<sup>ie</sup> fut employé pendant 183½ heures au creusage du port à une profondeur de 19½ pieds à eau basse, là où c'était le plus nécessaire; la quantité de matières enlevées, principalement du sable, fut de 11,328 verges cubes.

Le travail fut repris par le même dragueur le 15 avril et continué jusqu'au 21 mai 1897; alors, avec la permission du département, le dragueur fut employé à des creusages pour la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et il demeura à son service jusqu'au 9 juin suivant. De cette date au 30 juin 1897, fin de l'exercice, il reprit l'ouvrage du gouvernement.

Du 15 avril au 21 mai 1897, et du 9 au 30 juin, les entrepreneurs enlevèrent 24,248 verges cubes de matières et travaillèrent 436 heures.

La quantité de dragage fait pendant l'exercice 1896-97 est donc de 35,576 verges cubes, presque tout sable; la dépense totale s'est élevée à \$1,956, ce qui donne 14 centins par verge cube.

### DRAGAGE À PENETANGUISHENE.

Penetanguishene, comté de Simcoe-Est, est une anse de la baie Georgienne, sur l'embranchement Simcoe-Nord du Grand-Tronc. Du 2 juillet au 28 septembre 1896, le dragueur *Challenge* fut employé dans cette localité à faire des creusages suivants :—

Deux tranchées de 450 et 500 pieds de long furent pratiquées sur un banc vis-à-vis la *Réforme*, une de 210 pieds au quai de la ville, et deux de 700 pieds chacune le long de l'esplanade. De plus, neuf tranchées furent pratiquées vis-à-vis le moulin Beck comme suit: une de 256 pieds, une de 330 pieds, deux de 600 pieds, et cinq de 366 pieds de long, toutes ayant une largeur de 25 pieds. Tout le creusage a été fait à 16 pieds de profondeur au-dessous de zéro.

La quantité de sable, glaise et vase enlevée fut de 29,040 verges cubes.

### DRAGAGE À POINTE-ÉDOUARD.

Pointe-Edouard se trouve environ à 3 milles au nord de Sarnia, sur la rive est de la rivière Saint-Clair, à l'extrémité inférieure du lac Huron.

Le 14 août 1896, ordre fut donné d'employer le dragueur *Arnoldi* pour enlever cette partie de la barre, en face de l'élevateur du Grand-Tronc, qui empêchait les gros vaisseaux des lacs d'approcher pour décharger leurs cargaisons de grains.

Le travail fut commencé le 14 août et terminé le 27. Le dragueur travailla 142½ heures pour donner une profondeur minima de 18 pieds à eau basse et enlever 5,725 verges cubes de matières, principalement du gravier. Les frais d'inspection et autres dépenses incidentes se montèrent à \$60. Les dépenses totales de l'exercice terminé le 30 juin 1897 s'élèvent à \$1,200.



## DRAGAGE À PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, district d'Algoma, est une station de la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Des creusages ont été faits ici par le dragueur-élévateur n° 9, du 17 mai au 30 juin 1897, et se sont continués après la clôture de l'exercice 1896-97.

Les opérations se sont réparties sur une surface rectangulaire s'étendant de l'entrée jusqu'au port entre les brise-lames de l'ouest et du milieu, en bas du chenal, et en face des quais de MM. Walsh, Clavet, Mitchell et Mark, près du quai du Pacifique Canadien. La profondeur creusée est de 19 pieds à eau basse.

La longueur totale du chenal creusé est de 2,300 pieds, avec une largeur de 200 pieds de l'entrée du port jusqu'en avant des quais, et 400 pieds vis-à-vis des quais.

83,250 verges cubes de glaise et sable furent enlevées à Port-Arthur.

## DRAGAGE À PORT-HOPE.

Port-Hope, dans le comté de Durham-Est, est situé sur le lac Ontario, 63 milles à l'est de Toronto.

C'est un port artificiel formé par des jetées construites dans le lac, et depuis leur construction, des dragages fréquents ont été faits à l'entrée afin de donner une suffisante profondeur d'eau aux vaisseaux qui viennent dans ce port.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé à Port-hope depuis le 23 juillet jusqu'au 18 août 1896, creusant 4 tranchées entre les jetées à l'entrée du port. Trois de ces tranchées ont chacune 350 pieds de long et une 173 seulement, toutes ont 25 pieds de largeur avec une profondeur de 12 pieds.

Un petit banc de sable a aussi été enlevé de la partie est du havre.

La quantité de sable enlevée est de 5,880 verges.

## DRAGAGE À PORT-STANLEY.

Le havre de Port-Stanley se trouve à l'embouchure du creek Chaudière, dans le comté d'Elgin-Est, sur la rive nord du lac Érié, à 24 milles de London, et est formé par deux jetées qui s'étendent dans le lac, une de chaque côté de la bouche du creek.

Le dragueur *Ontario* a été employé, du 22 mai au 30 juin 1897, au creusage du chenal entre les jetées pour porter la profondeur à 14 pieds. Une tranchée de 1,635 pieds de long et 60 pieds de large fut pratiquée de l'entrée au fond du havre, et deux autres tranchées de 300 et 150 pieds de long à l'entrée, afin de donner aux navires un accès facile.

La quantité de sable et vase enlevée fut de 11,980 verges.

## DRAGAGE À PRESCOTT.

Prescott, comté de Grenville, est situé sur le Saint-Laurent, à 114 milles ouest de Montréal. La ville d'Ogdensburg, N.-Y., est juste en face de Prescott.

Le dragueur *Nipissing* fut employé en cet endroit du 2 au 17 juillet 1896 et il exécuta les creusages suivants:—

En face du quai McCarthy, une tranchée de 114 pieds de long, 25 de large, 13 de profondeur.

En face des quais Buckley, trois tranchées, 370, 200, et 60 pieds de long, 25 de large et 14 de profondeur.

Au quai Wiser, deux tranchées, 115 et 30 pieds de long, en face du quai et une de 90 pieds de long allant des précédentes à l'eau profonde, toutes trois ayant 25 pieds de large et 15 de profondeur.

La quantité de matières enlevées à Prescott par le dragueur *Nipissing* a été de 2,430 verges cubes de glaise et tuf. En y ajoutant les 8,610 verges cubes qui

## Travaux Publics.

ont été enlevées par le dragueur *Queen*, on a un total de 11,040 verges cubes déplacées par les deux dragueurs dans cette localité pendant l'exercice 1896-97.

Le dragueur *Queen* commença à fonctionner dans cette localité le 25 mai et il opérerait encore à la fin de l'exercice 1897. Il a fait les creusages suivants :—Au quai du nouvel élévateur, six tranchées chacune de 100 pieds de long avec une largeur totale de 150 pieds et une profondeur de 12 pieds sur le côté est furent pratiquées, et du côté ouest quatre tranchées furent achevées : deux de 81 pieds de long chacune et deux de 100 et 75 pieds, toutes ayant une largeur de 25 pieds et une profondeur de 12. Des creusages furent également pratiqués en avant du quai de l'élévateur ainsi que dans le chenal qui y conduit, pour obtenir une profondeur uniforme de 14 pieds à eau basse.

A l'entrepôt de houille de la compagnie du Pacifique Canadien, il a été pratiqué deux tranchées de 280 pieds de long et 50 de large à une profondeur de 14 pieds.

### DRAGAGE DE LA RIVIÈRE THAMES.

La rivière Thames traverse un pays fertile dans la péninsule formée par les lacs Huron et Erié, et après un parcours de 160 milles dans la direction du sud-ouest, elle se jette dans le lac Saint-Clair. Elle est navigable pour les bateaux jusqu'à Chatham.

Du 17 juillet au 6 novembre 1896, le dragueur *Ontario* fut employé à approfondir les abords de l'embouchure de la rivière en faisant des tranchées à travers un banc de sable dans le lac Saint-Clair ; deux tranchées chacune de 4,797 pieds de long et 25 de large furent aussi pratiquées à l'entrée du chenal, et une autre de 400 pieds de long et 25 de large.

Du dragage a également été fait sur deux battures dans la rivière elle-même, entre son embouchure et Chatham ; quatre tranchées de 203, 742, 275, 742 pieds de long, 25 de large et 12 de profondeur furent pratiquées dans la partie inférieure.

Une quantité totale de 40,240 verges cubes de sable et glaise fut enlevée.

En mai 1897, ordre fut donné de faire de nouveaux creusages à l'embouchure de la rivière, et aussi pour compléter l'enlèvement de bancs dans la rivière depuis le lac jusqu'à Chatham. Ce travail fut exécuté par la "Chatham Dredging Company" qui le termina le 30 juin suivant ; le dragueur a travaillé 249 $\frac{3}{4}$  heures et enlevé 16,753 verges de matières, à part des épaves, au prix de \$2,098.92, y compris l'inspection, etc.

La quantité totale de dragage exécuté pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897 est de 56,993 verges cubes.

D'autres dragages seront nécessaires en cet endroit, de temps en temps, jusqu'à ce qu'une ligne plus courte et plus directe dans l'eau profonde du lac soit adoptée et que le chenal soit protégé.

En mai 1897, un arrangement a été conclu avec la "Chathan Navigation Company" pour l'enlèvement des chicots, souches et billots enfoncés dans la rivière ; pour cet ouvrage, une somme de \$100 lui sera payée.

### DRAGAGE À SANDWICH.

Sandwich, chef-lieu du comté d'Essex, se trouve en face de la ville de Détroit, sur la rivière Détroit.

Du 1<sup>er</sup> au 6 mai 1897, le dragueur *Ontario* pratiqua une tranchée de 400 pieds de long, 25 de large et 15 de profondeur dans la rivière Détroit en arrière de l'entrepôt de houille de la compagnie Cuddy Mullern, enlevant 2,580 verges cubes de sable et gravier.

### DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE NATION DU SUD.

Le dragueur *Dundas*, appartenant au conseil du comté de Dundas et qui fonctionne sur cette rivière, a un équipage de 5 hommes dont le salaire est payé par le

département des travaux publics du Canada, lequel fournit aussi le combustible, l'huile, etc.

Le 2 juillet 1896, ce dragueur continua son travail jusqu'au 14 novembre sur la rivière qui coule à travers le comté de Dundas. Il le reprit le 27 mai 1897 et continua en descendant la rivière jusqu'au 30 juin; il avait alors atteint un endroit appelé Rapides de Medaugh.

Un chenal de 9,280 pieds de long fut pratiqué, avec une largeur de 30 pieds et une profondeur de  $4\frac{1}{2}$  à 7 pieds.

Les matières enlevées consistaient en tuf, glaise et cailloux qui ont été déposés sur les bords de la rivière. Ces dragages ont coûté \$2,104.59.

#### DRAGAGE À WHITBY.

Whitby, la principale ville du comté d'Ontario, est situé sur la rive nord du lac Ontario,  $29\frac{1}{2}$  milles à l'est de Toronto.

Le dragueur *Queen* fut employé dans cette localité depuis le 28 septembre jusqu'au 31 octobre 1896. Deux tranchées de 1,075 et 650 pieds de long et 25 de large furent pratiquées à l'entrée du havre, donnant une profondeur de 12 pieds. 11,400 verges cubes de glaise et sable furent enlevés.

# Travaux Publics.

## DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO.

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

### DRAGUEUR "CHALLENGE."

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.				
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.			
Gages.....	388 55		395 00		388 00		195 08		30 00		30 00		34 71						9 67				82 02		395 00		1,896 01		
Charbon.....			12 00		18 00		27 00																		198 45		337 47		
Bois.....			125 00		247 65																				23 62		396 27		
Comestibles.....	100 42		103 00		100 66		45 16																		103 00		483 10		
Approvisionnement.					3 65		2 36																		5 30		65 99		
Équipement.....																									114 00		153 39		
Réparations.....	3 05																								45 47		3,039 47		
Pilotage.....							50 00																				50 00		
Remorquage.....							10 65																				50 00		
Imprévus.....			0 76						12 75																	4 05		46 18	
Totaux.....	492 02		635 76		757 96		330 25		42 75		30 00		115 23		60 00		863 42		912 19		1,339 41		888 89		888 89		6,467 88		
Frais d'exploitat.....	488 97		635 76		757 96		330 25		42 75		30 00		34 71		30 00		17 97		9 67		206 95		843 42		843 42		3,428 41		
Réparations ordin.....	3 05												80 52		30 00		120 50				524 83		45 47		45 47		804 37		
do extraordin.....																	724 95		902 52		607 63						2,285 10		
Totaux.....	492 02		635 76		757 96		330 25		42 75		30 00		115 23		60 00		863 42		912 19		1,339 41		888 89		888 89		6,467 88		

## DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—Suite.

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—Suite.

## DRAGUEUR "ONTARIO."

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.				
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.			
Gages.....	390	65	395	81	378	33	395	00	272	96	30	00	44	17	30	00	30	00	398	00	395	00	398	00	395	00	2,759	92	
Charbon.....	131	38	192	08	150	00	318	75	112	25	30	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	145	10	175	00	145	10	175	00	1,224	56	
Bois.....	103	00	103	00	103	00	103	00	65	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	118	66	103	00	118	66	103	00	698	99	
Comestibles.....	.....	.....	9	17	8	54	8	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	83	16	83	30	83	16	83	77	94	
Approvisionnements.....	4	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	16	118	00	50	16	118	00	171	91	
Équipement.....	.....	.....	3	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Réparations.....	.....	.....	19	59	76	70	17	55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,277	89	
Pilotage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	638	89	723	40	716	57	842	50	508	25	30	00	44	17	63	55	31	50	924	57	883	65	924	57	878	48	6,285	53	
Frais d'exploitation.....	636	85	708	81	639	87	824	95	508	25	30	00	44	17	30	00	31	50	750	41	807	83	750	41	807	83	5,007	64	
Réparations ordinaires.....	.....	.....	19	59	76	70	17	55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do extraordinaires.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	638	89	723	40	716	57	842	50	508	25	30	00	44	17	63	55	31	50	924	57	883	65	924	57	878	48	6,285	53	

# Travaux Publics.

## CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "NIPISSING."

ITEM.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	375 00		389 58		375 00		375 00		375 00		30 00		30 00		30 00		30 00		30 00		30 00		405 00		2,249 08	
Charbon.....			219 47		154 88		392 80		392 80		131 55						203 19						125 56		1,227 45	
Bois.....																										
Comestibles.....	107 50		102 03		103 00		103 00		103 00		48 88												101 00		588 63	
Approvisionnements.....			2 47		1 18						2 40														58 42	
Équipement.....		1 30																							42 03	
Reparations.....			2 30		52 95						2 11		30 58		248 47		139 49		64 65		6 00		110 00		228 63	
Pilotage.....																									258 03	
Remorquage.....																									1,007 77	
Imprévues.....		2 25								24 60																
Totaux.....	486 05		715 85		687 01		910 65		910 65		389 04		60 58		278 47		169 49		95 41		36 00		17 05		6,035 34	
Frais d'exploitation.....	486 05		713 55		634 06		870 80		870 80		386 93		30 00		30 00		30 00		94 66		72 00		758 61		4,417 37	
Reparat. ordinaires.....			2 30		52 95		39 85		39 85		2 11		30 58		248 47		118 80		0 75		9 75		160 60		464 79	
do extraordinaires.....																							97 43		1,152 98	
Totaux.....	486 05		715 85		687 01		910 65		910 65		389 04		60 58		278 47		169 49		95 41		81 75		1,016 64		6,035 34	

## DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—Suite.

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le départ. des travaux publics, etc.—Suite.

## DRAGEUR "QUEEN."

ITEM.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages .....	385 00		385 00		385 00		385 00		112 66		30 00		30 00		30 00		30 00		19 00		106 86		371 99		2,163 65	
Charbon .....	275 00		123 01		220 50		190 74		32 35														162 00		1,110 46	
Bois .....	103 00		103 00		103 00		103 00		22 00														102 14		631 29	
Comestibles .....			2 93		15 15				4 87																59 52	
Approvisionnements .....			5 20																						196 84	
Équipement .....	28 90		28 11		11 45				8 50		175 39		5 00		135 90		296 60		332 73		780 23		284 65		2,087 46	
Réparations .....									20 00																20 00	
Pilotage .....																										
Remorquage .....									39 60																	96 28
Imprévus .....					28 64																					
Totaux .....	701 90		647 25		763 74		678 74		239 98		205 39		35 00		165 90		326 60		351 73		1,127 24		1,082 03		6,365 50	
Frais d'exploitation .....	763 00		619 14		752 29		678 74		231 48		30 00		30 00		30 00		30 00		19 00		347 01		747 38		4,278 04	
Réparat. ordinaires .....	28 90		28 11		11 45				8 50				5 00		40 30		1 60		172 62		146 28		284 65		727 41	
do extraordinaires .....											175 39				95 60		295 00		160 11		633 95				1,360 05	
Totaux .....	701 90		647 25		763 74		678 74		239 98		205 39		35 00		165 90		326 60		351 73		1,127 24		1,082 03		6,365 50	

# Travaux Publics.

## CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "N° 9."

ITEM.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.				
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.			
Gages.....	645	45	649	55	643	15	659	00	319	60	58	45	50	75	50	00	50	00	27	00	279	72	753	56	2,066	19	4,159	23	
Charbon.....					1,322	62																					3,415	81	
Bois.....					197	00	197	00	92	10											126	37	209	00			1,215	47	
Comestibles.....	197	00	16	35	17	24			12	90	1	55														66	59	114	63
Approvisionnements.....					52	30					1	25															53	55	
Équipement.....					21	57	18	82	14	98	2	35															1,515	31	
Réparations.....			67	83																									
Pilotage.....																													
Remorquage.....																													
Imprevues.....																													
Totaux.....	842	45	930	73	2,253	88	874	82	529	83	63	60	50	75	167	80	230	62	427	37	1,034	68	3,230	87	10,637	40			
Frais d'exploitation.....	842	45	862	90	2,232	31	856	00	514	85	61	25	50	75	50	00	54	50	27	00	488	74	3,151	34	9,192	09			
Réparat. ordinaires.....			67	83	21	57	18	82	14	98	2	35			117	80	176	12	400	37	545	91	79	53	1,445	31			
Rép. extraordinaires.....																													
Totaux.....	842	45	930	73	2,253	88	874	82	529	83	63	60	50	75	167	80	230	62	427	37	1,034	68	3,230	87	10,637	40			



## DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—Suite.

CLASSIFICATION des dépenses de dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—Suite.

## DRAGEUR "ST. LOUIS."

ITEM.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Gages .....			306 29		342 74		345 00		345 00																		
Charbon .....			307 33		30 00		60 00		60 00																		
Bois .....					40 00																						
Comestibles .....			85 91		92 50		92 50		90 00																		
Approvisionnement .....			5 00		2 69		1 30		7 68																		
Équipement .....			36 74		40 42		10 18		48 74																		
Réparations .....			2 36						8 00																		
Pilotage .....																											
Remorquage .....																											
Imprévus .....			1 50		11 25		186 35		20 84																		
Totaux .....			745 13		559 60		695 33		580 26																		
Frais d'exploitation .....			742 77		519 18		685 15		531 52																		
Réparat. ordinaires .....			2 36		40 42		10 18		48 74																		
Rép. extraordinaires .....																											
Totaux .....			745 13		559 60		695 33		580 26																		

# Travaux Publics

## CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc. — Suite.

### DRAGUEUR "CANAL No. 1."

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....					126	66	422	75	164	50																
Charbon.....			45	00			30	00																		
Bois.....																										
Concessibles.....																										
Approvisionnements.....																										
Équipement.....					69	52																				
Réparations.....																										
Pilotage.....																										
Remorquage.....																										
Imprevues.....																										
Totaux.....			241	18	452	75	164	50	224	00	720	91	1,114	57	1,217	22	4,135	13								
Frais d'exploitation.....					171	66	452	75																		
Réparations ordinaires.....					69	52																				
do extraordinaires.....									224	00	720	91	1,114	57	662	22	1,835	47								
Totaux.....			241	18	452	75	164	50	224	00	720	91	1,114	57	1,217	22	4,135	13								

## DRAGAGE, QUÉBEC ET ONTARIO—Suite.

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—Fin.

## DRAGUEUR "NITHSDALE."

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Gages.....	403	24	356	45	350	00	336	99	68	00															1,514	68	
Charbon.....			6	75					4	50															11	25	
Bois.....	110	85	101	32	100	00	103	70	20	00															435	87	
Comestibles.....																											
Approvisionnements																											
Equipment.....			5	45	6	00			50	55															62	00	
Réparations.....									10	00															10	00	
158																											
Flottage.....									1,190	00																4,412	75
Remorquage.....					3,222	75																					
Imprévues.....																											
Totaux.....	514	09	469	97	3,678	75	440	69	1,343	05															6,446	55	
Frais d'exploitation.....	514	09	404	52	3,672	75	440	69	1,292	50															6,984	55	
Réparations, ordin.....			5	45	6	00			50	55															62	00	
do extraordin.....																											
Totaux.....	514	09	469	97	3,678	75	440	69	1,343	05															6,446	55	

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS DE MATIÈRES ENLEVÉES PAR LES DRAGUEURS EMPLOYÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, PENDANT l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grands totaux.
	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.
Tuf.....			240									2,700	2,940
Cailloux.....			60									2,100	2,100
Gravier.....			7,440									1,620	20,160
Glaise.....	5,340	5,760											
Glaise et pierres.			840										
Sable, ordinaire.	3,720	960											
do très fin.		4,980											
Vase.....													8,280
Totaux.....	9,060	11,700	8,580									9,180	38,520

DRAGUEUR "ONTARIO."

Tuf.....													
Cailloux.....													580
Gravier.....													2,000
Glaise.....	3,488	2,240	1,080	2,760	2,700								14,268
Glaise et pierres.													
Sable, ordinaire.	4,860	7,820	11,340	7,440									
do très fin.													
Vase.....													520
Totaux.....	8,348	10,060	12,420	10,200	2,700						5,100	9,460	58,288

## DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—Suite.

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

## DRAGUEUR "NIPISSING."

Matières.	Jullet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grands totaux.
	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.
Tuf.....	1,280											1,350	2,580
Cailloux.....													
Gravier.....	1,200												1,200
Glaise.....													
Glaise et pierres.	1,800	7,200	11,520	9,780	840						225	11,250	42,705
Sable, ordinaire.													
do très fin.													
Vase.....													
Totaux.....	4,320	7,200	11,520	9,780	840						225	12,600	46,485

## DRAGUEUR "QUEEN."

Tuf.....													4,010
Cailloux.....	1,788	770									400	3,010	2,558
Gravier.....	1,680	1,898											3,578
Glaise.....	1,496	1,008		3,232							1,400	3,200	10,776
Glaise et pierres.	1,044												1,044
Sable, ordinaire.			7,840	7,016									15,456
do très fin.		3,368	552										3,920
Vase.....			1,292										1,292
Totaux.....	6,448	7,044	9,684	10,848							1,800	6,810	42,684

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DRAGUEUR "No. 9."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.	vgs cub.
Tuf.....													
Cailloux.....													
Gravier.....	16,950	14,050	16,700	14,300	2,000						26,400	18,850	109,250
Glaise et pierres.....													
Sable—ordinaire.....	19,500	22,400	16,600	17,650	2,650								38,000
Sable—très fin.....													
Vase.....													
Totaux.....	36,450	36,450	33,300	31,950	4,650						26,400	56,850	226,050

DRAGUEUR "ST. LOUIS."

Tuf.....													
Cailloux.....					114								114
Gravier.....													
Glaise.....		840	1,445	1,065							490	540	4,380
Glaise et pierres.....													
Sable—ordinaire.....		2,490	2,880	3,585	2,600								15,680
Sable—très fin.....													
Vase.....													
Totaux.....		3,330	4,275	4,650	2,714						870	4,835	20,174



# Travaux Publics.

DRAGAGE, QUÉBEC ET ONTARIO, EXERCICE 1896-97—*Suite.*

ÉTAT indiquant les matières enlevées dans les différentes localités par les dragueurs employés par le département des travaux publics, le montant total des dépenses pour chaque dragueur et le coût moyen par verge cube.

## DRAGUEUR "CHALLENGE."

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierres.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total en verges cubes.
	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.	v. c.
Penetanguishene.....	240	60	.....	18,540	.....	5,520	.....	4,980	29,040
Midland.....	2,700	.....	2,100	1,620	.....	2,760	.....	.....	300
Meaford.....	2,940	60	2,100	20,160	.....	8,280	.....	4,980	38,520
Montant total des dépenses, \$6,467.88. Coût par verge cube, 16.791 cts.									

## DRAGUEUR "ONTARIO."

Belle Rivière.....	.....	.....	.....	3,483	.....	.....	.....	.....	3,483
Rivière Thames.....	.....	.....	.....	8,780	.....	31,460	.....	.....	40,240
Sandwich.....	.....	.....	580	2,000	.....	.....	.....	.....	2,580
Port-Stanley.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,460	.....	520	11,980
	.....	.....	580	14,263	.....	42,920	.....	520	58,283
Montant total des dépenses, \$6,285.53. Coût par verge cube, 10.784 cts.									

## DRAGUEUR "NIPISSING."

Prescott.....	1,230	.....	.....	1,200	.....	.....	.....	.....	2,430
Port-Hope.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,880	.....	.....	5,880
Bowmanville.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,950	.....	.....	16,950
Baie du Français.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,400	.....	.....	8,400
Cobourg.....	1,350	.....	.....	.....	.....	11,475	.....	.....	12,825
	2,580	.....	.....	1,200	.....	42,705	.....	.....	46,485
Montant total des dépenses, \$6,035.34. Coût par verge cube, 12.984 cts.									

## DRAGUEUR "QUEEN."

Belleville.....	.....	2,558	3,578	2,944	1,044	.....	.....	.....	10,124
Newcastle.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,840	3,368	1,292	12,500
Whitby.....	.....	.....	.....	3,232	.....	8,168	.....	.....	11,400
Prescott.....	4,010	.....	.....	4,600	.....	.....	.....	.....	8,610
	4,010	2,558	3,578	10,776	1,044	16,008	3,368	1,292	42,634

Montant total des dépenses, \$6,365.50. Coût par verge cube, 14.93 cts.



ÉTAT indiquant les matières enlevées en différents endroits, etc.—Fin.

## DRAGUEUR "No. 9."

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Glaise.	Glaise et pierres.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total, en verges cubes.
	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.	v.c.
Rivière Kaministiquia	.....	.....	.....	78,000	.....	78,800	.....	.....	142,800
Port-Arthur	.....	.....	.....	45,000	.....	38,000	.....	.....	83,250
				109,250	.....	116,800	.....	...	226,050

Montant total des dépenses, \$10,637.40. Coût par verge cube, 4'706 cts.

## DRAGUEUR "ST. LOUIS."

Papineauville	.....	.....	.....	1,610	.....	3,595	.....	.....	5,205
Grenville	.....	.....	.....	675	.....	1,725	.....	.....	2,400
Hawkesbury	.....	.....	.....	1,065	.....	1,620	.....	.....	2,685
Calumet	.....	.....	.....	.....	.....	1,965	.....	.....	1,965
Rivière Richelieu	.....	114	.....	.....	.....	2,600	.....	.....	2,714
Rivière Saint-François	.....	.....	.....	1,030	.....	4,175	.....	.....	5,205
		114	.....	4,380	.....	15,680	.....	.....	20,174

Montant total des dépenses, \$4,934.02. Coût par verge cube, 24'457 cts.

## DRAGUEUR "NITHSDALE."

Laprairie	14,725	1,024	.....	.....	2,955	.....	.....	.....	18,704
-----------	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

Montant total des dépenses, \$6,446.65. Coût par verge cube, 34'466 cts.

## DRAGUEUR CANAL "No. 1."

Pointe-aux-Trembles	.....	.....	.....	4,625	.....	.....	.....	.....	4,625
Boucherville	180	40	.....	660	.....	.....	.....	.....	880
Saint-Valentin	.....	.....	.....	3,025	.....	.....	1,455	.....	4,480
	180	40	.....	8,310	.....	.....	1,455	.....	9,985

Montant total des dépenses, \$4,135.13. Coût par verge cube, 41'413 cts.

## PROVINCE DU MANITOBA.

## DRAGAGE À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE ROUGE, LAC WINNIPEG.

L'ouverture du chenal à travers la barre de l'embouchure de la rivière Rouge, lac Winnipeg, dans le but de fournir une voie navigable ininterrompue et de développer l'industrie, fut commencée en 1884 et s'est continuée chaque année depuis.

À environ trois milles du lac, la rivière Rouge se divise en trois chenaux désignés sous les noms de chenaux de l'ouest, du centre et de l'est. C'est à l'entrée du chenal est que le dragueur *Winnipeg* a fonctionné depuis 1893. Avant cela, les creusages se faisaient au chenal ouest.

## Travaux Publics.

Ce changement fut occasionné par le fait qu'en 1893, la glace et l'eau bouchèrent le chenal ouest, tandis que celui de l'est resta libre.

Cependant, le travail exécuté dans le chenal ouest ne peut être considéré comme perdu, car la navigation ininterrompue fut maintenue, tandis qu'avant 1893 l'étendue de la barre vis-à-vis le chenal de l'est (actuellement employé) aurait exigé au moins trois saisons pour pratiquer un passage.

Jusqu'à ce jour, il avait été impossible de faire mieux que de tenir le chenal dans un état suffisamment bon pour répondre aux besoins du trafic du lac, et il n'y avait pas urgence à prendre des mesures définitives pour redresser et améliorer le chenal.

Les opérations de creusage à l'embouchure de la rivière furent suspendues le 5 septembre 1896, et peu de temps après, les réparations nécessaires furent faites aux appareils de dragage.

Au printemps de 1897, lorsque fut construit à Selkirk le quai qui est employé pour le transbordement de la houille, le dragueur fut ramenée à l'embouchure de la rivière Rouge. Le chenal ayant été suffisamment balisé pour la saison à l'aide d'un rang de pieux, le dragueur commença le creusage le 7 juin, au coude du chenal.

Le travail exécuté en juin fut très satisfaisant et les tableaux qui se trouvent aux pages 166 et 167 intitulés "Classification et déboursés" et "matières enlevées" indiquent ce qui suit:—Dépenses totales (1896-97) \$9,431.56; matières enlevées, 62,256 verges cubes; coût moyen par verge, 15 $\frac{1}{2}$  centins. En mentionnant le coût par verge cube, il faut tenir compte des dépenses supplémentaires occasionnées par l'entretien des appareils de dragage ici, et le peu de temps consacré au travail.

Le mouvement des affaires a augmenté depuis 1895-96 dans le commerce du bois, mais il est demeuré à peu près stationnaire pour les produits de la pêche.

Un nouveau bateau à vapeur a été construit. Les bateaux à vapeur, les remorqueurs, etc., représentent une valeur de \$160,000.

### DRAGAGE AU CHENAL OUEST, SELKIRK-OUEST.

Ce qui est connu sous le nom de West-Slough, à Selkirk-Ouest, est un bras de la rivière Rouge, ayant un mille et demi de longueur et de 50 à 300 pieds de largeur, dont la tête se trouve à Selkirk-Ouest.

C'est le seul endroit sûr pour l'hivernage des dragueurs, remorqueurs, etc.; il est à l'abri des glaces lors de la débâcle, et il est commode sous tous rapports pour le halage des vaisseaux, les réparations, etc., etc.

Il est certainement dans l'intérêt de la navigation que ce bras de rivière soit entretenu en un état navigable, et c'est à ce point de vue que le dragage fut fait en 1887, 1889, 1893 et en mai 1896.

Le bras est actuellement navigable à eau basse sur les trois quarts de son étendue à partir de l'embouchure, et quoiqu'il ne soit pas nécessaire de le creuser sur tout son parcours, parce que les avantages qui en résulteraient ne seraient pas en rapport avec les dépenses encourues, il devra encore être amélioré.

Comme le remorqueur est assez long, il faudra un mois pour faire le creusage nécessaire.

Ce travail pourrait être accompli sans contrarier les travaux du lac, en creusant dans le bras avant que le dragueur commence son ouvrage sur le lac, et après qu'il l'aura terminé à la fin de la saison.

## DRAGAGE—MANITOBA.

CLASSIFICATION des dépenses du dragueur *Winnipeg* et du remorqueur *Sir Hector* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.			
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
Gages.....	625	00	625	00	620	00	515	50	279	00	80	00	80	00	80	00	246	75	416	32	578	83	625	00	4,771	40		
Charbon.....	674	69	671	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	673	35	.....	.....	2,019	71			
Bois.....	175	45	167	50	114	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		
Conestibles.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Approvisionnements.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Équipement.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Réparations.....	50	88	36	67	153	44	444	66	72	55	70	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Pilotage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus.....	41	90	56	70	26	25	61	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	1,567	92	1,557	54	913	93	1,021	56	351	55	150	00	80	00	80	00	305	49	699	23	1,762	05	942	29	9,431	56		
Frais d'exploitation.....	1,517	04	1,520	87	760	49	576	90	279	00	80	00	80	00	80	00	246	75	476	29	1,421	40	818	92	7,857	66		
Rep. ordinaires.....	50	88	36	67	153	44	444	66	72	55	70	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
“ extraordinaires.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	1,567	92	1,557	54	913	93	1,021	56	351	55	150	00	80	00	80	00	305	49	699	23	1,762	05	942	29	9,431	56		

## Travaux Publics.

DRAGAGE—MANITOBA, EXERCICE, 1896-97—*Suite.*

ETAT indiquant les matières enlevées dans les différentes localités par les dragueurs employés par les département des travaux publics, la dépense totale et le coût moyen par verge cube, pendant l'exercice 1896-97.

DRAGUEUR WINNIPEG ET REMORQUEUR SIR HECTOR.

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierres.	Sable ordi- naire.	Sable fin.	Sable, argile et vase.	Totaux.
Lac Winnipeg, dragage du chenal à l'embouchure de la rivière Rouge....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62,256	62,256
Total.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62,256

Total des dépenses pendant l'exercice 1896-97..... \$943 56  
Coût moyen par verge cube..... 15½ c.

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DRAGAGE, HAVRE DE NANAIMO.

Le havre de Nanaïmo, sur la côte orientale de l'île Vancouver et du détroit de Géorgie, est un port très important en raison des houillères qui se trouvent dans le voisinage; de grandes quantités de houille sont expédiées d'ici sur tous les points de la côte du Pacifique. On peut considérer ce port comme étant renfermé dans les terres. L'entrée, qui donne sur l'est, est protégée contre les grosses mers et les vents venant de ce côté par Sharp Point, sur l'île Vancouver, et par l'île Gabriola. Au nord, les îles Newcastle et Protection la garantissent contre les rafales du nord et du nord-est.

Un passage étroit entre les îles Vancouver et Newcastle conduit du nord du havre à la baie du Départ, à 4½ milles de distance, où il y a plusieurs quais à houille; mais il n'est navigable que pour les bâtiments légers. L'entrée de la baie du Départ se trouve au nord de l'île Newcastle.

La rivière Nanaïmo se déverse au sud du port sur un grand bas-fond qui s'étend entre les quais de la *New Vancouver Coal Company* et Sharp Point. Ce bas-fond envahirait sans doute une plus grande étendue du port, n'étaient les effets puissants de la marée dont le flux et le reflux balayaient les dépôts à mesure qu'ils se forment.

Le chenal ou passage du sud est l'entrée du port qui conduit aux entrepôts de chargement de la *New Vancouver Coal Mining and Land Company*, (responsabilité limitée), les plus grands producteurs et exportateurs de houille de la Colombie anglaise. Les opérations de cette compagnie s'étendent dans toutes les directions à des profondeurs de 800 à 1,000 pieds, sous le port de Nanaïmo en allant du côté de l'île Protection et sous l'emplacement du bas-fond, vers Sharp Point. Ces houillères, du nouveau puits creusé dernièrement à la Pointe Gallows, île Protection, rejoindront bientôt celles de l'Esplanade situées au sud des quais de la compagnie. La production annuelle de la compagnie, tant pour l'exportation que pour la consommation locale, s'élève à 500,000 tonnes dont la valeur sur le marché est de \$2,000,000.

Le chenal ou passage du sud s'est beaucoup rétréci depuis 1862 par suite des dépôts charroyés des rivières Nanaïmo et Chase. Les navires qui arrivent sur lest pour charger aux quais de la compagnie entrent par le chenal du nord et se mettent à l'ancre au nord et à l'ouest de Middle Bank où ils attendent leur tour pour décharger sur le quai de lest, puis pour prendre leurs chargements de houille. Une fois chargés, ils sont remorqués par le chenal du sud jusqu'à la mer.

S'il arrive qu'il n'y a pas de place libre quand les steamers viennent faire du charbon, les navires en chargement sont halés en avant des quais entre Nichol-Rock et la bouée, à l'extrémité sud de Middle Bank, où ils sont exposés aux vents violents et dangereux qui soufflent de Mud Flatts et du côté opposé en bas du passage conduisant à la baie du Départ.

Un grand nombre de navires à vapeur et à voiles, qui entrent dans le port de Nanaïmo, sont d'un fort tonnage, ayant sur charge un tirant d'eau de 20 à 30 pieds. Ces navires courent grand risque d'échouer, surtout les voiliers, pendant le remorquage, quand ils quittent les quais de la compagnie et aussi à cause des bancs qui se trouvent à l'est des quais. Les caboteurs d'un faible tonnage, en arrivant aux quais et en les quittant, éprouvent beaucoup de difficultés et courent même des dangers par le fait des rochers Beacon et Carpenter qui se trouvent au nord des quais à environ 700 pieds du rivage.

Les travaux qui devraient être entrepris en plus de ceux qui ont déjà été exécutés pour baisser à 16 pieds le rocher Nichol, à eau basse, moyenne des grandes marées, et qui coûteraient environ \$44,000, sont les suivants :

1° Les améliorations nécessaires pour procurer une navigation sûre aux gros navires qui viennent aux quais de la compagnie.

2° Les dragages complémentaires qui peuvent être nécessaires pour assurer la sécurité des navires plus légers qui viennent aux quais de la ville.

Ainsi qu'il a été constaté, les navires arrivant sur lest entrent dans le port par le chenal du nord, se mettent à l'ancre et s'avancent graduellement jusqu'à ce qu'ils aient leur tour pour charger. Cela peut être fait sans beaucoup de danger de toucher ou d'échouer, à présent que le rocher Nichol est baissé à 16 pieds, à mer basse moyenne des grandes marées. Le Middle Bank constitue bien un danger possible, mais son enlèvement est hors de question pour le présent, à cause de sa grande étendue.

Les améliorations qui devraient être faites tout d'abord sont donc celles dont la nécessité se fait sentir dans le voisinage immédiat des quais, et de là vers la mer, par le passage du sud. Le roc étant près de la surface du fond en avant des quais, à une profondeur de 26 pieds, à mer basse des grandes marées, la profondeur de 30 pieds ne pouvait être obtenue dans cette localité qu'à des frais considérables. Les améliorations à faire pour le présent doivent donc se réduire à donner, par le dragage, une profondeur minima de 26 pieds en avant des quais et de 28 à 30 pieds au plus, à marée basse, niveau des grandes marées, sur la partie du chenal du sud qui se trouve à l'est des quais.

Au cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897, le dragueur *Mud Lark* fut employé, du 14 janvier 1897 à la fin de l'exercice, au creusage à 30 pieds à eau basse ordinaire du printemps dans le chenal du sud entre les quais de la *New Vancouver Coal Company* et l'entrée du port. Quoique le *Mud Lark* avec le remorqueur *Princess* et les chalans fussent partis de Vancouver pour Nanaïmo le 30 décembre 1896, il fut impossible de commencer les opérations de dragage avant le 14 janvier 1897.

Arrivé à Nanaïmo, le personnel dut consacrer beaucoup de temps à mettre la drague en ordre pour travailler, car avant de partir pour Vancouver pour traverser le détroit de Géorgie, il avait été trouvé convenable, par mesure de précaution, de démonter l'arbre plongeur du dragueur ainsi que toutes les autres pièces qui auraient pu être accidentellement avariées pendant la traversée.

De plus, les grands efforts que les couteaux (*spuds*) avaient eu à soutenir pendant le dragage à Vancouver ont nécessité des réparations considérables, ainsi que d'autres parties importantes du dragueur.

Le nombre total d'heures de travail à Nanaïmo, y compris le temps employé aux réparations, fut de 1,570 dont 836½ pour les opérations du creusage même.

## Travaux Publics.

Pendant ce temps, il a été enlevé 418 $\frac{3}{4}$  charges de chalan comprenant en tout 56,200 verges cubes de matières.

Les détails des dépenses pour ce travail sont comme suit :

Salaires.....	\$ 3,872 88
Houille.....	883 38
Eau .....	35 00
Comestibles .....	748 93
Approvisionnements.....	118 03
Équipement .....	1,692 54
Remorquage .. .....	150 00
Papeterie, impressions et dépenses imprévues.....	119 45
	\$ 7,620 21

### DRAGAGE, PORT DE VANCOUVER.

La ville de Vancouver, district de New-Westminster, est bâtie sur le côté sud du bras de mer Burrard, à 15 milles nord de l'embouchure de la rivière Fraser. La partie principale de la ville se trouve dans une presqu'île limitée au nord par les eaux de Burrard, au sud par une petite crique appelée False-Creek et à l'ouest par la baie Anglaise.

Le Burrard est toujours sûrement navigable pour les plus gros navires et constitue un beau port.

Le passage à la partie resserrée, ou bouche du Burrard, a environ un demi-mille de largeur; mais en face de la ville, le bras a plus de deux milles, avec une profondeur qui varie de 6 à 20 brasses, et il s'étend jusqu'à 20 milles plus loin. Sur les côtés ouest et sud du port, la baie Anglaise et le False-Creek présentent aussi toutes les commodités pour les vaisseaux.

Le 29 novembre 1896, le dragueur *Mud Lark* avec ses accessoires, ayant fini les opérations à Victoria le 21, vint ancrer à l'extrémité ouest du quai de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le port de Vancouver. Le 3 décembre suivant, toutes choses étaient en ordre pour commencer les opérations du dragage, mais elles ne le furent à cause de la présence d'un vapeur de la ligne australienne et d'un *Empress* stationnés au quai.

On profita de ce contre-temps pour allonger de six pieds l'arbre plongeur afin d'éviter le frottement et la rupture du câble qui, vu la grande profondeur à atteindre, pouvaient se produire pendant l'abaissement de l'appareil dragueur.

Le 8 décembre, le quai était libre, mais ce ne fut que le 12 que le dragage put commencer, l'allongement du bras plongeur ayant pris plus de temps qu'on ne l'avait prévu. Le creusement se fit jusqu'au 23 décembre; alors on commença le démontage pour préparer le transfert à Nanaïmo.

Pendant les neuf jours que le dragueur fut constamment en opération, il creusa un lit de 36 pieds de profondeur à eau basse de la courbe au centre du quai du chemin de fer, jusqu'à une ligne de 30 pieds de profondeur au delà de son extrémité est, et le bassin le long de la partie ouest du quai fut amélioré. On enleva 11 $\frac{3}{4}$  charges de chalan formant un total de 1,573 $\frac{1}{2}$  verges cubes de vase, cendres, fer-blancs et autres débris de toutes sortes en avant de la partie est du quai, sur une étendue de 500 pieds environ, et à la partie ouest, 7 charges contenant 945 verges cubes de vase et de roches, ce qui fait un total de 2,520 verges cubes pour neuf jours de travail. Les dépenses totales se sont élevées à \$1,866.26.

### DRAGAGE DANS LE HAVRE DE VICTORIA.

La ville de Victoria est située à l'angle sud-est de l'île Vancouver. Le port comprend un bassin intérieur, un bassin moyen et un port extérieur qui s'ouvre sur

le détroit de Juan de Fuca. Les bassins intérieur et moyen n'offrent que des facilités limitées, et l'entrée est étroite et tortueuse. Le port extérieur amélioré artificiellement et agrandi aux frais de MM. R.P. Rithet et C<sup>ie</sup>., offre un abord facile et commode pour les plus gros navires, à eau basse.

Après avoir subi des réparations complètes, qui étaient grandement nécessaires, le dragueur *Mud Lark*, avec le remorqueur et les chalans, fut mis à l'ouvrage dans le port de Victoria le 14 octobre 1896, afin de creuser à 21 pieds à eau basse, ou aussi bas que le lit de roches le permettrait, le long du quai d'avant dans le bassin intérieur, entre la douane et le pont du chemin de fer. Ce travail fut continué sans interruption jusqu'au 21 novembre suivant, à l'exception des arrêts forcés causés par les tempêtes, les ruptures, etc. Pendant cette période de 37 jours, on a enlevé 83 $\frac{2}{3}$  charges ou 11,295 verges cubes de matières, vase molle et glaise compacte. La dépense totale pour ce travail fut de \$3,462.20.

Le 21 novembre 1896, on fit les préparatifs du départ pour ramener le dragueur avec ses accessoires à Vancouver.

# Travaux Publics.

## DRAGAGE--COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département, des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DRAGUEUR "MUD LARK."

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grands totaux.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....			469	52	435	15	592	33	592	33	611	66	679	00	640	00	636	78	637	10	640	00	1,280	00	7,261	54
Charbon.....							337	04	337	04	320	00			57	40	223	99	96	60	194	25	311	14	1,540	42
Eau.....											17	44							17	50			26	69	61	63
Comestibles.....							179	62	179	62	249	58			61	40	201	81	135	23	142	38	237	36	1,284	87
Approvisionnements							40	94	40	94	31	59	3	25			29	99			31	05	35	34	295	78
Equipement.....							86	08	86	08	825	81	27	62	79	31	79	61	157	25	232	15	387	50	1,993	98
Réparations.....					78	00	1,216	87	1,216	87	117	00	237	06	150	00							43	40	1,742	33
Remorquage.....											230	00					9	60	1	25					440	00
Imprévues.....													13	20	1	00							2	50	27	55
<b>Totaux</b> .....			469	52	513	15	2,452	88	2,452	88	984	73	2,725	17	723	07	1,181	78	1,044	93	1,239	83	2,323	93	14,648	10
Frais d'exploitation.					435	15	1,236	01	1,236	01	867	73	2,438	11	723	07	989	11	1,044	93	1,239	83	2,280	53	12,905	77
Réparat. ordinaires.					78	00	384	73	384	73	117	00	287	06									43	40	506	13
do extraordin.							832	14	832	14															1,236	20
<b>Totaux</b> .....			469	52	513	15	2,452	88	2,452	88	984	73	2,725	17	723	07	1,181	78	1,044	93	1,239	83	2,323	93	14,648	10





# Travaux Publics.

## DRAGAGE—COLOMBIE ANGLAISE.

ETAT indiquant les matières enlevées dans les différentes localités, les dépenses annuelles pour chaque dragueur et accessoires; aussi le coût par verge cube, pendant l'exercice 1896-97.

### DRAGUE "MUD LARK."

Localités.	Tuf.	Roches, cailloux.	Gravier.	Glaise.	Cailloux et glaïse.	Vase, cendres, ferblans et autres débris.	Sable et glaïse.	Vase.	Totaux.
	Verges cubes.	Verges cubes.	Verges cubes.	Verges cubes.	Verges cubes.	Verges cubes.	Verges cubes.	Verges cubes.	Verges cubes.
Nanaïmo.....							56,200		56,200
Vancouver.....					500	1,573		400	2,518
Victoria.....				11,295					11,295
Totaux.....				11,295	500	1,573	56,200	400	70,013

Total des dépenses pendant l'exercice fiscale 1896-97..... \$14,648.10  
 Coût moyen par verge cube..... 21 cents.

## MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Ce qui suit est une liste du matériel de dragage possédé et exploité par le département dans les différentes parties du Canada.

### PROVINCES MARITIMES.

- Le dragueur à vapeur à godets *St. Lawrence*.  
 " " *Canada*.  
 Le dragueur à cuiller *New Dominion* et 4 chalans.  
 " " *Prince Edward* 3 "  
 " " *Geo. McKenzie* 4 "  
 " " *Cape Breton* et 2 barges en acier.  
 Un bateau-chèvre, chaudière, machines et grappins.

### QUÉBEC ET ONTARIO.

- Le dragueur élévateur n° 9 2 chalans et remorqueur *Delisle*.  
 Le dragueur à cuiller *Queen* 2 " *Ottawa*.  
 " " *Nipissing* 2 " *St. Paul*.  
 " " *Ontario* 2 " *Sir John*.  
 " " *St. Louis* 2 " *Sensation*.  
 " " *Challenge* 2 " *Trudeau*.  
 Un bateau-chèvre (hélices jumelles).

### MANITOBA.

- Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, remorqueur *Sir Hector*, 2 chalans et une barge à charbon.

## COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le bateau-excavateur *Samson*.

Le dragueur à cuiller *Mud Lark*, 3 chalans et remorqueur *Princess*.

Le dragueur à vapeur à godets *Muskkrat* et 2 chalans.

## CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT, ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Cinq dragueurs-élévateurs, n° 8, n° 11, n° 12, le *Laval* et le *Laurier*. Remorqueurs *John Pratt*, *St. James*, *St. Francis*, *C. J. Brydges*, *M. F. Parsons*, *Cartier*, 2 arrache-pierres, 2 barges à charbon, 12 chalans de 80 verges de capacité, 2 de 150 verges, un chalan pour les sondages, 2 chalans à charbon et deux chalans-grues.

## NOUVEAU MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Un dragueur-élévateur, le *Laurier*—travaillant avec le *Laval*—pour le chenal principal du Saint-Laurent.

Un remorqueur en acier, le *St. Jean d'Iberville*, devant être attaché au nouveau dragueur *Laurier*.

Un dragueur à cuiller en acier, le *Cape Breton*, pour les provinces maritimes.

Deux barges en acier pour le dragueur *Cape Breton*.

Deux chalans de 75 verges de capacité pour le *Nipissing*.

Ces divers bâtiments furent complétés pendant l'exercice 1896-97.

## RÉPARATIONS AU MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Les sommes suivantes ont été dépensées en 1896-97 pour les réparations aux dragueurs et accessoires qui sont la propriété du département des travaux publics :

## PROVINCES MARITIMES.

<i>St. Lawrence</i> .....	\$ 2,210 96
<i>Canada</i> .....	1,878 12
<i>New Dominion</i> .....	606 11
<i>Prince Edward</i> .....	1,559 20
<i>Geo. McKenzie</i> .....	381 22
<i>Cape Breton</i> .....	1,361 54

## QUÉBEC ET ONTARIO.

<i>Challenge</i> .....	3,007 00
<i>Ontario</i> .....	1,050 88
<i>Nipissing</i> .....	1,646 11
<i>Queen</i> .....	1,771 28
<i>St. Louis</i> .....	1,162 27
<i>Canal n° 1</i> .....	2,299 66
<i>Nithsdale</i> .....	47 30
Arrache-pierre (jumelles).....	21 07

## MANITOBA.

<i>Winnipeg</i> .....	1,573 90
-----------------------	----------

## COLOMBIE-BRITANNIQUE.

<i>Mud Lark</i> .....	\$ 1,698 93
<i>Samson</i> .....	2,227 50

## Travaux Publics.

Les dépenses faites pour les réparations et le renouvellement du matériel employé aux les améliorations du chenal principal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec peuvent être détaillées comme suit :—

Dragueur <i>Laval</i> .....	\$ 1,113 17
“ n° 8.....	604 91
“ n° 11.....	1,363 05
“ n° 12.....	1,231 67
Remorqueur <i>Cartier</i> .....	67 08
“ <i>St. Francis</i> .....	109 39
“ <i>M. F. Parsons</i> .....	481 69
“ <i>C. J. Brydges</i> .....	447 23
“ <i>John Pratt</i> .....	277 02
Bateau d'exploration <i>St. James</i> .....	312 88
Arrache-pierre n° 2.....	68 73

### BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et entretient trois bassins de radoub, savoir : le bassin de Lorne, à Lévis, dans la province de Québec, celui de Kingston dans la province d'Ontario, et celui d'Esquimault près de Victoria, Colombie-Britannique.

#### BASSINS DE RADOUB DE LÉVIS.

Le bassin de radoub de Lévis est situé à Saint-Joseph de Lévis, sur la rive sud du Saint-Laurent, deux milles à l'est de Québec. Le bassin proprement dit est en gros blocs taillés de pierre calcaire de Terrebonne reliés par un mortier au ciment de Portland ; il est éclairé la nuit par 12 lampes à arc, en sorte que les vaisseaux peuvent arriver en tout temps et que le travail peut être conduit sans interruption.

Le plan général du bassin a une configuration rectangulaire ; sa longueur est de 454 pieds et sa largeur 100 pieds, avec une extrémité cintrée de 31 pieds de rayons et une retraite carrée de 19 pieds par 454 sur chaque côté, formant le couronnement, et des escaliers posés deux à deux, l'un à côté de l'autre, à chaque extrémité. La largeur du radier intérieur entre le corps principal du bassin et la cuve du porte-bateau est de 8 pieds, ce qui fait 484 pieds pour la longueur du bassin en dedans de la paroi de croisement du porte-bateau.

Le mur à aile du côté est de l'entrée s'étend à 150 pieds du porte-bateau dans le fleuve, tandis que celui du côté ouest s'étend à 270 pieds.

La profondeur de l'eau sur la sablière est de 26½ pieds à l'eau haute des grandes marées, et 20½ pieds à eau haute des marées ordinaires ; la largeur de l'entrée est de 62 pieds.

Le bassin est fermé par une porte de fer à cloisons tournant sur des rouleaux, manœuvrée par des machines à vapeur auxiliaires à haute pression ayant une force de 34 chevaux.

Ces machines actionnent aussi une petite pompe d'une capacité de 900 gallons par minute qui est employée à l'assèchement du bassin.

Les principales pompes, au nombre de deux, sont du type ordinaire des pompes aspirantes, avec un diamètre de 4 pieds, une course de 5 pieds et une décharge de 14,000 gallons par minute. Elles sont actionnées par deux machines à condensation ayant des cylindres de 27½ pouces de diamètre avec une course de piston de 3 pieds et une force de 400 chevaux. La vapeur est fournie par trois chaudières tubulaires de 14 pieds de long et 6 de diamètre.

Du côté ouest du bassin, on a construit un bâtiment en brique de 137 pieds sur 37 pour les chaudières et les machines, ainsi qu'un autre bâtiment de 40 pieds sur 80 pour les bureaux, le magasin général, etc., et un troisième en bois de 18 pieds sur 18 qui sert de magasin. Le terrain sur lequel est construit le bassin de radoub avec

ses dépendances a 480 pieds sur 1,000, avec une superficie d'environ 487,000 pieds carrés ou 11½ acres, entouré de clôtures en bois.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, ce bassin de radoub a été tenu en bonne condition de fonctionnement par les soins et les réparations ordinaires aux machineries des pompes et au porte-bateau. On a acheté 40 madiers en pin 3 x 12 pouces, de 15 pieds, pour échafaudages pour remplacer les vieux; la tête et les côtés du bassin ont été nivelés en arrière du couronnement et on a placé un conduit pour l'écoulement des eaux provenant de la pluie et de la neige fondue. En juin dernier (1897) on a acheté 130 traverses en bois pour renouveler les anciennes qui avaient duré dix ans et qui étaient très peu sûres.

Les dépenses totales encourues pendant l'exercice 1896-97 se montent à \$7,718.88 que l'on peut subdiviser comme suit :

Personnel.....	\$4,507 68
Journaliers.....	513 39
Charbon .....	937 75
Planches de revêtements.....	1,385 51
Huile, chiffons, etc., et menues réparations.....	302 32
Dépenses imprévues.....	72 23
	<hr/>
	\$7,718 88
	<hr/>

#### BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Ce bassin est situé près du centre du port, au pied de la rue Union. Il est construit en pierre posée avec du ciment; sa cour est spacieuse et il peut recevoir tout vaisseau qui passe par le canal Welland; la profondeur de l'eau sur la batière est de 14½ pieds à eau basse et 16½ à eau haute.

Voici une description sommaire du bassin, du porte-bateau, des chaudières, machines à vapeur, etc. :—

La longueur du bassin est de 280 pieds à partir de la paroi intérieure au pied de l'escalier. Le radier a une largeur de 10 pieds, ce qui donne une distance de 290 pieds de la façade intérieure du porte-bateau au pied de l'escalier. Cette longueur s'augmente de 23 pieds en mettant le porte-bateau sur la ligne du tablier, soit 313 pieds. La longueur au niveau du couronnement de l'extrémité postérieure du mur à aile au sommet de l'escalier est de 370 pieds; la largeur du bassin entre les murs au fond est de 47 pieds et au sommet 79; la profondeur du sommet du couronnement au fond est de 26½ pieds, et entre les radiers, au centre, 22 pieds et sur les côtés 20¼; le rayon des radiers étant de 193 pieds. Le canal du gouvernail commence à 10 pieds de la paroi intérieure du radier avec 2½ pieds de large, 24 de longueur sur 12 de profondeur. Les billots s'étendent bout à bout sur toute la longueur du bassin à 5 pieds d'intervalle. Il y a 32 tins placés à 10 pieds d'intervalle.

Le porte-bateau a 59 pieds sur sa plus longue face et 57 sur sa plus courte, 13 pieds de largeur et 22 de profondeur; il est actionné par les machines à vapeur auxiliaires dont il est question plus loin.

Les quatre grandes chaudières communiquent entre elles et sont pourvues de soupapes de contrôle, en sorte qu'on peut en employer une ou plus suivant le besoin. La longueur de l'enveloppe est de 14 pieds. Chaque chaudière a 84 tubes de 3⅜ pouces de même longueur que l'enveloppe. Diamètre, 5½ pieds; épaisseur des plaques, ⅜ de pouce. La pression de la vapeur est de 100 livres par pouce carré.

La petite chaudière auxiliaire est du type tubulaire. L'enveloppe, de 9 pieds sur 4, est formée de plaques de tôle de ⅜ pouce d'épaisseur. Elle est pourvue de 250 tubes de 1½ par 18 pouces avec des tubes de circulation. Cette chaudière économise de 50 à 75 pour 100 du combustible requis pour tenir la vapeur sous pression dans une des grandes chaudières destinées à l'usage général, quand les pompes principales ne sont pas en opération.

## Travaux Publics.

Les machines principales, au nombre de deux, sont du type vertical à haute pression, avec des cylindres de 18 par 18 pouces. Ces machines actionnent les deux pompes principales.

Les pompes principales sont du type centrifuge, ayant chacune une décharge de 20 pouces de diamètre et donnant ensemble un rendement total de 30,000 gallons par minute.

Les machines secondaires sont du type vertical à haute pression. Les deux cylindres ont 12 pouces par 12 pouces. Ces machines actionnent la pompe auxiliaire et le porte-bateau.

La pompe à feu a été construite par Knowles et C<sup>ie</sup>, de Boston; le cylindre à vapeur a 15 pouces par 21, et le cylindre à eau 10 pouces par 21. Cette pompe peut aussi être employée pour remplacer la pompe centrifuge auxiliaire, si cette dernière venait à faire défaut.

La petite (*pony*) pompe à vapeur a deux cylindres à vapeur de 6 pouces par 7; son cylindre à eau a 4 pouces par 7. Cette pompe sert à alimenter d'eau les chaudières ainsi qu'à l'arrosage et elle a une capacité de 3,000 gallons par minute.

Une grande grue à vapeur est employée pour le levage en rapport avec les opérations du bassin de radoub et des réparations.

En dehors du bâtiment aux machineries, lequel est en pierre et mesure 84 pieds sur 36, non compris la cheminée de 15 pieds sur 15 de base, on a érigé une construction en bois recouvert de métal de 30 pieds sur 40 du côté sud de ce bâtiment pour l'emmagasinage du charbon. Toute la propriété du bassin de radoub est entourée d'une clôture de première classe, de 868 pieds d'extension, avec portes sur les rues Gore et Union.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, le bassin de radoub a été maintenu dans une bonne condition de travail par les soins ordinaires donnés aux machineries des pompes, porte-bateau, grue, etc. Aucun travail nouveau n'a été entrepris.

Une somme de \$73.22 a été dépensée pour réparations aux machines et chaudières. On a aussi fait une séparation dans le hangar à charbon pour remiser la pompe à air, etc., etc., ce qui a coûté en tout \$33.35.

Soit une dépense totale de \$4,657.10 en 1896-97.

### BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Ce bassin de radoub est construit dans une petite anse, dans le port d'Esquimalt; il avait été commencé par le gouvernement provincial de la Colombie Britannique, mais il fut repris par le gouvernement fédéral alors que le travail était en cours, et le bassin fut complété et ouvert en juin 1897.

On peut établir les principales dimensions du bassin et du porte-bateau comme suit :

	Pieds.	Pouces.
Longueur du bassin sur les tins.....	430	...
Largeur du radier intérieur ..	20	...
do porte-bateau..	15	10
do radier extérieur.....	15	...
Longueur totale du bassin.....	480	10
Largeur du bassin au couronnement.....	90	...
do do à l'entrée.....	65	...
do do au fond.....	41	1
Rayon des radiers.....	16	6
Profondeur totale du bassin au-dessus des radiers.....	33	6
Hauteur du radier au-dessus du plancher du bassin....	3	...
do des tins.....	2	10
Longueur do .....	4	...
do du porte-bateau (entre parois intérieures)....	67	...
do do (parois extérieures reversibles)	15	8

A l'eau basse, la profondeur sur les radiers est de 24 pieds 6 pouces, et à l'eau haute ordinaire 26 pieds 6 pouces.

Ce qui suit est une description sommaire des chaudières, machines, pompes, appareils électriques et plongeurs, machineries pour le halage et le levage, bouées, tours et autres machines, outils et ustensiles, et approvisionnements requis pour les réparations, pour combattre le feu et autres objets, qui sont nécessaires à cette station de radoub.

Deux machines à vapeur à condensation, avec cylindres de 27 pouces de diamètre et 36 pouces de course.

Deux pompes foulantes, cylindres, 27 pouces de diamètre et 60 de course.

Trois chaudières Cornish,  $6\frac{1}{2}$  de diamètre et 14 pieds de longueur.

Une machine supplémentaire à haute pression, diamètre du cylindre, 16 pouces ; course 20 pouces.

Une pompe centrifuge pour l'assèchement ; tuyau de suction, 14 pouces ; décharge, 12 pouces

1 chaudière tubulaire à retour, 5 pieds 3 pouces de diamètre et  $14\frac{1}{2}$  pieds de longueur.

1 machine à traction pour porte-bateau ; diamètre du cylindre, 12 pouces ; course, 14 pouces.

1 pompe centrifuge d'assèchement ; 6 pouces de suction, 5 pouces de décharge.

1 dynamo Edison n° 4, 1,600 C.P., 16 lampes autour du bassin.

1 machine à vapeur pour actionner la dynamo ; diamètre, 8 pouces ; course, 12 pouces.

1 porte-arrêt mobile pour le porte-bateau.

25 bollards ou corps-morts en fer autour du bassin.

1 grue en bois, 10 tonnes de capacité.

8 cabestans.

6 tuyaux de conduite.

3 dévidoirs avec 200 pieds de boyaux.

1 appareil de plongeur complet.

1 tour de 6 pieds de lit.

1 machine à forer.

1 assortiment complet de coins.

1 chambre à vapeur pour courber les planches.

2 bouées à chaîne en fer.

2 bornes pour indiquer le chenal à l'entrée du bassin.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, treize navires sont venus au bassin, formant un tonnage total de 27,914 tonnes. Le temps employé au radoub de ces navires a été de 103 jours, et les droits de bassin perçus ont été de \$7,514.80.

En addition à ses devoirs pour la réparation des navires amenés au bassin, le personnel de l'établissement d'E-quimalt a été constamment employé aux soins d'entretien et de réparation, etc., savoir :—

Mise du porte-bateau sur le lit extérieur ; nettoyage des pompes, etc., puits des pompes, chambre du porte-bateau et radier extérieur ; grattage des faces de rencontre et nettoyage et peinture des soupapes.

Construction du barrage ; tailler des rainures dans la tête de la jetée pour la course du flotteur de l'échelle d'étiage. Faire des caisses de bois en travers de la chambre du porte-bateau et dans la rainure de la tête de la jetée pour l'échelle d'étiage.

Faire une nouvelle provision de boîtes à terre pour latrines et de nouveaux massifs en pierre pour la machine à planer, et aussi boulonner dans ces massifs de pierre, etc.

Faire de nouvelles échelles pour la tête de la jetée, renforcer les tréteaux et le toit de la boutique des machines pour les rendre capables de supporter les poulies de la machine à planer et du tour.

Couler 550 livres de vieux métal à être employé pour faire des blocs, rouleaux, platines et objets nécessaires à l'échelle d'étiage.

Peinture des échelles de côté, et des glissoirs en charpente du bassin, et ajustage de nouveaux tuyaux pour la décharge du tuyau des pompes centrifuges.

## Travaux Publics.

Faire quatre jauges complètes pour l'étiage, y compris toutes les petites vis et autres objets en rapport.

Dressage du compartiment supérieur du porte-bateau et peinture du même. Coulage de 70 livres de cuivre pour nouveaux rouleaux nécessaires pour le steamer *Princess*, et finissage de ces rouleaux.

Mise du porte-bateau en chambre; badigeonnage du même avec la composition anti-corrosive de Rathjen.

Fait un nouvel assortiment d'outils pour les machines à tourner, planer et percer. Réparé les pompes, les boyaux et les casques des plongeurs.

Fait des tubes d'expansion pour chaudières, et coulé et fini un gong en cuivre pour la drague *Mudlark*.

Dressé et peint la porte d'arrêt.

Relevé et peint les bouées avec la composition anti-corrosive. Garni les assises des machines avec du ciment; mis des coins en fer et de nouveaux boulons pour en diminuer les trépidations.

Réparé les poulies des palans différentiels et coulé de nouveaux rouleaux pour lesbéliers des tins.

Coulé de nouveaux godets à l'huile et ajusté aux grandes machines de nouvelles burettes à huiler, et fait de nouveaux boulons pour le tiroir de la petite machine à vapeur.

Réuni 600 pieds lin. de billots de 12 pouces, en dehors du port, pour être employés au revêtement.

Remis des tubes, avec l'assistance d'un fabricant de chaudières, aux trois grandes chaudières; boulonné et peinturé leurs enveloppes.

Coulé 300 livres de cuivre et de métaux anti-friction, et ajusté les porteurs des pompes et des transmissions des machines.

Fait une nouvelle garniture pour le petit passage, y compris tous les ouvrages en fer forgé nécessaires. Fait un nouveau châssis avec chambranle pour l'abat-jour du toit de la chambre des machines, et des patrons pour toutes les pièces à couler.

Dressé et peinturé le porte-bateau du côté de la mer, aussi bien que du côté du bassin.

Coulé des tourillons pour les poulies de l'échelle d'étiage; fait un nouveau jeu de boulons pour les portes des trous d'homme des grandes chaudières et ajusté les soupapes de sûreté.

Relevé les grandes machines à vapeur, dressé les cuivres, fait écouler plus rapidement les gouttières et les urinoirs, et arraché et détruit les chardons.

On peut voir, d'après ce qui précède, qu'il a été fait une somme considérable de travail pendant l'exercice 1896-97, et il est nécessaire que ces travaux de réparation, d'entretien et d'amélioration soient continués, si l'on veut conserver en bonne condition un établissement tel que le bassin de radoub d'Esquimalt. Les chaudières sont à présent en excellente condition et on peut obtenir la pression voulue plus rapidement et avec une dépense de charbon moindre qu'auparavant.

Si l'on en excepte la garniture en briques réfractaires du fourneau de la petite chaudière qui doit être renouvelée, et aussi une soixantaine de pieds de gouttières en zinc et une petite portion de l'équipement, tel que les vêtements des plongeurs, les boyaux à incendie, tout l'établissement est maintenant dans de meilleures conditions que lorsqu'il a été reçu des entrepreneurs, il y a environ 10 ans.

Les dépenses totales encourues pendant l'exercice 1896-97 pour le travail, le personnel, l'entretien, y compris les réparations et fournitures ordinaires, se montent à \$10,770.28, que l'on peut répartir comme suit :—

Salaires.....	\$ 8,591 42
Charbon.....	621 07
Eau.....	327 00
M t i o i .....	192 79
Equipem nt .....	932 75
Divers.....	105 25
Total.....	\$10,770 28



## GLISSOIRS ET ESTACADES.

Le gouvernement fédéral a construit et entretient des glissoirs et estacades (*booms*) pour faciliter la descente des trains de bois carré, rond, etc., sur la rivière Ottawa et ses tributaires, sur les quarante milles d'aval du Saint-Maurice et dans la Trent et le district de Newcastle, entre les chutes Fénélon et les chutes Heeley. -

Dans les rapports annexés, les surintendants de ces travaux de rivière, MM. G. P. Brophy, F. X. Thomas Berlinguet et R. B. Rogers, donnent des particularités relatives aux travaux de construction, de reconstruction, d'améliorations et de réparations exécutés sous leur direction sur les glissoirs, les estacades, les piliers, les barrages, les cours d'eau, les bâtiments, etc., du gouvernement pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897; les dépenses encourues pour les employés, l'entretien, les améliorations, etc.; les quantités des différentes espèces de bois qui ont passé par leurs glissoirs, les revenus provenant des droits de péage sur ces bois, et autres informations d'intérêt général et d'utilité pour les marchands de bois et le public.

RAPPORT SUR LES OUVRAGES DE L'OTTAWA, PAR G. P. BROPHY,  
INGÉNIEUR SURINTENDANT.

OTTAWA, 25 septembre 1897.

M. LOUIS COSTE, ingénieur en chef,  
Ministère des travaux publics,  
Ottawa.

MONSIEUR,—Ainsi que requis par votre communication n° 2506 du 10 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant concernant les travaux sous ma direction sur la rivière Ottawa et certains de ses tributaires, pour l'exercice clos le 30 juin 1897.

Pendant les mois de l'automne 1896, la descente des bois se continua jusqu'à ce que les billots et les autres bois eussent atteint les scieries pour la manufacture, ou leur destination pour l'exportation, et les eaux ont été généralement basses.

A la saison des eaux basses, les fondations des ouvrages ont été inspectées, et on a commencé les réparations nécessaires dont suit la description :—

RÉPARATIONS AUX STATIONS SUR LA RIVIÈRE OTTAWA.

*Station de Carillon.*—On a renouvelé une partie du bois de quelques-uns des piliers de support de l'estacade de direction, et les revêtements des glissoirs et des estacades ont été réparés.

*Hull ou station de la Chaudière-Nord.*—Lorsque les eaux ont été retirées de l'étang Eddy et du chenal du glissoir, les fondations ont été commencées et les réparations nécessaires ont été faites; les fondations de l'empellement et des jetées latérales ont été renforcées, les planches branlantes fixées solidement et les têtes de fiches projetant repoussées en dessous du plancher. On a construit un pilier de 20 x 9 x 7 pieds comme support pour l'estacade de guide à l'entrée supérieure; un revêtement de madriers de 3 pouces a été appliqué sur la partie du glissoir sous le pont de Hull; on a pourvu d'un nouveau cadre les appareils à relever les billes d'arrêt; les radiers et les lisses ont été réparés, et les supports des estacades et boiseries en général ont été ajustés.

*Ottawa ou station de la Chaudière-Sud.*—On a mis de nouveaux billots d'arrêt pour le second empellement; la jetée latérale sur le côté sud du second glissoir a été redressée; on a regarni de planches le sommet de la jetée; les planches usées du fond du glissoir ont été remplacées; les fiches projetant ont été repoussées; les chaloupes peinturées, les pontons préparés pour le service, la glace coupée et une couche de pierre a été placée entre les seuils dans le fond du glissoir.

*Ponts à Ottawa et à Hull, et chaussée entre ces deux villes.*—Le parapet du côté est de la chaussée a été enlevé pour permettre de poser une charpente en fer afin de faire le pavé employé dans l'élargissement du passage ; un trottoir temporaire a été établi pour l'usage des piétons pendant l'exécution des travaux ; la route a été nivelée et nettoyée ; on posa un plancher métallique sur lequel on fit un pavé en granit allant vers le pont de Hull. On a profité de la mise à sec de l'étang Eddy pour réparer les fondations des trois piliers supportant le pont du glissoir de Hull, et pour renouveler les gardes des estacades qui avaient été endommagées ; dans la superstructure, on a mis de nouveaux madriers sur la route et sur le trottoir pour remplacer ceux qui étaient pourris.

Au pont Union, on a trouvé nécessaire de réparer le plancher et les détériorations causées par un lourd trafic.

Sur la ligne des ponts de la Chaudière au-dessus du glissoir et des chenaux hydrauliques, on a nivelé et renforcé le plancher en plaçant des madriers neufs, en réparant la garniture de planches, et on a construit une lisse de garde de chaque côté du passage et près de l'extrémité sud du pont afin de préserver les ouvrages en fer contre le passage des voitures.

*Pont des Sapeurs.*—La partie de la route au-dessus des arches de pierre et des approches solides a reçu un lit métallique et un pavage en blocs de scories, sable et ciment ; on a fait un pavage préparatoire en pierre artificielle et en madriers de 3 pouces pour servir de base au pavage permanent.

*Pont de la rue Maria.*—La balustrade a été réparée et la partie ouest de la route a été recouverte en madriers de 3 pouces. Les approches ouest de ce pont ont été nivelées et ont reçu une couverture métallique qui les a ramenées au niveau correspondant du plancher.

*Station des Chats.*—La jetée de dérivation et l'estacade du côté sud du canal conduisant au glissoir qui avaient été considérablement endommagées par le passage des billots ont été réparées et renforcées, et les grappins sur les empellements pour relever les billes d'arrêt, ont été réparés dans leurs attaches et pourvus de quatre nouvelles poignées.

*Glissoir de Portage du Fort.*—Ce glissoir nécessitait quelques petites réparations qui ont été faites par l'employé préposé pendant le cours de la saison.

*Station de la Montagne.*—À cet endroit, il a été nécessaire de renouveler 40 longrines dans le fond du glissoir ; le plancher fut levé pour faire faire ce travail, et on a employé de nouveau les anciens matériaux qui étaient encore de service. La jetée du côté nord à la sortie du glissoir ayant été endommagée par la poussée des glaces le printemps dernier, elle fut réparée et remise en condition de fonctionnement.

*Station de Calumet.*—Le plancher du glissoir et les tabliers ont été réparés, les supports des estacades ajustés et les appareils de hissage améliorés.

*Station des Joachim.*—Ici les estacades ont été renforcées en mettant un supplément de billots et de chaînes ; le revêtement de l'estacade à la tête du glissoir inférieur fut renouvelé ; les angles et les côtés des piliers supportant l'estacade qui conduit au glissoir ont été garnis de planches ; le revêtement du barrage réparé ; de nouvelles pierres ont été mises pour remplir les piliers, on a placé des billots d'arrêt pour régulariser l'arrivée de l'eau ; là où le plancher du glissoir était usé, on l'a renouvelé ; le bois pourri a été remplacé sur le sommet des jetées de direction par du bois neuf et on a fait une nouvelle estacade s'étendant au-dessus de l'entrée du second glissoir.

*Rocher Capitaine.*—Avant le commencement du flottage et aussi pendant la saison de la navigation, le gardien s'occupe de quelques réparations nécessaires telles que remplacement de planches hors de service, repoussage des fiches, etc.

### RÉPARATIONS SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

*Rivière Gatineau.*—Comme d'habitude dans ce cours d'eau, il y a eu de grands dépôts de sable, écorces et autres débris obstruant le canal, les anses ou les issues des étangs et autres passages conduisant aux endroits où les billots sont mis en radeaux ; à eau basse, ces débris et dépôts forment des hauts-fonds que l'on est obligé

de creuser et d'enlever; le plancher du pont sur le nouveau canal a été réparé et on s'est procuré du bois pour renouveler les charpentes pourries des jetées; on a reconstruit partiellement les ouvertures; on a donné de l'extension à l'estacade de direction, arrangé de nouveau les compartiments des estacades, renforcé le radier à l'ouverture inférieure; il faut ajouter à cela certaines réparations ordinaires aux clôtures, aux embarcations, qui ont été exécutées de temps à autre par le personnel des travaux de la rivière.

*Rivière Madawaska.*—On a pris d'avance des mesures, à quelques-unes des stations, pour savoir les réparations qu'il y aura à faire pendant le cours de l'année prochaine.

*Rivière Coulonge.*—Au printemps de 1896, une partie du barrage près de la tête du glissoir fut emportée; quand l'eau baissa, une digue provisoire fut construite dans la brèche pour fournir l'eau au glissoir, et pendant les mois d'août et de septembre, cette digue fut enlevée; on construisit avec de grandes difficultés un caisson de barrage et une fermeture permanente de l'ouverture fut effectuée dans un courant rapide occasionné par les hautes chutes qui se trouvent à une courte distance de cet endroit. La section reconstruite avait 70 pieds de longueur, 5 pieds de hauteur et 15 pieds de face. L'autre partie du barrage reçut un revêtement de planches de 4 pouces sur une longueur de 50 pieds; les jetées supportant l'estacade de direction au-dessus de l'entrée du glissoir, nos 1 et 3, furent démolies du côté de l'eau après que le lest eût été enlevé, et on les garnit de nouveaux revêtements; on ajusta un pilotis en chêne à chacune, et la pierre fut remise en place dans la jetée. Le bois pourri des trois autres jetées, 5, 6 et 7, fut renouvelé et un pilotis de chêne fut ajouté au n° 5. Des contreforts furent chevillés aux angles de toutes les jetées, et deux nouveaux poteaux de chêne d'amarrage furent plantés dans la rivière pour maintenir l'extrémité supérieure de la principale estacade de direction.

Une section du glissoir ayant ses fondations sur une surface de roche relevée en arrière par un renflement de récif sur le côté intérieur, montrait une tendance à glisser vers l'abîme; pour arrêter cela, on établit un caisson rempli de pierre contre la fondation pour servir d'arc-boutant. Le plancher du glissoir, les poteaux et les attaches ont été réparés partout où ils étaient usés ou pourris, et on s'est pourvu d'une quantité de planches d'orme pour le renouvellement partiel des côtés et du fond après la saison d'activité.

*Rivière Noire.*—L'une des jetées latérales au pied du glissoir fut emportée par l'inondation du printemps dernier; elle a été reconstruite. Vu la raideur de la chute à la sortie du glissoir, le revêtement du fond et des côtés s'use et se détruit beaucoup; sur une distance de 110 pieds on a garni le fond de madriers d'érable de 4 pouces, et, de temps à autre pendant la saison, le revêtement des jetées latérales et des estacades de direction ont nécessité des réparations. Comme mesure de précaution, on s'est pourvu d'une quantité de madriers et autres matériaux pour renouveler les parties du glissoir dans la construction originnaire de laquelle, lorsqu'elle était une propriété privée, on avait établi une fondation instable avec des croûtes qui maintenant tombent en pourriture; on remédiera à cela quand les billots auront fini de passer par cette station.

*Rivière Petewawa.*—Aux première, deuxième et troisième chutes, sur cette rivière, le plancher des glissoirs a été réparé et quelques minages ont été faits dans le chenal de Bois-Dur. Pour les réparations subséquentes à ces stations, on s'est pourvu d'une quantité de bois dressé qui servira pour les fondations, les côtés des jetées et les barrages, comme moyens de renforcer ces constructions.

*Chute du Crochet.*—Le glissoir et le barrage principal ont été réparés. Des bandes de fer plat de 6 pouces sur  $\frac{1}{4}$  de pouce ont été percées, fixées et assujetties sur le fond et les côtés du glissoir pour empêcher les billots d'attaquer la boiserie; le plancher du glissoir fut raccourci là où c'était nécessaire; le bois de l'estacade de direction en avant fut arrangé pour la renforcer; le barrage principal fut rendu étanche avec des pierres et des fascines, et les piliers de support de l'estacade réparés et remplis de pierre quand une partie du lest avait été emporté. D'autres réparations seront nécessaires à cette station avant la reprise des opérations de l'année prochaine, mais on a sous la main une provision suffisante de bois pour exécuter ces travaux.

## Travaux Publics.

*Lac du Cèdre.*—Les piliers de support du barrage ont été étanchés et les côtés des jetées formant le glissoir ont été recouverts à neuf de madriers de 5 pouces. Les barrages échelonnés de chaque côté des écluses ont été généralement exhaussés et réparés là où ils étaient endommagés, et quelques-uns des rochers les plus dangereux qui entravaient la descente des billots tout le long de la rivière jusqu'au lac Traverse ont été minés et enlevés.

*Rivière du Moine.*—A la tête du glissoir au-dessus des Grandes Chutes, une nouvelle estacade de direction longue de 275 pieds a été construite, et les piliers de support et les boisages qui tombaient en pourriture ont été enlevés et remis à neuf; une jetée d'ouverture au-dessus du glissoir fut rebâtie, le principal barrage relevé de deux pieds, le minage des eaux atténué autant que possible en plaçant du gravier, etc., en avant. Le glissoir, qui est très long, fut réparé dans son empellement régulateur, jetées latérales, courbes, poteaux, seuils et plancher; aux endroits où il y avait affaissement de l'ouvrage, on a employé des blocs pour rétablir le niveau.

Le printemps dernier, les eaux de l'Ottawa et de ses tributaires s'élevèrent à une bonne hauteur moyenne, et pendant la partie de l'année qu'embrasse ce rapport il y a eu une bonne hauteur d'eau dans presque toutes les rivières pour le flottage du bois. Les ouvrages, sur quelques uns des cours d'eau, furent sujets à des efforts très considérables et furent plus ou moins endommagés par la poussée de la glace, l'action des hautes eaux et la pression des billots; mais en général, avec le système d'améliorations employé, on peut dire que les dommages encourus n'ont pas dépassé la moyenne des années précédentes.

Le relevé suivant, qui est basé sur les rapports fournis par le percepteur des revenus des travaux publics, indique les quantités de bois de différentes formes qui ont franchi les différentes stations désignées plus haut, ainsi que les droits de péage perçus pendant l'exercice 1896-97 :

Bois carré.....	14,072 pièces.
Billots.....	4,329,253 “
Bois d'estacade et de dimension.....	86,647 “
Traverses de chemins de fer.....	153,163 “
Poteaux de clôture.....	63,755 “
Cèdre.....	23,291 “
Total.....	4,670,181 “

Et aussi 13,842 cordes de bois à pulpe et 351 cordes de bois à bardeau.

Les revenus perçus sur ce bois ont été \$51,553.04.

En soumettant respectueusement ce qui précède,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

*Ing. surint. travaux R.O.*

### RAPPORT SUR LES OUVRAGES DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

(PAR F. X. THOS. BERLINGUET, INGÉNIEUR SURINTENDANT.)

TROIS-RIVIÈRES, 28 octobre 1897.

M. LOUIS COSTE,

Ingénieur en chef,

Ministère des travaux publics, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les ouvrages placés sous ma direction sur la rivière Saint-Maurice, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Avant d'entrer dans des détails, quelques observations sur la rivière Saint-Maurice et ses ouvrages pourront n'être pas déplacées ici.

Le Saint-Maurice, comme on le sait, est une grande rivière. Son étendue n'a jamais été bien définie, mais on suppose généralement qu'elle baigne un territoire de plus de 20,000 milles carrés. Elle court généralement à travers une région très montagneuse, et telle est la rapidité de son courant et la violence de ses chutes et de ses rapides, qu'aucun ouvrage, à l'exception des travaux permanents qui sont établis sur des bases de la plus grande solidité, ne peuvent lui résister.

En effet, à certaines saisons de l'année, la rivière est considérée incontrôlable. Le Saint-Maurice diffère, sous ce rapport, avec l'Ottawa et la plupart des rivières sur lesquelles se fait le flottage du bois; ici on trouve peu d'endroits où le bois peut être retenu.

Les travaux sur le Saint-Maurice ont été commencés en décembre 1851, et depuis des additions d'une extension limitée ont été faites presque chaque année.

Le trafic du Saint-Maurice, qui avait été languissant pendant un certain nombre d'années, a pris maintenant le dessus, et le progrès semble promettre d'être permanent. Cela est dû à la grande demande de bois à pulpe et aux gigantesques travaux hydrauliques construits aux chutes de Grand'Mère en rapport avec la nouvelle industrie de la pulpe, et aussi à la construction du chemin de fer Grand-Nord qui facilitera les communications dans la région du Saint-Maurice.

Les ouvrages du gouvernement actuellement en usage sont construits sur les quarante premiers milles de la rivière à partir de son embouchure. Ils sont divisés en quatre sections qui sont désignées comme suit: stations de Trois-Rivières, Shawenegan, Grand'Mère et Grandes-Piles. Chaque station est placée sous la direction d'un maître d'estacade; les maîtres d'estacade de Shawenegan et Trois-Rivières ont chacun un assistant.

Trois-Rivières, la première station, comprend les ouvrages qui se trouvent dans les quatorze premiers milles à partir de l'embouchure du Saint-Maurice, Shawenegan, les ouvrages construits entre les rapides de Saint-Gabriel et des Hêtres, une distance de douze milles. La station de Grand'Mère, les ouvrages entre les Hêtres et les Petites-Piles, une distance de huit milles, et la station des Grandes-Piles, les ouvrages entre les Petites Piles et l'île aux Fraises, une distance de six milles.

Plus de 60,000 pieds d'estacades sont répartis entre ces quatre stations pour diriger et retenir les billots, avec plus de 77,000 pieds de chaînes.

La rivière commença à monter le 9 avril 1896 et atteignit son maximum d'élévation le 25 mai, alors qu'elle avait 24 pieds 4 dixièmes au-dessus du niveau des basses eaux, ce qui fait 7 pieds de plus que le maximum atteint en 1895, lequel était la plus grande hauteur enregistrée depuis l'inondation de 1879.

Après le 12 mai, l'eau commença à baisser et elle atteignit son niveau le plus bas le 29 septembre tombant à 2 pieds 2 dixièmes sur l'échelle d'étiage aux Grandes-Piles, lequel niveau est 0.6 pieds plus haut que le niveau le plus bas de 1895.

Le zéro de l'échelle d'étiage des Grandes-Piles correspond à 298.39 pieds au-dessus du zéro de Trois-Rivières correspondant avec le niveau géodésique du Saint-Laurent.

Les principales fluctuations du niveau de l'eau pour chaque mois pendant la saison active des cinq dernières années sont indiquées dans le tableau suivant des élévations en pieds et dixièmes au-dessus du zéro de l'échelle des Grandes Piles, depuis le 2 août 1892 jusqu'au mois de novembre 1896.

Année.	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.
1892	.....	.....	.....	.....	7.5	3.8	4.7	5.1
1893	3.9	12.7	10.4	6.1	4.6	5.0	4.1	3.6
1894	8.5	13.2	8.8	7.6	5.3	4.2	7.5	8.1
1895	.....	14.0	9.2	5.9	6.3	5.1	4.1	4.4
1896	9.7	13.3	7.7	6.4	3.4	2.6	3.3	8.5

## Travaux Publics.

Pendant la saison active pour la descente des billots en 1896, savoir, du 20 avril au 24 octobre, le niveau de l'eau monta pendant 42 jours, baissa pendant 99 jours, et fut stable pendant 17 jours.

Sur ces 158 jours, nous n'en avons eu que 74 pendant lesquels la rivière eut la quantité d'eau nécessaire à la descente des billots.

Comme on peut le voir par ce tableau, le niveau de l'eau, en août, septembre et octobre 1896, a été le plus bas qu'il y ait eu depuis 1892. Cette continuation d'eaux basses pendant une longue période, rend le transport des billots très dispendieux pour les marchands de bois.

La hauteur habituelle de cinq à six pieds au-dessus de l'eau basse, que l'on voit généralement pendant le mois d'août, a grandement fait défaut cette année.

La queue du flottage arriva à Trois-Rivières le 23 octobre 1896, quatre jours plus tard qu'en 1895.

Les derniers billots pour Trois-Rivières furent retirés des estacades du gouvernement au pont du chemin de fer, le 24 octobre 1896.

Le relevé suivant fourni par le percepteur des droits de glissoirs et d'estacades de votre département indique les quantités de bois de différentes espèces qui ont passé par les ouvrages du gouvernement pendant la saison de 1896, ainsi que les sommes perçues pour droits de péage pendant l'exercice 1896-97.

RELEVÉ du nombre des billots de scierie, etc., qui ont passé par les glissoirs et ouvrages du gouvernement sur la rivière Saint-Maurice pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897 :

Billots.....	880,555	pièces.
Billots de bois à pulpe.....	351,593	“
Cèdres.....	1,527	“
Traverses de chemin de fer.....	804	“
	1,240,459	“

Le revenu perçu sur ce bois a été \$22,090.50.

Après la saison active, les glissoirs, jetées et estacades furent examinés, et pendant l'automne et l'hiver, les travaux de réparation et de construction nécessaires furent exécutés, lesquels peuvent être décrits comme suit :

### STATION DES GRANDES-PILES.

Les travaux exécutés à cette station sont comme suit : réparations aux jetées nos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11 et 12. Un nouveau revêtement fut mis autour de ces jetées quand c'était requis, et quelques-unes ont été relevées à une hauteur convenable. Les poteaux d'amarrage ont été renouvelés quand cela était trouvé nécessaire, et tous les autres ont été remis en bon ordre pour l'année suivante. On a aussi renouvelé 2,051 pieds d'estacades simples aux Plaines, en aval des chutes des Grandes-Piles.

### STATION DE GRAND'MÈRE.

De légères réparations ont été faites à l'estacade principale. Environ 900 pieds d'estacades simples ont été construits pour empêcher les billots d'être entraînés dans les chutes de Grand'Mère. Les ouvrages de cette station sont en bonne condition et pourvus de toutes les facilités pour la descente des billots.

### STATION DE SHAWENEGAN.

Les travaux exécutés à cette station consistent dans la construction de trois piliers d'ancrage, nos 84, 82, 83, et la reconstruction du barrage construit en 1852 à la tête de la chute principale et qui fut enlevé par la crue de 1896. Le nouveau barrage a deux pieds de hauteur de plus que l'ancien, de manière à fournir une plus grande quantité d'eau au glissoir.

Le fond et les parois du glissoir ont été partiellement renouvelés en remplaçant le bois usé par de nouveaux matériaux ; le tablier a reçu un revêtement de bois dur. De plus, 900 pieds d'estacade à cinq et trois pièces ont été construits, et 1,000 pieds d'estacade ont été réparés.

Les poteaux d'amarrage de toutes les jetées furent renouvelés au besoin.

#### STATION DE TROIS-RIVIÈRES.

Le petit barrage à La Rochelle fut reconstruit, ainsi que la jetée n° 19 au pont du chemin de fer et les piliers d'ancrage n°s 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10 et 12 à la Pointe à Lambert.

Les jetées n°s 12, 12, 27, 30 et 31 furent partiellement démolies, et le bois endommagé fut enlevé et remplacé par du neuf. Des planches de garde furent clouées sur les côtés exposés des jetées, quelques poteaux d'attache furent levés et les pierres de lest ont été reportées à niveau ; on aussi construit 550 pieds d'estacade.

Les poteaux d'amarrage furent renouvelés partout où c'était nécessaire.

Les dépenses suivantes ont été faites pour le personnel, l'entretien, les réparations et les améliorations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897 :—

Personnel et entretien.....	\$8,647 72
Réparations et améliorations :—	
Station des Grandes Piles.....	1,348 64
" Grand'Mère.....	45 80
" Shawenegan.....	3,623 57
" Trois-Rivières.....	4,898 00
<b>Total pour 1896-97.....</b>	<b>18,563 93</b>

Si nous établissons une comparaison entre les dépenses et les revenus de cette année et ceux des sept années précédentes, le résultat sera comme suit :—

TABLEAU indiquant le nombre de billots, le revenu brut, les dépenses pour le personnel, la direction, les réparations et constructions, ainsi que le revenu net, sur les ouvrages du Saint-Maurice, pendant les dix exercices compris entre le 1<sup>er</sup> juillet 1887 et le 30 juin 1897.

Année.	Nombre de billots.	Revenu brut.		Personnel et direction.		Réparations et améliorations.		Total, personnel et réparations.		Revenu net.		Déficit.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
1887-88.....	213,740	4,246	17	16,943	92	18,242	52	35,186	44			30,940	37
1888-89.....	328,103	7,323	27	21,290	72	5,517	33	26,808	05			19,434	98
1889-90.....	197,365	4,242	18	13,957	09	4,753	78	18,710	85			14,468	67
1890-91.....	203,099	3,953	87	17,155	67	6,638	78	23,794	45			19,840	58
1891-92.....	282,738	4,520	50	15,658	83	4,332	75	19,991	55			15,471	08
1892-93.....	569,703	11,114	90	9,259	86	831	13	10,090	99	1,023	91		
1893-94.....	755,657	14,544	55	7,565	65	2,545	09	10,110	77	1,433	78		
1894-95.....	779,892	14,306	53	6,512	83	4,001	34	10,514	17	3,792	36		
1895-96.....	1,163,610	21,358	74	8,114	01	5,645	38	13,759	39	7,599	36		
1896-97.....	1,240,459	22,090	50	8,647	72	9,816	21	18,563	93	3,426	57		

Les ouvrages n'ont pas subi d'avaries graves. Cependant, les détériorations ont été considérables et nécessiteront nombre de réparations en 1897-98.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

F. X. THOS. BERLINGUET,

*Ingénieur surintendant.*

## Travaux Publics.

### RAPPORT SUR LES OUVRAGES DU DISTRICT DE LA TRENT ET DE NEWCASTLE.

(PAR R. B. ROGERS, INGÉNIEUR SURINTENDANT.)

PETERBOROUGH, 27 septembre 1897.

M. LOUIS COSTE,  
Ingénieur en chef,  
Ministère des travaux publics,  
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les ouvrages placés sous ma direction pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Les ouvrages ont été construits pour l'avantage de la navigation sur la route directe du canal Trent et pour faciliter la descente du bois et l'amélioration de la navigation sur les rivières qui s'y rattachent.

Les premiers sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et les derniers sous celui du ministère des travaux publics.

Les ouvrages sont situés le long de la rivière Trent entre Trenton sur la baie de Quinté et le lac Balsam (à environ 15 milles du lac Simcoe), sur une distance de 170 milles environ.

C'est un vaste bassin s'étendant jusqu'à la hauteur des eaux du lac Madawaska au nord-est et celle du lac Muskoka au nord et à l'ouest, et il embrasse une étendue de terrain de plus de 2,000 milles carrés. Le contrôle des eaux de ce grand bassin acquiert chaque année une plus grande importance par l'accroissement des nombreuses industries qui s'établissent le long de la route.

Les eaux, pendant le printemps, ont été plus hautes que la moyenne et elles demeurèrent élevées pendant une période beaucoup plus longue que d'habitude. Elles n'ont pas causé plus de dommage aux ouvrages que dans les années ordinaires.

Vu la stagnation du marché, les quantités de bois qui sont descendues ont été beaucoup moindres qu'usuellement. La quantité, pendant le présent exercice, promet d'être plus grande que depuis quelques années.

Le règlement concernant la descente des billots en plus petits lots a été assez bien observé, et l'expérience a démontré que ce mode est plus économique que la descente en grandes quantités.

Les ouvrages sont maintenant en bonne condition, et il n'est plus nécessaire de faire de grandes dépenses pour les réparations.

Les réparations suivantes ont été exécutées aux différentes stations :

#### HASTINGS.

Le plancher du glissoir a été renouvelé, et les estacades de direction ont été réparées.

#### PETERBOROUGH.

De nouveaux sous-longerons ont été placés en dessous des bâtis de support, et le revêtement de la gorge du glissoir a été renouvelé. L'estacade de retenue du Petit Lac, qui avait été brisée par la glace, a été réparée.

#### LAC KATCHAWANNOE.

L'estacade qui avait été brisée par la glace au printemps a été réparée, et les ancres qui avaient été jetées hors de ligne ont été remises en place.



## BUCKHORN.

Les jetées et le glissoir tombent en pourriture et il y a une grande usure sous le seuil du glissoir. Les jetées devront être presque entièrement reconstruites. On était à réparer le glissoir, mais le travail n'était pas terminé à la fin de l'exercice.

## CHUTES FÉNÉLON.

Une partie du plancher du glissoir a été renouvelée, et quatre nouveaux billots d'arrêt pour le glissoir ont été placés.

## RIVIÈRE KEENE.

L'entrée de la rivière Keene a été beaucoup améliorée par le dragage qui a coûté \$747.31, somme prise sur le crédit affecté au dragage dans Québec et Ontario. Le travail a été fait à l'aide d'une lourde drague accouplée à une barge qui était remorquée par un bateau à vapeur.

Ci-joint un tableau indiquant le nombre de pièces de bois qui ont passé par ces ouvrages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICH. B. ROGERS,

*Ingénieur surintendant.*

TABLEAU indiquant le nombre de pièces de bois, etc., qui ont passé par les différents glissoirs de la rivière Trent et par les ouvrages du district de Newcastle pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Stations.	Billots de pin de sciage.	Autres billots de sciage.	Bois d'estacade	Traverses de chemin de fer.	Poteaux de clôture.	Cèdres longs.	Poteaux de télégraphe
Chutes Fénélon.....	10,290	4,740	4	26,700	4,800		
Buckhorn.....	3,000	16,300		20,000			
Burleigh.....							
Pointe Young.....	80,000		750	22,000			3,000
Lakefield.....	14,594	12,900	1,162	47,185	30,300	353	
Peterboro'.....	5,000		1,000	476		353	
Hastings.....							
Chutes de Heeley.....	6,215	6,750	70	38,100	3,400		
Chisholms.....	83,381		1,790				

RICHARD B. ROGERS,

*Ingénieur surintendant.*

## PONTS.

On peut constater que, dans les anciennes provinces du Canada le gouvernement fédéral retient sous son contrôle exclusif la construction et l'entretien des ponts des routes interprovinciales importantes, ainsi que les ponts nécessaires qui traversent les voies navigables. Dans les régions du Nord-Ouest, où la population est très éparpillée, cependant, le gouvernement du Canada a aussi pourvu à la construction et à l'entretien des ponts des routes ordinaires pour franchir les grands cours d'eau, lesquels ponts sont d'une nécessité urgente pour établir des communications non interrompues à travers les sentiers et les grandes routes d'une importance nationale; ni les municipalités qui sont appelées à tirer un bénéfice immédiat de ces constructions, ni même les autorités territoriales qu'elles concernent directement, n'auraient pu espérer les entreprendre et les maintenir avec leurs seules ressources.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, le pont tournant en fer du chenal de Burlington allant du lac Ontario au port de Hamilton a été achevé, y compris les appareils électriques faisant mouvoir le tablier mobile.

Des travaux de réparation et d'amélioration ont été faits comme d'habitude sur les différents ponts de la ville d'Ottawa, y compris les abords, dont l'entretien est à la charge du gouvernement fédéral, savoir: les ponts sur les glissoirs des Chaudières avec les routes qui y accèdent; le pont Union sur l'Ottawa et les ponts Dufferin, des Sapeurs et de la rue Maria, sur le canal Rideau. Le rapport de l'ingénieur surintendant des travaux de la rivière Ottawa, publié *in extenso* sous le titre de Glissoirs et Estacades, contient un compte-rendu détaillé des reconstructions, réparations, etc., exécutées.

Des réparations ont été aussi faites aux ponts suivants dans les territoires du Nord-Ouest: le pont de la rivière Bataille à Battleford; le pont de la rivière du Ventre à Lethbridge; le pont Langevin à Calgary, et le pont de Macleod sur la rivière du Vieux.

### PONT DE BURLINGTON.

En 1895-96 le gouvernement du Canada décida de pousser vigoureusement la construction du pont tournant en fer sur le chenal de Burlington, afin de procurer, sans plus de retard, au public, des moyens commodes et faciles de communication entre les deux rives, l'accroissement considérable du trafic nécessitant cette amélioration pour remplacer l'antique mode de transport des voitures et des passagers au moyen du chalan ou du bac.

Le 22 août, un contrat fut accordé à M. Geo. F. Webb, de Hamilton pour la construction de la maçonnerie, y compris les fondations pour les piliers de pivot et les culées, pour la somme totale de \$15,792, et le 28 janvier 1896 un autre contrat fut donné à la Dominion Bridge Company, de Montréal, pour la fourniture et la construction de la superstructure, etc., pour la somme de \$15,290.

Tous les travaux compris dans ces contrats ont été complétés d'une manière satisfaisante. Le 11 novembre 1896, une estimation finale fut favorable à M. Webb, et le 16 du même mois, une autre le fut à la Dominion Bridge Company, les sommes dont le paiement fut recommandé dans chaque cas étant le montant complet des contrats.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1896, M. Webb avait reçu en à compte \$14,000 sur son contrat et la Dominion Bridge Company, \$3,600, en sorte que le montant total requis en 1896-97 pour compléter le paiement des travaux achevés était de \$13,489, ce qui fut payé aux entrepreneurs. Une somme additionnelle de \$1,500 fut payée à la Dominion Bridge Company pour fourniture et installation, suivant un arrangement spécial, d'un appareil électrique pour manœuvrer l'arche tournante, et une somme de \$400 fut dépensée pour les plans et l'inspection de la superstructure, etc. La force motrice pour le pont est fournie par la Hamilton Radial Electric Railway Company.

## PONT DE LA RIVIÈRE BATAILLE, BATTLEFORD.

Le pont de la rivière Bataille traverse cette rivière à Battleford, T.N.O., dans le district de Saskatchewan. Battleford est situé au confluent de la branche nord de la Saskatchewan et de la rivière Bataille. Le pont a été construit en 1890 à la journée, après que le contrat accordé à MM. Heney et Kennedy leur eut été retiré.

Le pont consiste en une travée de 150 pieds, système Howe, deux travées de 70 pieds chacune, un abord sur tréteaux du côté nord, et deux culées.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, une somme de \$371.46 a été dépensée pour remettre à leur place quelques pièces de la pile nord qui s'étaient un peu écartées et pour remplacer les madriers du plancher qui tombaient plus ou moins en ruine.

## PONT DE LA RIVIÈRE DU VENTRE, LETHBRIDGE.

Le pont de la rivière du Ventre traverse cette rivière à Lethbridge, Alberta-Sud. Lethbridge est en réalité une ville minière, étant située au centre des mines de charbon de l'Alberta communément désignées sous le nom de mines de Galt. Elle est le siège d'une division de la police à cheval et est reliée à la ligne principale du chemin de fer du Pacifique, à Dunmore, par un embranchement de 109 milles de longueur; elle communique aussi par chemin de fer avec Great-Falls, Montana.

Le pont a été construit en 1890. Il est du système Howe, et il consiste en quatre travées en charpente.

Pendant l'exercice 1891-92, on a dépensé \$725.32 en diverses réparations sur le pont et ses abords, telles que assujettir ses attaches, renouveler des parties du garde-fou, etc.; rétablir une bonne partie des abords et de la route aux endroits qui avaient été défoncés; réparer les clôtures, etc.

A la fin de l'exercice, le pont était en bonne condition pour le service.

## PONT LANGEVIN, CALGARY, ALBERTA.

Le pont Langevin traverse la rivière de l'Arc dans la ville de Calgary, Alberta.

Calgary est la principale ville et le point central du chemin de fer du district d'Alberta (c'est le point de raccordement des embranchements d'Edmonton et de Macleod sur la ligne principale du Pacifique canadien). Elle est aussi le siège d'une division de la police à cheval. Au commencement de 1891, la population était de 3,876 habitants.

Le pont est du système Howe avec une longueur de 370 pieds environ, y compris les culées, mais sans compter les abords sur tréteaux; il consiste en trois travées de 100 pieds chacune, deux piles intermédiaires en caissons de 33 pieds sur 12 à la base avec 17 pieds de hauteur, et deux culées de même construction, de 22 pieds sur 15 à la base. Il a été construit en 1890 sur contrat; son tablier a environ 18 pieds de large et repose à environ 15 pieds au-dessus du niveau des basses eaux de la rivière de l'Arc et à 6½ au-dessus du niveau des hautes eaux.

Pendant l'exercice 1896-97, on a dépensé \$1,016.20 pour ce pont comme suit:—

1. Protection de la pile nord qui avait été minée sur une longueur d'une dizaine de pieds. On plaça tout autour de gros blocs de pierre avec une chèvre, et on remplit les creux entre les blocs avec de petits cailloux afin de prévenir, si possible, la détérioration de la base.

2. On a calfaté autour de l'angle nord-est de la pile sud et le long de la façade de la culée du nord.

3. Remplacé les attaches détériorées, et solidé complètement les arches.

## PONT DU VIEUX, MACLEOD.

Le pont du Vieux traverse la rivière du Vieux, à environ deux milles à l'ouest de la ville de Macleod, Alberta-sud.

## Travaux Publics.

Macleod est la principale ville d'affaires d'un district d'élevage du bétail et des chevaux, et c'est le siège d'une division de la police à cheval. Elle est reliée à Calgary avec la ligne-mère du Pacifique Canadien par un embranchement de 105 milles de longueur, et elle sera en communication avec le chemin de fer de la Passe-du-Nid-de-Corbeau actuellement en construction.

Le pont, entrepris à contrat par MM. John Heney et Henry Smith, d'Ottawa, fut commencé en mai et terminé en décembre 1891.

Le pont consiste en deux travées de 150 pieds chacune, une pile, deux culées, un abord en terre et en tréteaux du côté nord, et un remblai du côté sud.

Depuis sa construction, ce pont a nécessité des réparations en différents temps, telles que calfatage autour de la pile, deux fois; protection de la rive sud par un mur de pierre, consolidation du pont, trois fois, etc.

Le trafic sur ce pont, qui a toujours été très grand, a considérablement augmenté depuis la construction de l'embranchement de Calgary dont le terminus n'est pas dans la ville, mais sur le côté opposé de la rivière. Tout le mouvement doit donc passer sur le pont, y compris un grand nombre de charges de bois et de nombreux troupeaux de bétail et de chevaux qui, invariablement, le traversent. Ce piétinement continu, plus que les lourds transports, nécessite une dépense annuelle de \$300 pour tenir le pont en bonne condition d'entretien.

Pendant l'exercice 1896-97, une somme de \$498.09 a été dépensée pour remettre en place les attaches qui avaient été dérangées, poser des boulons, etc., afin de mettre le pont à même de supporter en toute sûreté le lourd trafic qui passe dessus.

## LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, EXAMENS ET INSPECTIONS.

Des levés hydrographiques, examens et inspections dont les détails seraient trop nombreux et trop diversifiés pour être relatés ici ont été faits dans les localités suivantes pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896-67.

## NOUVELLE-ECOSSE.

Anse Lafford	Richmond.	Monk's-Head	Cté d'Antigonish.
Anse McNair	Cté d'Antigonish.	Newellton	Shelburne.
Arisaig	do	Noel	Hants.
Avonport	King.	North-Sydney	Cap-Breton.
Baie Aspey	Victoria.	Oyster-Pond	Guysboro'.
Baie-de-la-Vache	Cap-Breton.	Picket Pier	King.
Boularderie (Ross Ferry)	Antigonish.	Pictou (bâtisse publique)	Pictou.
Breeding Cove	Victoria.	Port-George	Annapolis.
Camada-Creek	King.	Port-Hood	Inverness.
Cheggoggin	Yarmouth.	Port-Latour	Shelburne.
Cranberry Head	do	Port-L'Hébert	do
Eau Blanche	King.	Port-Lorne	King.
Georgeville	Antigonish.	Port-Maitland	Yarmouth.
Grand-Etang	Inverness.	Port-Mouton	Queen.
Hampton	King.	Pubnico-Head	Yarmouth.
Hantsport	Hants.	Pugwash	Cumberland.
Havre Bouché	Antigonish.	Pointe Chebogue	Yarmouth.
Havre Clarke	Shelburne.	Pointe Chéticamp	Inverness.
Havre Neill	Victoria.	Pointe Cribbin	Antigonish.
Havre Pennant	Halifax.	Rivière Castor	Yarmouth.
Havre Wood	Shelburne.	Rivière Larry	Guysboro'.
Hiltz Narrows	Lunenburg.	Rivière du Nord	Victoria.
Horton Landing	King.	Rivière Sainte-Marie	Guysboro'.
Ile Smith	Inverness.	Rivière Tony	Pictou.
Iona	Victoria.	Ruisseau Chipman	King.
Joggins	Cumberland.	Ross Ferry (Route)	Victoria.
Judique	Inverness.	Seaside	Inverness.
Little Narrows	Victoria.	Stanwood-Beach	Yarmouth.
Liverpool	Queen.	Stony-Island	do
Lockeport	Shelburne.	Sydney (quai de la quarantaine)	Cap-Breton.
Maitland	Hants.	Wallace	Cumberland
Malcouche	Cap-Breton.	West Pubnico	Yarmouth.
Margaree	Inverness.	Windsor	Annapolis.
Meteghan	Digby.		

## ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Anse du Canot	Queen.	Mount Stewart	Queen.
Baie Saint-Pierre	King.	Pointe du Chinois	do
Havre Brae	Prince.	Pointe Rouge	do
Havre Miminigash	do	Pointe Ouest	Prince.
Havre de la Souris	King.	Quai Haggarty	Queen.
Havre Tignish	Prince.	Quai Hayden	do
Jetée Cranberry	Queen.	Rivière Gillis	do
Jetée McConnel	do	Rivière Vernon (jetée)	do
Jetée du Pommier	do	Summerside	Prince.

## NOUVEAU-BRUNSWICK.

Anderson's Hollow	Albert.	Mispec	Saint-Jean.
Anse du Hareng	do	Maisonnette	Gloucester.
Bouctouche	Kent.	Newcastle	Northumberland.
Cap Tourmentine	Westmoreland.	Oromocto (R. Saint-Jean)	Sunbury.
Clifton (Stonehaven)	Gloucester.	Pointe de Gray (R. Saint-Jean)	King.
Cocagne	Kent.	Pointe du Nègre	Saint-Jean.
Dalhousie	Ristigouche.	Quaco	do
Fort Dufferin	Saint-Jean.	Rivière Ristigouche	Ristigouche.
Frédéricton (R. Saint-Jean)	York.	Shédiac	Westmoreland.
Gardner's Creek	Saint-Jean.	Sainte-Marie	Kent.
Grandes Chutes (R. Saint-Jean)	Victoria.	Tracadie	Gloucester.
Havre de Saint-Jean	Saint-Jean.	Tynemouth Creek	Saint-Jean.
Ile aux Perdrix	do	Westfield (R. Saint-Jean)	King.
Jemseg (R. Saint-Jean)	Queen.	Wilson's Beach	Charlotte.

# Travaux Publics.

## QUÉBEC.

Anse à Beaufile.	Gaspé.	Rivière du Lièvre (P'tits Rapides, écluse, etc.).	Labelle.
Baie Saint-Paul.	Charlevoix.	Rivière Noire.	Charlevoix.
Berthier (en haut).	Berthier.	Rivière Ouelle.	Kamouraska.
Cap à l'Aigle.	Charlevoix.	Rivière Saint-François.	Yamaska.
Cap de la Magdeleine.	Champlain.	Rivière Yamaska (écluse, etc.).	do
Chateauguay.	Chateauguay.	Rivière Saint-Maurice.	Saint-Maurice.
Chenal du Moine (brise-glaces).	Richelieu.	Chenal des navires du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec.	
Chicoutimi.	Chicoutimi et Saguenay.	Shawenegan.	do
Eboulements.	Charlevoix.	Sainte-Anne la Pocatière.	Kamouraska.
Kamouraska.	Kamouraska.	Sainte-Anne de la Pérade.	Champlain.
Ile aux Coudres.	Charlevoix.	Sainte-Anne de Sorel.	Richelieu.
Iberville.	Saint-Jean et Iberville.	Sainte-Anne du Saguenay.	Chicoutimi et Saguenay.
Lanoraie.	Berthier.	Sainte-Barbe.	Huntington.
La Tortue.	Laprairie.	Sainte-Famille.	Montmorency.
L'Islet.	L'Islet.	Sainte-Geneviève.	Jacques-Cartier.
Lotbinière.	Lotbinière.	Saint-Irénée.	Charlevoix.
Louiseville.	Maskinongé.	Saint-Jean, Ile d'Orléans.	Montmorency.
Maguacha.	Bonaventure.	Saint-Jean Port Joli.	L'Islet.
Rapide Manigance.	Saint-Maurice.	Saint-Michel de Bellechasse.	Bellechasse.
Mistassini.	Chicoutimi et Saguenay.	Saint-Nicholas.	Lévis.
Malbaie.	Charlevoix.	Saint-Vincent de Paul.	Laval.
Philipsburg.	Missisquoi.	Saint-Zotique.	Soulanges.
Rivière Blanche.	Rimouski.	Trois-Rivières.	Trois-Rivières et Saint-Maurice.
Rivière Richelieu (brise-glaces de Sorel.).	Richelieu.		

## ONTARIO.

Rivière Desbarats.	Algoma.	Port-Stanley.	Elgin (Est).
Fort-Francis.	do	Prescott.	Grenville (Sud).
Goderich.	Huron (Ouest).	Rivière La Pluie.	Algoma.
Kincardine.	Bruce (Ouest).	Lac Sparrow.	Ontario (Nord).
Havre de Kingston.	Cité de Kingston.	Toronto.	Cité de Toronto.
Owen-Sound.	Grey (Nord).	Wasdale's-Falls.	Ontario (Nord).
Pointe-Edouard.	Lambton (Ouest).		

## MANITOBA.

Rapides St. Andrews, rivière Rouge, comté de Selkirk.

## COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Rivière Fraser.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, le secrétaire du ministère a transmis au bureau de l'ingénieur en chef 845 documents officiels, soit pour rapport ou pour la mise à exécution de mesures adoptées. Plus de 10,000 lettres ont été reçues des ingénieurs dirigeants et d'autres personnes, et 4,994 ont été expédiées.

LOUIS COSTE, *ingénieur en chef,*  
*Travaux publics du Canada.*



ANNEXE N° 4

---

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1896-97





## RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
PERCEPTION DES REVENUS,  
OTTAWA, 30 novembre 1897.

Mr E. F. E. Roy,  
Secrétaire, ministère des travaux publics,  
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

J'ai examiné les livres et les comptes des différents employés sous mon contrôle, sauf ceux du directeur du dock d'Esquimalt; et j'ai la satisfaction de pouvoir rendre témoignage que tous ces messieurs se sont conformés aux règlements de l'administration interne et ont fidèlement rendu compte de leurs perceptions. Je constate avec un vif plaisir que ces perceptions excèdent de \$5,565.44 celles de 1896-97.

Avec votre permission, je vais passer en revue les différentes sources de revenu, en commençant par celle des

### GLISSOIRS ET ESTACADES.

#### RÉGION DE L'OTTAWA.

Les recettes, intérêts compris, se sont élevées à \$51,580.67 : surplus de \$2,180.52 sur celles de l'exercice précédent.

Le nombre des billots descendus par ces glissoirs et estacades a été de 4,329,553, ou 204,050 de plus qu'en 1895-96, et le nombre des pièces de bois équarri a été de 14,072, ou 1,052 de moins qu'en 1895-96. A ce propos, je dois dire qu'une partie considérable du bois qui passait autrefois par les glissoirs est maintenant transporté par chemin de fer aux marchés ou à des endroits en aval d'Ottawa; il est bon de noter aussi que dans le cours des deux dernières années le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound a transporté à Ottawa de grandes quantités de billots et de bois d'équarrissage pour M. Booth.

Toutes les recettes venant de la région de l'Ottawa ont été perçues et justifiées pendant l'exercice, à l'exception de la somme de \$196.71 contre laquelle MM. Bryson et Fraser ont un compte qui n'est pas encore liquidé.

Des impôts dus depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1889 il reste à percevoir la somme de \$6,903.05, pour droits d'estacades aux Chaudières, dont il a été fait rapport au comité des comptes publics en 1895 pour être biffée; celle de \$28.42 pour le recouvrement de laquelle des procédures judiciaires ont été prises, sans succès jusqu'ici; et celle de \$379.80 contre laquelle M. J. R. Booth a un compte admis pour matériaux, etc., fournis au ministère, et dont le paiement a été refusé par l'auditeur général parce que M. Booth devait encore à la couronne certaines sommes dont il a été fait rapport au comité des comptes publics et qui n'avaient pas été biffées. Ces différentes sommes, avec les \$196.71 mentionnés dans le paragraphe précédent, forment un total de \$7,507.98, ou \$237.50 courant sur ce compte de moins qu'au 30 juin 1896. Pour détails, voir l'état n<sup>o</sup> 2.

Des impôts dus avant le 1<sup>er</sup> juillet 1889, il reste encore à percevoir \$56,805.65 qui devraient être biffés. Pour détails, voir les états n<sup>os</sup> 1 et 3.

En résumé, voici l'état des comptes pour la région de l'Ottawa :—

Impôts dus pendant l'exercice 1896-97, y compris l'intérêt	\$51,580 67
Il a été perçu au cours de l'exercice.....	51,383 96
	<hr/>
Reste à percevoir, comme il est expliqué plus haut....	\$ 196 71

Les perceptions brutes ont été comme suit :—

Impôts de 1896-97.....	\$51,383 96
“ 1895-96.....	434 21
	<hr/>
	\$51,818 17

Les sommes restant à percevoir au 30 juin dernier étaient comme suit :—

Impôts dus avant que la perception ne fût transférée à ce ministère, 1 <sup>er</sup> juillet 1889 ...	\$56,805 65
Impôts de 1889-90.....	\$6,903 05
“ 1890-91.....	28 42
“ 1892-93.....	379 80
“ 1896-97.....	196 71
	<hr/>
	\$7,507 98
	<hr/>
	\$64,313 63

Soit \$237.50 de moins que l'année dernière.

J'appelle respectueusement l'attention sur le fait que, depuis que la perception des droits de glissoirs et d'estacades a été transférée à notre ministère le 1<sup>er</sup> juillet 1889, des revenus produits s'élevant à \$486,232.72—abstraction faite des \$6,903.05 qui n'auraient pas dû être portés en compte—il ne reste que la somme de \$28.42 qui n'a pas été perçue; toutes les autres devraient être retranchées, sauf celle de 1896-97 qui devrait possiblement être traitée de la même façon.

Voici les états en détail :—

N<sup>o</sup> 1. Etat des sommes courantes avant le 1<sup>er</sup> juillet 1889, à Ottawa, non perçues le 30 septembre 1897.

N<sup>o</sup> 2. Etat des sommes dues depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1889, à Ottawa, non perçues le 30 septembre 1897.

N<sup>o</sup> 3. Etat des droits restant à percevoir avant le 1<sup>er</sup> juillet 1889, à Québec, non perçus le 30 septembre 1897.

N<sup>o</sup> 4. Etat du nombre de pièces de bois équarri, de billots, etc., passés par les glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

N<sup>o</sup> 5. Etat des droits provenant des glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

#### RÉGION DU SAINT-AURICE.

Les recettes de 1896-97 se sont élevées à \$22,090.50—soit \$731.76 de plus qu'en 1895-96; ce sont les plus considérables que ces ouvrages aient jamais produites.

Tous les impôts de 1896-97 ont été perçus au cours même de l'exercice.

Des arrérages qui restaient lorsque je pris charge de cette région en 1892 et qui n'étaient pas encore perçus au 30 juin 1896, il n'a rien été reçu durant le dernier exercice. De fait, tous ces arrérages, qui forment ensemble \$14,481.49, devraient être biffés. Je dois dire ici que durant les cinq derniers exercices il n'a pas été perdu un seul dollar des revenus de cette région.

Tous les détails se trouvent dans l'état n<sup>o</sup> 6.

# Travaux Publics.

## RÉGION DE NEWCASTLE.

L'état n° 7 ci-annexé donne les détails d'une somme de \$6,058.34 restant à percevoir et dont \$3,521.19 devraient être retranchés suivant un jugement de la cour de l'Echiquier.

Quant aux \$2,537.15 restant, un règlement a été proposé au ministère; mais pour différentes raisons, on n'en est pas encore arrivé à une décision.

Comme cette proposition peut entraîner un remaniement du tarif et comme notre droit en équité à percevoir des péages sur certains des ouvrages est contesté, il a été jugé préférable de donner effet au tarif actuel en attendant le règlement des causes dont le ministère est saisi; en suivant l'autre alternative, le ministère s'exposerait à des procédures judiciaires qui entraîneraient des dépenses et possiblement des pertes. C'est pourquoi il n'a pas été fait de comptes de péages pour cette région, bien que j'aie tous les matériaux nécessaires pour connaître les sommes dues lorsque la question du tarif sera résolue.

Sommaire de la perception des droits de glissoirs et d'estacades :—

Région de l'Ottawa .....	\$51,818 17
Région du Saint-Maurice .....	22,090 50
Total.....	<u>\$73,908 67</u>

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les exportations de bois de sciage aux Etats-Unis ont été très considérables durant les premiers mois de l'année, mais elles ont presque totalement cessé après le 14 juillet. Celles dirigées sur la Grande-Bretagne ont été régulières, et même un peu plus fortes. La quantité de bois carré coupé l'hiver dernier a été plus que double de celle de l'hiver précédent, et tout indique que la production de l'hiver qui commence sera de la moitié au moins plus grande que celle de l'an dernier.

La coupe des billots, dans la région de l'Ottawa, sera probablement de 20 à 30 pour 100 moindre que l'année dernière; mais toutes choses considérées je ne crois pas que le revenu soit au-dessous de la moyenne ordinaire, \$49,000.

Dans la région du Saint-Maurice la coupe sera un peu moindre que l'année dernière, et le revenu sera probablement de 10 à 20 pour 100 en moins.

## BASSINS DE RADOUB.

### BASSIN D'ESQUIMALT.

Les recettes ont été de \$7,514.89, ou \$2,706.79 de moins que l'année dernière. Les navires entrés au bassin formaient un tonnage de 27,914 tonneaux, ou 1,183 de plus qu'en 1895-96. Mais le bassin n'a été occupé que pendant 103 jours, contre 163 pieds durant l'exercice précédent. Pour détails, voir l'état n° 10.

Ce bassin se ressent beaucoup de la concurrence que lui fait le chemin de fer de marine qui loge des navires de 2,500 tonneaux, et ce à des prix si inférieurs aux nôtres que les navires préfèrent même attendre des semaines pour y entrer. Cependant, je suis en situation de dire qu'une réduction des prix va produire une augmentation d'affaires qui compensera des pertes, grâce aux navires qui viennent dans notre bassin et qui sont trop gros pour le chemin de fer de marine. En effet, l'élan donné aux affaires maritimes par les découvertes du Yukon amène aux ports de la Colombie-Britannique des navires du plus gros tonnage qui, au besoin, devront se servir de notre dock.

## BASSIN DE LÉVIS.

Les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1897 ont été de \$12,346.57, excédant de \$3,511.18 celles de l'exercice précédent. Pour détails, voir l'état n° 8.

Le bassin a été occupé pendant 77 jours, contre 65 l'année précédente.

Le tonnage des navires entrés au bassin a été de 16,854 tonneaux, soit 748 tonneaux de plus que l'an dernier.

Le bassin n'a pas été occupé durant l'hiver de 1896-97.

## BASSIN DE KINGSTON.

Les recettes de ce bassin ont été de \$6,360.60, soit \$2,405.82 de plus qu'en 1895-96.

Les navires entrés au bassin jaugeaient 26,006.03 tonneaux contre 25,063.60 tonneaux durant l'exercice précédent, et le nombre de ces navires a été de 52, ou 14 de moins qu'en 1895-96.

Détails à l'état n° 9.

## ECLUSES.

## RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Les recettes de cette écluse ont été de \$198.45, soit \$31.88 de moins que pendant l'exercice précédent.

La diminution est expliquée par le déménagement à Buckingham d'une scierie qui opérait naguère près des Grandes-Chutes et dont les produits étaient passés dans l'écluse par des chalans.

## RIVIÈRE YAMASKA.

Les recettes de cette écluse ont été de \$264.91, soit \$19.49 de moins qu'en 1895-96.

## SOMMAIRE.

Les perceptions, provenant de toutes sources, qui ont passé par mes mains s'évaluent ainsi :

Des glissoirs et estacades.....	\$ 73,908 67
Des bassins de radoub.....	26,222 06
Des écluses.....	463 36
	\$100,594 09

En terminant, je me fais un devoir de reconnaître le concours empressé que j'ai reçu de tous les employés de cette division du service, et de les remercier de l'inappréciable courtoisie qu'ils m'ont témoignée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD T. SMITH,

*Percepteur des travaux publics.*

# Travaux Publics.

N° 1.—État des droits de gliissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1<sup>er</sup> juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1897 et n'étaient pas perçus le 30 septembre 1897.

Débiteurs.	Dettes manuvaisées et douteuses.		Droits d'estacades, en suspens.		Autres droits de gliissoirs et d'estacac.		Total des droits dus le 30 sept. 1897.		Année de l'échéance.	Observations.
	\$.	c.	\$.	c.	\$.	c.	\$.	c.		
John et Wm. McLean.....	53	14	*				53	14	1873.....	Insolvables.
John Rowan.....	342	50					342	50	1872-1873.....	
Lemieux et Charrette.....	21	30					21	30	1873.....	do
Tailon et Lapiere.....	148	10					148	10	1873-1874.....	do
Mosgrove et McHarry.....	261	42					261	42	1873-1874.....	do
W. C. Wells.....	600	90					600	90	1873-1874.....	do
Dufresne et McGarity.....	528	80					528	80	1874-1875.....	do
Walton Smith.....	171	46					171	46	1874-1875.....	do
A. H. Baldwin.....	3,507	92					3,507	92	1871 à 1874.....	do
Hon. James Skead.....	9,807	05					9,807	05	1861, 1862, 1864, 1869, 1875 à 1878.....	do
Batson et Currier.....	5,558	70					5,558	70	1875 à 1877.....	do
A. F. A. Knight.....	546	30					546	30	1878.....	do
James Walker.....	11	25					11	25	1877.....	do
R. Campbell et Fils.....	1,558	50					1,558	50	1879 à 1881.....	do
James G. Bryson.....	73	50					73	50	1886.....	do
Costello, Freres.....	90	02					90	02	1882.....	do
N. E. Cormier.....	428	34					428	34	1888.....	do
James Yull.....	9	20					9	29	1876.....	do
J. et B. Grier.....	76	84					76	84	1883.....	do
R. et W. Conroy.....	95	42					95	42	1882-1883.....	do
A. et P. White.....	101	00					101	00	1881.....	do
B. Caldwell et Fils.....	4	33					4	33	1887.....	do
J. R. Booth.....	9,871	93		398	88		10,270	81	1881 à 1888.....	\$398.88 contre-réclamation pour dommages causés par la rupture de l'estacade de Conlonge.
Penley et Patten.....	8,889	85					8,889	85	1881 à 1884.....	do
The Bronson and Weston Lumber Co.....	8,180	79					8,180	79	1881 à 1885.....	do
Pierce et Cie.....	462	18					462	18	1888.....	do
G. A. Grier et Cie.....	1,060	50					1,060	50	1886-1887.....	*Droits d'estac. des Chaudières.—Ces personnes prétendent qu'elles ont entretenu ces ouvrages complètement à leurs frais depuis 1881.
Succession de feu Levi Young.....	1,461	20					1,461	20	1881 à 1885.....	do
Wm. Mason.....	413	85					413	85	1881 à 1888.....	do

mentionnée dans le rapport S—38 pour mars 1886.

\*Droits d'estac. des Chaudières.—Ces personnes prétendent qu'elles ont entretenu ces ouvrages complètement à leurs frais depuis 1881.

N° 1.—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1<sup>er</sup> juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1897 et n'étaient pas perçus le 30 septembre 1897.—*Fin.*

Débiteurs.	Dettes manuvaises et douteuses.		Droits d'estacades, en suspens.		Autres droits de glissoirs et d'estacades, en litige.		Total des droits dus le 30 septembre 1897.		Année de l'échéance.	Observations.
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
Gilmour et Cie .....	406	27	406	27	.....	.....	406	27	1884.....	) Contre-réclam. pour dom. causés par la rupt. de l'estac. de Coulouge.
John Rochester.....	258	88	258	88	.....	.....	258	88	1881-1883.....	
J. et G. Bryson.....	252	20	252	20	252	20	252	20	1886.....	
	23,997	28	31,005	54	651	08	55,653	90		

202

EDWARD T. SMITH,  
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 septembre 1897.

N° 2.—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1<sup>er</sup> juillet 1889, et non perçus le 30 septembre 1897.

Travaux Publics.

Débiteurs.	Années où les droits étaient dus.	Droits d'estacades des Chaudières, en suspens.	Droits ordinaires.	Total à percevoir.	Observations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	
J. R. Booth	1889-90	2,561 69	.....	2,561 69	La question des droits d'est. des Chaudières a été soumise au conseil et renvoyée à la com. du trésor. Ces sommes doivent être bifflées.  Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme. Somme retenue par M. Booth en règlement d'un compte qui lui est dû, mais que l'auditeur général refuse de payer, parce que d'après les livres, M. Booth serait endetté envers le gouvernement. Ont une contre-réclamation pour travaux exécutés dans le glissoir jusqu'à la concurrence de cette somme.
The Bronsons and Weston Lumber Co.	do	2,056 96	.....	2,056 96	
Perley et Pattee	do	1,203 26	.....	1,203 26	
Wm. Mason et Fils	do	167 66	.....	167 66	
Pierce et Cie	do	913 48	.....	913 48	
Alex. Fraser, compte de Thos. Stephens	1890-91	.....	28 42	28 42	
J. R. Booth	1892-93	.....	379 80	379 80	
Bryson et Fraser	1896	.....	196 71	196 71	
		6,903 05	604 93	7,507 98	

EDWARD T. SMITH,  
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 septembre 1897.



N° 3.—ÉTAT des droits de glissoirs dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels des effets ont été transmis à Québec pour perception.

Débiteurs.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.
L'hon. James Skead.....	245 00	210 00	455 00
James Mair.....	.....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues, vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois, MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leurs réclamations.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits de glissoirs ; conséquemment, les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,

*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 septembre 1897.

N° 4.—ÉTAT indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Bois carré.....	14,072 pièces.
Billots.....	4,329,253 do
Bois d'estacades.....	79,926 do
Bois plat.....	6,640 do
Bois de grume.....	81 do
Cèdres.....	23,291 do
Traverses de chemins de fer.....	153,163 do
Poteaux de clôture.....	63,755 do
Total.....	4,670,181 do

Aussi 13,842 $\frac{1}{2}$  cordes de bois de pulpe et 331 $\frac{17}{1000}$  cordes de bois à bardeaux. Les recettes provenant de ces bois ont été de \$51,533.04.

EDWARD T. SMITH,

*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 novembre 1897.

## Travaux Publics.

N° 5.—ÉTAT des revenus provenant de la rivière Ottawa et de ses tributaires,  
pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Nom de la rivière, etc.	Total.
	\$ c.
Rivière Ottawa .....	3,889 02
Chenaux .....	8,526 76
Rivière Petewawa .....	9,606 44
do Madawaska .....	14,661 35
do Coulonge .....	5,027 84
do Dumoine .....	565 78
Rivière Noire .....	2,124 26
do Gatineau .....	7,131 59
Total .....	51,533 04

EDWARD T. SMITH,  
*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 novembre 1897.

N° 6—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades, rivière Saint-Maurice, dus le 30 juin 1897 et non perçus le 30 septembre 1897.

Débiteurs.	Année où les droits étaient dus.	Somme.		Total.	Observations.		
		\$	c.			\$	c.
George Baptist, Fils et Cie	1878	469	95	4,859 02	Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes. Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial, M. McDougall, subséquemment juge, lequel, après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises.		
do do ..	1879	2,110	62				
do do ..	1880	1,696	18				
do do ..	1881	293	69				
do do ..	1882	165	80				
do do ..	1884	118	50				
do do ..	1888	4	28				
Ross, Ritchie et Cie.....	1878	3,072	84			5,281 48	
do .....	1883	2,173	68				
do .....	1884	28	96				
do .....	1886	1	62				
do .....	1887	4	38	2,116 96			
Alex. Baptist.....	1879			1,111 35	Sur cette somme on prétend qu'il y a une surcharge de \$754.20.		
William Ritchie et Cie....	1888	779	24				
do do ..	1889	332	11	1,048 14	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de \$842.76, et d'une somme de \$205.38 payée en 1884.		
Ritchie Frères.....	1886	413	43		Insolvable. Prétend que ce reliquat est une surcharge. Le coût de la perception dépasserait ce montant.		
do .....	1887	634	71				
G. B. Hall.....	1890			49 34			
T. E. Normand.....	1890			14 28			
Trefflé Biron.....	1891			0 92			
Total.....				14,481 49			

Pour faire coïncider ce solde avec les comptes publics, il faut déduire \$7.93 crédités de trop à Alex. Baptist, et \$217.17 ajoutés à ce crédit, étant \$190.40 payés le 23 juillet 1884, et \$26.77 portés de trop par erreur au compte de Wm Little, ce qui laisse un solde de \$14,690.73 dû le 30 septembre 1894.

EDWARD T. SMITH,  
*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 septembre 1897.

## Travaux Publics.

N° 7.—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 30 juin 1897 et non perçus le 30 septembre 1897.

Débiteurs.	Année où les droits étaient dus.	Somme.	Total.	Observations.
		\$ c.	\$ c.	
Irwin et Boyd .....	1881 .....	59 79		Insolvable.
Thomson et McArthur .....	1880 .....	52 78		do
Jabez Thurston .....	1882 .....	12 50		do
McDougall et Ludgate .....	1879 .....	65 07		do
Bigelow et Trounce .....	1882 à 1885 .....	216 21		do
R. et G. Strickland .....	1882, 1883, 1885, 1886 et 1887 .....	215 08		do
Succession feu Geo. Hilliard .....	1877 à 1883 et 1886 .....	354 15		Décédé et succession distribuée.
T. G. Hazlett .....	1881, 1882, 1884 à 1880 .....	885 25		D'après le jugement rendu par la cour de l'échiquier <i>re</i> Boyd <i>vs</i> Smith, ces sommes ne peuvent pas être perçues.
J. M. Irwin .....	1882, 1883, 1885 à 1888 .....	698 45		
D. Ulyott .....	1881 à 1887 .....	547 68		
Greene et Ellis .....	1881 à 1883, 1885, 1888 et 1889 .....	157 01		
A. W. Parkin .....	1884, 1885, 1888, 1890 et 1891 .....	65 92		
La succession Dixon .....	1883 .....	137 50		
Alfred McDonald .....	1888 .....	40 80		
John Parkin .....	1889 .....	13 00		
Gilmour et Cie. ....	1893 .....	690 58		
The Rathbun Company .....	1893 .....	1,846 57		
		6,058 34		

EDWARD T. SMITH,  
*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 septembre 1897.

## BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

N° 8.—ÉTAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

NOM DU NAVIRE ENTRÉ AU BASSIN.	Tonnage.	TEMPS PASSÉ AU BASSIN.		Droits de dock.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1896.	1896.	\$ cts.	\$ c.	\$ c.
Repton .....	1,881	1er juillet...	13 juillet...	1,491 44	28 00	1,519 44
Vancouver.....	5,231	14 août.....	Droit d'ent..	200 00	.....	200 00
do .....	.....	.....	7 oct .....	8,549 48	26 00	8,575 48
Barque Winnipeg.....	930	8 oct .....	9 do .....	346 50	.....	346 50
Str Carolina.....	.....	Droit d'entrée.		.....	.....	200 00
Str Campana.....	1,681	27 nov. 1897.	28 nov. 1897.	425 64	.....	425 64
do .....	1,681	17 mai.....	24 mai.....	879 51	.....	879 51
S.S. Arcadia.....	5,450	.....	Droit d'ent..	.....	.....	200 00
Total .....	.....	.....	.....	.....	.....	12,346 57

EDWARD T. SMITH,

*Percepteur des revenus des travaux publics.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 novembre 1897.

# Travaux Publics.

## BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

N° 9.—ÉTAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

NOM DU NAVIRE ENTRÉ AU BASSIN.	Tonnage.	TEMPS PASSÉ AU BASSIN.		Droits de dock.		Autres droits.	Total.
		Du	Au	\$	c.		
				\$	c.		
Vapeur Cuba	931 <sup>18</sup>						
do fret	259	} 3 juillet..	4 juillet....	169	02		169 02
Barge Gaskin	487	} 15 do ..	16 do ....	97	40		97 40
Barge Winnipeg.	734 <sup>27</sup>	} 17 do ..	18 do ....	123	43		123 43
Remorqueur Active.	301 <sup>17</sup>	} 23 do ..	24 do ....	60	34	5 00	65 34
Remorqueur Bronson.	70	} 28 do ..	29 do ....	78	20	10 50	88 70
Barge Star	321	} 30 do ..	31 do ....	239	30		239 30
Barge à vapeur St. Andrew	1,113 <sup>49</sup>	} 31 do ..	1 août....	31	23		31 23
Vapeur Rodney.	156 <sup>13</sup>	} 29	3 août...	20	00		20 00
Remorqueur J. Hall	29	} 3 do ..	3 do ....	69	16		69 16
Remorqueur Petrel.	345 <sup>76</sup>	} 12 do ..	12 do ....	20	00		20 00
Vapeur J. Bain	44 <sup>27</sup>			Droit d'ent.			100 00
Vapeur Rosemount	1,580 <sup>97</sup>			(12 jours à partir du 24 août prix spécial		800 00	700 00
do				(Moins droit d'entrée payé en août....		100 00	
Vapeur Monteagle.	1,273 <sup>13</sup>	} 2,158 <sup>13</sup>	9 sept....	11 sept....	416	86	421 86
do carg.	885				5 00		
Vapeur Saturn	883	} 14 do ..	17 do ....	261	92		261 92
Vapeur Orion.	846 <sup>43</sup>	} 17 do ..	18 do ....	193	89		193 89
Vapeur Tecumseh.	839 <sup>97</sup>	} 30 do ..	1 oct....	192	75	19 50	212 25
Goëlette J. I. Case	827 <sup>99</sup>	} 2 oct....	2 do ....	132	79		132 79
Remorqueur Walker.	138 <sup>98</sup>	} 10 do ..	11 do ....	27	72	5 00	32 72
Barge Regina	440 <sup>60</sup>	} 14 do ..	14 do ....	88	12		88 12
Remorqueur Walker.	138 <sup>98</sup>	} 16 do ..	16 do ....	27	72	5 00	32 72
Vapeur E. B. Bartlett	1,399 <sup>85</sup>	} 1 nov....	2 nov....	189	98	5 00	194 98
Barge Chicago	350	} 8 do ..	9 do ....	94	50		94 50
Barge Regina	440 <sup>60</sup>	} 10 do ..	11 do ....	118	96		118 96
Vapeur D. D. Calvin	749 <sup>93</sup>	} 11 do ..	12 do ....	124	95		124 95
Vapeur Cuba.	931 <sup>18</sup>	} 1,249 <sup>13</sup>	23 do ..	26 do ....	437	23	452 23
do fret.	318				15 00		
Vapeur Glengarry	438	} 27 do ..	28 do ....	87	60		87 60
Barge Winnipeg.	734 <sup>27</sup>	} 809 <sup>27</sup>	2 déc....	4 déc....	30	00	51 00
do carg.	75				21 00		
Barge Danforth	669 <sup>34</sup>	} 5 do ..	7 do ....	210	65		210 65
Vapeur North King.	872 <sup>95</sup>	} 8 do ..	18 do ....	150	00	20 00	170 00
Vapeur Islander	118 <sup>61</sup>	} 22 do ..	23 do ....	23	72		23 72
Vapeur Reginald	186 <sup>26</sup>	} 6 avril..	7 avril....	20	50		20 50
Goëlette Norway	359 <sup>68</sup>	} 7 do ..	9 do ....	20	00		20 00
Remorqueur David G. Thomson.	185 <sup>5</sup>						
Barge Lancaster.	219						
Remorqueur Jessie Hall	29						
Barge Alberta	313 <sup>92</sup>						
Remorqueur Glide.	36						
Barge J. Gaskin	487						
Barge Cornwall	585 <sup>96</sup>						
Barge Acadia	374						
do							
Barge McCarthy	254						
Vapeur Paul Smith	293 <sup>16</sup>						
Vapeur Bannockburn	1,619 <sup>96</sup>						
Goëlette Wayne.						10 00	10 00
Vapeur Bannockburn		} 29 avril..	8 mai ..	1,018	83		1,018 83
Barge Jennie.	461 <sup>98</sup>	} 8 mai ..	9 do ....	92	21		92 21
Barge Harvest	262	} 10 do ..	11 do ....	52	40		52 40
Remorqueur Jessie Hall	29	} 29 do ..	29 do ....	20	00		20 00
Barge Toronto.	335	} 31 do ..	31 do ....	67	00		67 00
Vapeurs Islander (118.61) et Jessie Bain (44.37)	162 <sup>98</sup>	} 14 juin..	14 juin....	32	59		32 59
Remorqueur Bronson	70	} 24 do ..	24 do ....	20	00		20 00
Total							6,360 60

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 novembre 1897.

EDWD. T. SMITH,  
Percepteur des revenus des travaux publics.  
209

## BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

N<sup>o</sup> 10.—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

NOM DU NAVIRE ENTRÉ AU BASSIN.	Tonnage.	TEMPS PASSÉ AU BASSIN.		Droits de dock.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1896.	1896.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Vapeur de S.M. Comus.....	2,380	4 juillet....	8 juillet....	Frais d'ex- ploitation.....		202 04
do Peter Jebsen.....	3,077	6 août.....	7 août.....	400 00	1 80	401 80
do Progressist.....	3,188	17 do.....	19 do.....	504 00	4 20	508 20
do Chittagong.....	1,912	29 sept.....	5 oct.....	880 00	3 60	883 60
do Costa Rica.....	1,983	5 oct.....	9 do.....	620 00	14 40	634 40
do de S.M. Icarus.....	970	12 do.....	17 do.....	Frais d'ex- ploitation.....		343 28
do de S.M. Satellite.....	1,420	19 do.....	4 nov.....	do.....		568 75
do Kinshin Mara.....	3,596	13 nov.....	15 do.....	512 00		512 00
do de S.M. Wild Swan.....	1,130	9 déc.....	28 déc.....	Frais d'ex- ploitation.....		817 70
		1897.	1897.			
do de S.M. Comus.....	2,380	4 mars.....	30 mars.....	do.....		1,027 49
do Quadra.....	573	13 avril.....	17 avril.....	390 00	2 40	392 40
do Glory-of-the-Seas.....	2,103	31 mai.....	6 juin.....	815 00	1 80	816 80
do Florida.....	3,202	28 juin.....	29 do.....	400 00	1 00	401 00
Pour eau fournie à divers navires qui n'étaient pas au bassin.....					5 40	5 40
						7,514 86

A part les impôts ci-dessus, il a été perçus 3 centins de trop.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 30 novembre 1897.

EDWARD T. SMITH,  
*Percepteur des revenus des travaux publics.*

ANNEXE N<sup>o</sup>5.

---

LISTE DE QUELQUES-UNES DES LOIS DU PARLEMENT

ÉDICTÉES PENDANT LA SESSION DE 1897

ET QUI ONT TRAIT AU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX

TRAVAUX SOUS SON CONTRÔLE.





## Travaux Publics.

LISTE de quelques-unes des lois édictées dans le cours de la 2e session du 8e parlement prorogé le 29 juin 1897, et qui ont trait au ministère des travaux publics ou aux travaux sous son contrôle (60-61 Victoria).

Sujet.	Titre.	Chapitre.	Page du statut
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice expirant le 30 juin 1897, et fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant respectivement le 30 juin 1897 et le 30 juin 1898, et pour d'autres objets liés au service public.	2	
Concernant l'Acte du service civil.	Acte modifiant de nouveau l'Acte du service civil. . .	14	81
Concernant l'Acte des pensions du service civil.	Acte modifiant de nouveau l'Acte des pensions du service civil.	15	83

N.B.—Tarif que la *Upper Ottawa Improvement Company* se propose de mettre en vigueur durant la saison de 1897.—Arrêté du conseil rendu le 2 mars 1897, page xcii.

J. A. CHASSÉ,  
*Greffier en loi.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> décembre 1897.



ANNEXE N<sup>o</sup> 6.

---

É T A T S .

- 1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA DEPUIS LE 30 JUIN 1896 JUSQU'AU 30 JUIN 1897.
- 2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897.
- 3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES PAR ET AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897.



# Travaux Publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,

OTTAWA, 1<sup>er</sup> décembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états suivants, demandés pour insertion dans le rapport annuel de 1896-97.

N<sup>o</sup> 1.—Etat des contrats adjugés par le ministère durant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

N<sup>o</sup> 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N<sup>o</sup> 3.—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

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

J. A. CHASSÉ,  
*Greffier en loi.*

M<sup>r</sup> E. F. E. Roy,  
Secrétaire du ministère des travaux publics,  
Ottawa.

N<sup>o</sup> 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics du Canada depuis le 30 juin 1896 jusqu'au 30 juin 1897.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
EDIFICES PUBLICS.			\$ c.
<i>Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des ministères.</i>			
Edifices du parlement et des ministères—Fourniture de la houille.....	J. W. McRae ... ..	30 mars 1896..	12,309 21
Edifices du parlement et des ministères et terrasses—Enlèvement de la neige.....	J. A. Thompson.....	27 nov. 1896..	445 00
Edifices du parlement et des ministères—Fourniture de la glace.....	The Capital Ice Co....	31 mars 1897..	{ Pour sais. 350 00
Terrasses du parlement—Pavage en asphalte et en mastic de Seyssel .....	The Sicily Asphaltum Paving Co., Ltd....	18 juin 1897..	{ par v. sup. 2 19
Esplanade de l'hôtel des postes—Pavage en asphalte sicilien.....	do .....	18 do 1897..	{ par v. sup. 3 39
Rideau Hall—Enlèvement de la neige.....	Alexander Hunter ...	1er déc. 1896..	267 00
do Fourniture de la glace.....	J. O. Charlebois .....	5 mars 1897..	p. morc. 04½
Parc du Major—Entretien des terrains.....	Thos. E. Davis.....	12 sept. 1896..	2,200 00
Terrasse du parlement—Entretien des terrains .....	J. N. Grieves.....	14 déc. 1896..	3,400 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Nom des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
<b>EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i></b>			\$ c.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Amherst, hôtel des postes—Fourniture de la houille..	The Canada Coal and Ry. Co., (à resp. l.).	17 oct. 1896..	186 00
Annapolis do do	do	17 do 1896..	141 33
Antigonish do do	James Kenna.....	29 août 1896..	66 00
Aricbat do do	F. L. Malzard.....	23 oct. 1896..	112 50
do banque d'épargnes do	do	23 do 1896..	
Baddeck, hôtel des postes do	James Kenna.....	29 août 1896..	90 00
Dartmouth do do	Intercolonial Coal Mining Co.....	19 oct. 1896..	60 40
Halifax, édifice fédéral do	do	16 sept. 1896..	727 15
do bureau du receveur général do	do	16 do 1896..	48 45
do entrepôt de vérification do	do	16 do 1896..	127 32
Lunenburg, hôtel des postes do	Benjamin Anderson..	27 août 1896..	150 00
New-Glasgow do do	Acadia Coal Co. (à r. l.)	28 do 1896..	136 08
Sydney-Nord do do	Burchell Frères.....	11 sept. 1896..	145 12
Pictou do do	Acadia Coal Co. (à r. l.)	28 août 1896..	49 39
do douane do do	do	28 do 1896..	115 24
Sydney, hôtel des postes do	Burchell, Frères.....	11 sept. 1896..	168 00
Truro do do	Acadia Coal Co. (Ltee)	28 août 1896..	32 50
Windsor do do	Fred. W. Dimock.....	26 do 1896..	150 44
Yarmouth do do	The Canada Coal and Railway Co. (à r. l.)	17 oct. 1896..	211 25
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Charlottetown, édifice public—Fourn. de la houille..	C. Lyons et Cie.....	28 août 1896..	447 20
Montague, hôtel des postes do	Geo. Wightman.....	28 do 1896..	47 05
Summerside do do	James Kenna.....	29 do 1896..	261 04
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Bathurst, hôtel des postes—Fourniture de la houille..	Chs. Powell.....	28 do 1896..	293 93
Carleton do do	R. P. et W. F. Starr..	26 do 1896..	33 27
Chatham do do	R. R. Call.....	26 do 1896..	197 87
do do do	Burchell, Frères.....	11 sept. 1896..	131 45
Dalhousie do do	The Canada Coal and Railway Co. (à r. l.)	17 oct. 1896..	75 65
do do do	Chs. Powell.....	28 août 1896..	127 84
Frédéricton do do	Patrick Farrell.....	26 do 1896..	246 23
Moncton do do	The Canada Coal and Railway Co. (à r. l.)	17 oct. 1896..	196 95
Newcastle do do	R. R. Call.....	26 août 1896..	197 57
do do do	Burchell, Frères.....	11 sept. 1896..	76 73
Portland do do	R. P. et W. F. Starr..	26 août 1896..	7 20
Saint-Jean do do	do	26 do 1896..	495 89
do banque d'épargnes do	do	26 do 1896..	207 81
do hôtel des douanes do	do	26 do 1896..	1,275 76
do do do	J. S. Gibon et Cie....	26 do 1896..	15 38
St. Stephens, hôtel des postes do	C. H. Clerke.....	27 do 1896..	119 90
Woodstock do do	W. F. Dibblee et Fils.	28 do 1896..	208 69
<i>Québec.</i>			
Aylmer, hôtel des postes—Fourniture de la houille..	T. G. Brigham.....	29 do 1896..	193 50
Coaticook do do	W. C. Webster et Fils.	28 do 1896..	198 75
Fraserville do do	Nap. Dion.....	26 do 1896..	288 00
Hull do do	G. W. McCullough....	26 do 1896..	280 80
Joliette do do	M. H. Leprohon et Cie	26 do 1896..	190 10
Laprairie do do	Jacques Bourdon.....	27 do 1896..	94 35
Montreal, hôtel des douanes do	Wilson et Frères.....	24 do 1896..	599 98
do entrepôt de vérification do	T. F. Moore et Cie....	24 do 1896..	1,600 00
do hôtel des postes do	L. Cohen et Fils.....	24 do 1896..	717 73
do édifice du revenu do	Amiot, Lecours et Larrivière.....	24 do 1896..	174 95

# Travaux Publics.

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
<b>EDIFICES PUBLICS—Fin.</b>			
<i>Québec—Fin.</i>			
Québec, (appart. S.-E.) citadelle—Fourn. de la houille.	Geo. M. Webster et Cie	3 sept. 1896	11 40
do bur. des mes. de bois do	do	3 do 1896	8 12
do agence de la marine do	do	3 do 1896	14 40
do bâtiments des immigrants do	do	3 do 1896	6 29
do citadelle do	Madden et Ellis	17 do 1896	54 50
do bur. des mes. de bois do	do	17 do 1896	159 68
do hôtel des douanes do	do	17 do 1896	124 75
do agence de la marine do	do	17 do 1896	124 75
do entrepôt de vérification do	do	17 do 1896	484 56
do hôtel des postes do	do	17 do 1896	499 31
do station de quarantaine do	do	17 do 1896	39 92
do hôtel des postes—Service d'eau	La ville de Québec	1er mai 1897	750 00
do hôtel des douanes do	do	1er do 1897	850 00
do entrep. de vérification do	do	1er do 1897	450 00
do marine et pêcheries do	do	1er do 1897	750 00
Richmond, hôtel des postes—Construction d'un appa- reil de chauffage.	Joseph Lamarche	8 mars 1897	644 60
Rimouski, édifice public—Construction d'un appareil de chauffage.	do	9 avril 1897	493 00
Saint-Henri, hôtel des postes—Fourniture de la houille	J. O. Labrecque, Cou- sineau et Cie	13 oct. 1896	72 41
St-Hyacinthe do do	Wm. Bousquet et Cie.	26 août 1896	184 37
Saint-Jérôme do do	Chs. Godmer	17 oct. 1896	232 25
Saint-Jean do do	Bisset & Donaghy	27 août 1896	140 25
Sherbrooke do do	Codère, Fils et Cie.	13 oct. 1896	262 86
Sorel do do	H. C. Charland et Cie.	26 août 1896	189 60
Trois-Rivières do do	Zéphirin Marchand	26 do 1896	232 80
do hôtel des douanes do	do	26 do 1896	117 50
do construction d'une maison devant con- tenir des échant. de la ferme expérimentale	J. U. Dufresne	14 do 1896	4,130 00
Valleyfield, hôtel des postes—Fourn. de la houille	Jos. Edouard Meloche	26 do 1896	43 20
<i>Ontario.</i>			
Almonte, hôtel des postes—Fourn. de la houille	Wm. McArthur	25 do 1896	125 00
Amherstburg do do	O. W. Shipman	31 do 1896	109 65
Barrie do do	J. G. Scott	28 do 1896	227 50
Belleville do do	Thos. Stuart	2 sept. 1896	360 00
Berlin do do	Kloepfer et Cie.	1 do 1896	186 41
Brampton do do	Peaker et Fils	26 do 1896	147 23
Brantford do do	Cie houillère Huffman- Gibson	2 do 1896	330 44
Brockville do do	The Central Canada Coal Co., Ltd.	9 do 1896	287 50
Carleton Place do do	Wm. Steele	30 août 1896	107 40
Chatham do do	Angus R. Crowe	26 do 1896	168 63
Clifton do do	W. E. Thomas	31 do 1896	113 50
Cobourg do do	Jones et Barnum	29 do 1896	213 85
Cornwall do do	Mulhern et Conroy	28 do 1896	248 00
Galt do do	Colvin et Fraser	31 do 1896	142 00
Gananoque do do	La Cie Rathbun	9 sept. 1896	90 75
do hôtel des douanes do	do	9 do 1896	133 00
Goderich, hôtel des postes do	Wm. Lee	31 août 1896	182 84
Guelph do do	Frank Frank	31 do 1896	124 58
Hamilton do do	Peoples Coal Co	29 do 1896	820 98
Kingston do do	James Sowards	3 sept. 1896	209 43
do hôtel des douanes do	do	3 do 1896	337 57
do do construction d'un appar. de chauff.	Purdy, Mansellet Mash- inter	23 juin 1897	893 00
Lindsay, hôtel des postes—Fourn. de la houille	McLennan et Cie.	2 sept. 1896	143 82
London do do	John M. Daly	2 do 1896	367 50
do hôtel des douanes do	do	2 do 1896	418 01
Napanee, hôtel des postes do	La Cie Rathbun	9 do 1896	182 00
Orangeville do do	Thos. Lynn	31 août 1896	110 12



N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
ÉDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>			\$ c.
<i>Ontario.</i>			
Orillia, hôtel des postes—Fourniture de la houille....	A. Tait.....	19 oct. 1896	169 96
Ottawa, édifice "Langevin" hôtel des postes, bureau des impressions, musées géologique et des pêcheries, square Cartier—Enlèvement de la neige.....	Michael Hayes.....	1er déc. 1896	345 00
Ottawa, édifice de l'ouest—Construction de trois chaudières tubulaires.....	Wm. J. Campbell.....	22 janv. 1897	1,413 00
Ottawa, ferme expérim. centrale—Fourn. de la houille.	G. W. McCullogh.....	26 août 1896	927 71
Pembroke, hôtel des postes do	James Stewart.....	12 sept. 1896	168 98
Peterborough do do	A. G. McClellan.....	28 août 1896	242 00
do hôtel des douanes do	do	28 do 1896	
Petrolia, hôtel des postes do	Cie houillère Huffman-Gibson.....	2 sept. 1896	127 81
Port Arthur do do	Louis Walsh.....	31 août 1896	165 00
Port-Hope do do	Wright et Rosevear.....	28 do 1896	226 00
Prescott do do	James Buckley.....	1er sept. 1896	164 50
Sainte-Catherine do do	E. C. Rogers.....	10 do 1896	115 26
do do do	D. Dittrick.....	9 do 1896	115 84
Saint-Thomas do do	Ellison H. Lewis.....	31 août 1896	204 00
Smith's-Falls do do	Thos. Graham.....	31 do 1896	112 00
Stratford do do	M. F. Goodwin.....	29 do 1896	409 75
Strathroy do do	Alexander Reed.....	23 do 1896	145 96
Toronto, édifices publics do do	Peoples' Coal Co.....	29 do 1896	2,081 13
Trenton, hôtel des postes do do	Chas. Crowe.....	29 do 1896	120 00
Walkerton do do	Traill Bros.....	31 do 1896	141 34
Windsor do do	John et Timothy Hurley	31 do 1896	399 75
do do do	Scully et Brydges.....	31 do 1896	40 30
<i>Manitoba.</i>			
Brandon, hôtel des postes—Fourniture de la houille..	John Hanbury.....	2 sept. 1896	510 00
do hôtel expérimentale—Fourn. de la houille..	do	2 do 1896	136 50
Winnipeg, hôtel des postes do	Alberta Ry. & Coal Co., Ltd.....	19 oct. 1896	2,781 25
do hôtel des douanes do	Paul H. McKinnon...	3 sept. 1896	681 75
do bâtisse des immigrants—Fourn. de la houille	do	3 do 1896	325 76
do bureaux des terres de la couronne et des affaires des sauv.—Fourn. de la houille	do	3 do 1896	266 05
do entrepôt de vérification—Fourn. de la houille	do	3 do 1896	522 60
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>			
Calgary, bâtisse des immigrants—Fourn. de la houille.	W. R. Hull.....	3 do 1896	47 49
do hôtel des postes do	do	3 do 1896	276 10
do palais de justice do	do	3 do 1896	272 70
do bureau d'enregistrement do	do	3 do 1896	
do bâtisse des immigrants do	Thos. O'Brien.....	3 do 1896	62 87
do hôtel des postes do	do	3 do 1896	42 85
do palais de justice do	do	3 do 1896	34 48
Calgary, bureau d'enregistrement—Fourn. de la houille	Thos. O'Brien.....	3 do 1896	69 35
Edmonton, bureau des terres—Fourn. de la houille..	Sam. Moran.....	7 do 1896	108 45
Indian-Head, ferme expérimentale do	Geo. Thompson.....	12 oct. 1896	201 00
Lethbridge, hôtel des postes do	Alberta Ry. Coal Co..	5 sept. 1896	106 21
Macleod, palais de justice do	do	5 do 1896	80 00
Moosomin, palais de justice—Construction d'un appareil de chauffage.....	Jos. Lamarche.....	1er mars 1897	1,127 80
Prince-Albert, palais de justice et prison—Construction d'un appareil de chauffage .....	Jos. B. Kernaghan....	30 juin 1897	1,220 00
Régina, palais de justice—Fourniture de la houille....	Smith et Ferguson....	1er sept. 1896	27 08
do hôtel des postes do	do	1er do 1896	33 78
do palais de justice do	Rembler Paul.....	1er do 1896	605 00
do hôtel des postes do	do	1er do 1896	205 00
do bur. d'enreg. d. terres de la cour. do	do	1er do 1896	186 90

# Travaux Publics.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Fin.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
<b>HAVRES ET RIVIÈRES.</b>			\$ c.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Hantsport—Construction d'un quai public. ....	Simmons et Burpee. ....	16 juin 1897..	5,947 00
Margaretville—Prolongement du brise-lames. ....	do	29 mars 1897..	10,854 00
Pugwash—Construction d'un quai public. ....	McDonald et Moffatt. ....	12 mai 1897..	8,640 00
Wallace—Construction d'un quai en pilotis. ....	John D. Reid. ....	17 mars 1897..	2,329 00
<i>Québec.</i>			
Lotbinière—Construction d'un quai public. ....	Joseph Archer. ....	31 do 1897..	4,940 00
Saint-Valentin—Construction d'une jetée-débarcadère	A. Messier et B. V. Naylor. ....	17 do 1897..	5,388 54
<i>Ontario.</i>			
Havre de Collingwood—Creusage et dragage. ....	C. S. Boon et J. H. Armstrong. ....	29 avril 1897..	144,960 00
Havre de Goderich—Reconstruction du brise-lames ..	Luke Madigan. ....	25 mars 1897..	50,999 00
Havre de Kincardine—Construction de la maçonnerie	Bowman, Bowman et Porter. ....	22 do 1897..	11,000 00
L'Orignal—Reconstruction des approches à la jetée- débarcadère. ....	Munro et Murray. ....	8 juin 1897..	13,417 12
<b>SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE ET DES SIGNAUX.</b>			Par mille.
Pointe-aux-Esquimaux à la baie Peashte, Qué.—Cons- truction d'une ligne télégraphique. ....	L. P. de Courval. ....	5 janv. 1897..	105 00
Saint-Alexis à L'Anse Saint-Jean, Qué.—Construction d'une ligne télégraphique. ....	Elz. Boivin. ....	22 fév. 1897..	50 00

J. A. CHASSÉ,  
*Greffier en loi.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> décembre 1897.

N<sup>o</sup> 2.—État des propriétés achetées ou vendues par le ministère des travaux publics durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
						\$ c.
1896.						
31 août. . . . .	L'Association Agricole du Dist. des Trois Rivières.	Sa Majesté.	Lot de terrain n <sup>o</sup> 1,096 situé dans la cité des Trois-Rivières.	Pour y construire un édifice public. . . . .	36,907 pds en sup. d'un acre, plus ou moins. . . . .	Conces, grat. 197 00
11 novembre	John Dunlop Reid. . . . .	do	Parties des sections 40, 41, 42, district Mechosin, C.-B. . . . .	Pour stat. de quarantaine. . . . .	1 1/2 acre, plus ou moins. . . . .	1 00
10 décembre	E. J. Price et Frères. . . . .	do	Quai à L'Anse à L'Eau, Tadoussac, Qué. . . . .	Pour fins d'administration. . . . .	.....	.....
11 do	Sa Majesté. . . . .	Cie d'assur. "Sun Life" du Canada. . . . .	Ancien bureau de poste avec les lots 55 et 56 dans la cité d'Hamilton, Ont. . . . .	Entreprise particulière. . . . .	.....	12,250 00
1897.						
1er février. . . . .	David H. Tétu. . . . .	Sa Majesté. . . . .	Maisons et terrain à Rivière Pentecôte, comté du Saguenay	Pour fins d'administration	3 acres, plus ou moins. . . . .	500 00

N° 3.—État des propriétés affermées au et par le ministère des travaux publics durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Date du bail.	Bailleur.	Preneur.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1896.						
25 sept...	Sa Majesté.....	La Cie du chemin de fer Grand-Tronc.	Lopin de terre, avec esplanade, bassin ou quai à Owen-Sound, Ont.....	Entreprise particulière ..	21 ans .....	\$ 1 par année.
1897.						
1er mai ..	do .....	Archie McNece.....	Partie de terrain 35 x 60 pieds, Windsor, Ont.....	do .....	do .....	\$120 do
15 do ..	J. C. Armstrong	Sa Majesté.....	Ch. dans le pâté Armstrong, New-Westminster, C.-B.....	Fins d'administration ..	1 an .....	\$258 do
15 do ..	Benj. Young....	do .....	do .....	do .....	do .....	\$198 do
31 do ..	"Corporation de New-Westminster," C.-B....	do .....	Partie de la plage de l'île Lulu, C.-B .....	Pour y garder l'outillage.	5 ans .....	\$ 12 do

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> décembre 1897.

J. A. CHASSÉ,  
Greffier en loi.



ANNEXE N° 7.

---

NOMS DES ADMINISTRATEURS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC

LA DATE DE LEUR NOMINATION, ETC., DE 1841 A 1897



# Travaux Publics.

## NOMS DES ADMINISTRATEURS.

ANNEXE N° 7.—Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1897.

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination.			
		De	A		
<i>Sous l'empire de l'acte 4-5 Vic., chap. 38.</i>					
CONSEIL DES TRAVAUX.					
Killaly, l'hon. H. H. ....	Président.....	29 déc. 1841.	3 oct.	1844	
Daly, l'hon. D. ....	} Membres .....				
Harrison, S. B. ....					
Sullivan, R. B. ....					
Davidson, J., écr. ....					
Begly, Thomas A. ....	Secrétaire.....	17 août 1841.			
Keefer, Samuel. ....	Ingénieur en chef.....	17 do 1841.			
Rubidge, F. B. ....	Architecte et ingénieur en chef-adjoint.....	15 déc. 1841.			
NOUVEAU CONSEIL DES TRAVAUX.					
Killaly, l'hon. H. H. ....	Président.....	4 oct. 1844.	8 juin	1846	
Daly, l'hon. D. ....	} Membres .....				
Draper, l'hon. W. H. ....					
Morris, l'hon. W. ....					
Papineau, l'hon. D. B. ....					
<i>Sous l'empire de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.</i>					
Robinson, l'hon. W. B. ....	Commissaire en chef.....	22 juin 1846.	10 mars	1848	
Taché, l'hon. E. P. ....	do .....	11 mars 1848.	26 nov.	1849	
Chabot, l'hon. J. ....	do .....	13 déc. 1849.	31 mars	1850	
Merritt, l'hon. W. H. ....	do .....	8 avril 1850.	11 fév.	1851	
Bourret, l'hon. J. ....	do .....	12 fév. 1851.	27 oct.	1851	
Young, l'hon. John. ....	do .....	28 oct. 1851.	22 sept.	1852	
Chabot, l'hon. J. ....	do .....	23 sept. 1852.	26 janv.	1855	
Lemieux, l'hon. F. ....	do .....	27 janv. 1855.	25 nov.	1857	
Alleyn, l'hon. C. ....	do .....	26 nov. 1857.	1er août	1858	
Holton, l'hon. L. H. ....	do .....	2 août 1858.	6 do	1858	
Sicotte, l'hon. L. V. ....	do .....	7 do 1858.	10 janv.	1859	
Rose, l'hon. John. ....	do .....	11 janv. 1859.	12 juin	1861	
Cauchon, l'hon. Jos. ....	Commissaire.....	13 juin 1861.	23 mai	1862	
Tessier, l'hon. U. J. ....	do .....	24 mai 1862.	27 do	1863	
Drummond, l'hon. L. T. ....	do .....	28 do 1863.	23 juillet	1863	
Latramboise, l'hon. M. ....	do .....	24 juillet 1863.	29 mars	1864	
Chapais, J. C. ....	do .....	30 mars 1864.	30 juin	1867	
Casgrain, l'hon. Chas. Eus. ....	Second commissaire .....	9 juillet 1846.	29 fév.	1848	
Cameron, l'hon. M. ....	Commissaire-adjoint.....	11 mars 1848.	1er do	1850	
Wetenhall, John S., écr. ....	do .....	2 fév. 1850.	16 avril	1850	
Bourret, l'hon. Jos. ....	do .....	17 avril 1850.	11 fév.	1851	
Killaly, l'hon. H. H. ....	do .....	12 fév. 1851.	6 mai	1859	
Keefer, Samuel. ....	Sous-commissaire.....	6 mai 1859.	7 mars	1864	
Trudeau, Toussaint. ....	do .....	8 mars 1864.			
Begly, Thomas A. ....	Secrétaire.....	10 fév. 1841.	31 oct.	1858	
Trudeau, Toussaint. ....	do .....	13 déc. 1859.	7 mars	1864	
Braun, Frederick. ....	do .....	8 mars 1864.			
Page, John. ....	Ingénieur en chef.....	31 oct. 1853.	1er oct.	1879	



ANNEXE N<sup>o</sup> 7.—Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1897—*Fin.*

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination		
		De	Au	
<i>Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.</i>				
McDougall, l'hon. Wm. ....	Ministre ..	1er juill. 1867.	7 déc.	1869
Langevin, C. B., l'hon. Hector L. ....	do ..	8 déc. 1869.	6 nov.	1873
Mackenzie, l'hon. Alexander. ....	do ..	7 nov. 1873.	16 oct.	1878
Tupper, C. B., C.C.M.G., sir Charles. ....	do ..	17 oct. 1878.	19 mai	1879
Langevin, C. B., C.C.M.G., sir Hector L. ....	do ..	20 mai 1879.	11 août	1891
Smith, l'hon. Frank. ....	Ministre intérimaire ..	14 août 1891.	10 janv.	1892
Ouimet, l'hon. Joseph Aldric. ....	Ministre ..	11 janv. 1892.	30 avril	1896.
Desjardins, l'hon. Alphonse. ....	do ..	1er mai 1896.	12 juillet	1896
Tarte, l'hon. J. Israël. ....	do ..	13 juillet 1896.		
Trudeau, Toussaint. ....	Sous-ministre. ....	29 mai 1868.	1er oct.	1879.
Baillaigé, G. F. ....	do ..	4 oct. 1879.	31 déc.	1890
Gobeil, A. ....	do ..	1er janv. 1891.		
Braun, Frederick. ....	Secrétaire. ....	1er juill. 1867.	30 sept.	1879
Chapleau, S. ....	do ..	1er oct. 1879.	4 nov.	1880.
Ennis, F. H. ....	do ..	5 nov. 1880.	13 janv.	1885.
Gobeil, A. ....	do ..	23 janv. 1885.	31 déc.	1890
Roy, E. F. E. ....	do ..	1er janv. 1891.		
McPherson, D. A. ....	Secrétaire-adjoint. ....	18 do 1891.	11 avril	1893.
Desroches, Charles Rodolphe. ....	do ..	8 janv. 1896.		
Perley, H. F. ....	Ingénieur en chef. ....	25 nov. 1880.	10 juillet	1891
Baillaigé, G. F. ....	Ingénieur en chef-adjoint. ....	5 juillet 1871.	4 do	1879
Coste, Louis. ....	Ingénieur en chef. ....	26 do 1892.		
Scott, Thos. S. ....	Architecte en chef. ....	26 mai 1871.	30 oct.	1881
Fuller, Thomas. ....	do ..	31 oct. 1881.		
Page, John. ....	Ingénieur en chef. ....	1er juill. 1868.	1er do	1879.

ANNEXE 8.

---

LISTE DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES

LE 30 JUIN 1897,

AVEC LA

DAT E LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, Etc.



## État donnant les noms, etc., des préposés aux glissoirs et estacades—Fin.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
<i>District de Newcastle—</i>						
<i>Fin.</i>						
Hamilton Johnston.....	.....	Gardien de glissoir..	Chutes Heeley.....	15 juillet 1893	200 00 par année.	
John Dinwoodie.....	.....	do	Lakefield.....	20 juin 1893	150 00 do	
<i>Chenal de Burlington.</i>						
<i>Pont tournant.</i>						
Wm. Omand.....	.....	Gardien.....	Burlington.....	19 sept. 1896	600 00 do	
A. McDonald.....	.....	Aide-gardien.....	do.....	1er avril 1896	1 25 par jour..	Employé 9 mois.
Ch. Rasberry.....	.....	do.....	do.....	19 sept. 1896	1 25 do	do
Jos. Eustice.....	.....	do.....	do.....	19 sept. 1896	1 25 do	do
<i>District d'Yamaska.</i>						
A. Labbé.....	.....	Gardien d'écluse.....	Yamaska.....	1er sept. 1885	40 00 par mois..	
O. Mineau.....	.....	do.....	do.....	1er do 1885	40 00 do	
<i>Rivière du Lièvre.</i>						
Alex. MacCallum.....	.....	Gardien d'écluse.....	Rivière du Lièvre...	14 mai 1892	40 00 do	
Simon Raymond.....	.....	Journalier.....	.....	1er avril 1894	35 00 do	

R. STECKEL.

ANNEXE N° 9.

---

LISTE DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

PRÉPOSÉS AUX

EDIFICES PUBLICS LE 30 JUIN 1897,

AVEC LA

DATE DE LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS  
SALAIRES, Etc.

MECANICIENS ET GARDIENS, ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

État donnant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1897.

Localité.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
Anaherst.	James Morrison	2 mai	Concierge	2 nov. 1886	33 33	12 mois	400 00
Antigonish	Angus McDonald	— mars	do	5 fév. 1891	33 33	12 do	400 00
Annapolis	John McKay	26 oct. 1847	do	1er avril 1891	33 33	12 do	400 00
Baddeck	Alex. S. McDonald	11 déc. 1855	do	23 déc. 1886	16-67	12 do	200 00
Dartmouth.	I. C. Henley	11 do 1846	do	22 mai 1894	29 83	12 do	250 00
do	Richard Power	15 août 1884	Mécanicien	1er oct. 1871	62 50	12 do	750 00
do	John Powell	21 do 1866	Chauffeur	1er oct. 1871	50 00	9 do	450 00
do	J. P. Sullivan	16 avril 1848	Gardiens	1er juillet 1892	33 33	12 do	400 00
do	Wm. Gray	26 nov. 1834	Concierge	10 sept. 1891	39 00	12 do	468 00
do	Wm. Power	6 fév. 1834	Concierge	26 sept. 1887	41 67	12 do	500 00
do	John Oxley	17 avril 1833	Concierge	2 fév. 1895	50 00	12 do	300 00
Lanenburg	J. E. Hobdy	3 nov. 1832	do	1er oct. 1880	25 00	12 do	300 00
New Glasgow	Daniel McDonald	17 déc. 1847	do	20 janv. 1890	33 33	12 do	400 00
Sydney-Nord.	Angus McEneaney	24 do 1836	do	20 déc. 1896	33 33	12 do	300 00
Peterborough	James Arbuckle	18 fév. 1849	do	13 do 1890	33 33	12 do	400 00
Sydney-Sud	N. H. McNeill	25 déc. 1837	do	1er avril 1897	25 00	12 do	300 00
Turo	Alex. Smith	17 mai 1846	do	1er avril 1892	33 33	12 do	400 00
Windsor	Aug. F. Parsons	3 mars 1846	do	22 sept. 1894	33 33	12 do	400 00
Yarmouth	Robert Spears	15 sept. 1824	do	23 déc. 1886	33 33	12 do	400 00
Charlottetown.	Wm. J. Fraser	1er janv. 1836	do et chauff.	3 avril 1894	33 33	12 do	400 00
do	Geo. Walker	19 janv. 1875	Message	19 janv. 1895	37 03	12 do	444 36
do	Wm. Byrne	15 janv. 1851	do	5 déc. 1892	37 50	12 do	450 00
do	Angus McKenzie	12 mars 1856	Gardiens	1er nov. 1896	33 33	12 do	400 00
do	Martin Lambert	12 mars 1845	Concierge.	12 janv. 1897	13 33	12 do	160 00
Summerside	James Brazil	12 nov. 1816	do	1885	33 33	12 do	400 00
Bathurst.	J. A. Melançon	20 janv. 1825	do	13 avril 1897	33 33	12 do	400 00
do	C. Johnston	18 mai 1856	do	27 mars 1895	25 00	12 do	300 00
do	James R. Reid	15 août 1823	do	1er oct. 1889	8 33	12 do	100 00
do	Wm. Gould	1er janv. 1853	do	1er oct. 1890	33 33	12 do	400 00
Dalhousie.	Jas. Perkins	5 oct. 1817	do	31 mai 1881	33 33	12 do	400 00
Fredricton	E. B. Hicks	11 janv. 1832	do	11 janv. 1886	33 33	12 do	400 00

Newcastle	Patriek Keating	13 mars 1840	do	23 oct. 1886	33 33	12 do	400 00
St-Stephien.	Samuel Trapping	2 avril 1839	do	25 mai 1887	33 33	12 do	400 00
Sussex.	Shepherd Dwyden	18 mai 1839	do	15 janv. 1897	16 66	12 do	200 00
Saint-Jean	Nell P. Monson	25 juillet 1858	Mécan. et concierge	27 avril 1894	60 00	12 do	720 00
do	Christopher White	20 nov. 1814	Chauffeur.	9 nov. 1885	50 00	6 do	300 00
do	Jas. A. Pail	1er août 1837	Gardiens.	13 oct. 1891	41 67	12 do	500 00
do	James Wolfe	10 mars 1850	Mécanicien.	1er déc. 1893	55 00	12 do	660 00
do	Ed. Hancey	22 fév. 1839	Préposé à l'ascens.	27 nov. 1882	50 00	12 do	600 00
do	Charles Trafon	20 janv. 1839	Concierge.	1er mai 1897	33 33	12 do	400 00
do	Miss M. G. Woods	16 nov. 1839	do	29 avril 1895	5 00	12 do	60 00
do	Israel Baldwin	15 mai 1824	do	27 janv. 1889	33 33	12 do	400 00
do	Z. Boucher	13 avril 1826	do	2 juillet 1892	20 83	12 do	250 00
do	J. H. Kerr	13 avril 1847	do	14 fév. 1893	12 50	12 do	150 00
do	Chas. Gullbaak	20 sept. 1826	do	1889	33 33	12 do	400 00
do	F. Caisse	21 fév. 1831	do	1898	8 33	12 do	100 00
do	A. Thomas	8 août 1848	do	13 nov. 1894	4 16	12 do	50 00
do	Thos. Ryan	18 juin 1836	Ingénieur en chef.	1882	100 00	12 do	1,200 00
do	M. Boyer	18 fév. 1848	Chauffeur.	4 do 1882	50 00	12 do	600 00
do	F. Green	4 oct. 1837	Mécanicien	1er janv. 1885	60 00	12 do	720 00
do	F. A. Thibault	28 janv. 1867	do	1er juin 1895	60 00	12 do	720 00
do	G. S. Ginzac	13 déc. 1867	Electricien, etc.	7 janv. 1895	50 00	12 do	600 00
do	Jos. Dumas	2 fév. 1863	Préposé à l'ascens.	15 déc. 1893	50 00	12 do	600 00
do	Art. Forget	25 juillet 1867	do	15 do 1894	50 00	12 do	600 00
do	S. N. Nicle	25 déc. 1871	do	1er mars 1894	25 p. j.	12 do	456 25
do	C. Vadeboncoeur	17 mai 1842	Concierge W. C.	6 fév. 1892	50 00	12 do	600 00
do	Louis St. Jean	17 sept. 1840	Chauffeur.	2 do 1882	29 16	12 do	350 00
do	J. H. Marchand	6 do 1843	do	16 juillet 1892	29 16	12 do	350 00
do	C. Daudin	18 juin 1861	do	23 nov. 1896	45 00	9 do	405 00
do	B. Lejeunesse	30 nov. 1822	Mécanicien	21 fév. 1888	45 00	12 do	540 00
do	Wm. McDonald	17 sept. 1822	do	1er avril 1897	75 00	12 do	900 00
do	D. P. Kennedy	9 fév. 1869	do	20 août 1892	45 00	8 do	360 00
do	Thos. P. McLaughlin	25 août 1871	Chauffeur.	1er do 1894	45 00	12 do	540 00
do	James O'Neil	15 do 1861	do	1er do 1894	45 00	12 do	540 00
do	John R. Mountain	1er nov. 1848	do	10 mai 1888	58 33	12 do	700 00
do	A. Blouin	20 mai 1841	Concierge.	12 déc. 1884	33 33	12 do	400 00
do	Thos. Rawson	26 fév. 1829	do	22 sept. 1886	33 33	12 do	400 00
do	P. St. Michel	1829	do	4 mars 1895	33 33	12 do	400 00
do	A. C. A. Bissonnette	8 nov. 1846	Chauffeur.	5 août 1895	29 16	12 do	350 00
do	F. X. Tétrault	21 janv. 1849	Concierge.	14 avril 1887	12 50	12 do	150 00
do	L. Forrant	20 mai 1826	Gardiens.	28 déc. 1881	33 33	12 do	400 00
do	Wm. Comper	do	Concierge.	do	33 33	12 do	400 00
do	Ph. Gravel	3 juin 1828	do	1er fév. 1891	25 00	12 do	300 00
do	Jos. Carboneau	24 do 1828	do	27 juillet 1883	33 33	12 do	400 00
do	R. Elliot	22 août 1835	do	7 mai 1897	33 33	12 do	400 00
do	Wm. Moukon	23 mars 1839	do	29 janv. 1891	33 33	12 do	400 00
do	W. H. Moore	1er janv. 1846	do	8 do 1896	33 33	12 do	400 00
do	John Squire	24 avril 1842	do	27 oct. 1880	50 00	12 do	600 00
do	R. D. Hill	1er nov. 1857	do	26 juin 1896	33 33	12 do	400 00
do	J. P. Reeves	27 do 1820	do	17 oct. 1883	50 00	12 do	600 00

État donnant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, etc.—*Suite.*

Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Position.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
					§ c.		§ c.
Berlin	A. E. Lyons.	14 août 1860	Concierge	1er oct. 1895	33 33	12 mois.	400 00
Prampton	James McBride.	5 oct. 1891	do	29 janv. 1891	33 33	12 do	400 00
Charleton-Place	James F. Halpenny	17 avril 1858	do	13 mai 1892	25 00	12 do	300 00
Chatham	W. W. Mitchell.	25 mai 1848	do	7 janv. 1885	29 16	12 do	350 00
Cornwall	R. Conroy.	6 nov. 1848	do	1er avril 1897	33 33	12 do	400 00
Cayuga	G. A. Gibson.	29 mai 1861	do	3 sept. 1891	4 16	12 do	50 00
Cobourg	H. J. Payne.	31 janvier 1854	do	24 avril 1890	33 33	12 do	400 00
Galt	Wm. Kilgour.	3 mars 1857	do	23 sept. 1886	33 33	12 do	400 00
Guelph	Robert Higham	20 mai 1834	do	29 oct. 1889	33 33	12 do	400 00
Gananoque.	Thos. P. Richardson	8 avril 1834	do	1er mai 1889	33 33	12 do	400 00
Goderich	Lewis Elliott.	27 déc. 1847	do	2 juillet 1890	33 33	12 mois.	400 00
Hamilton	Alfred Barnard.	7 août 1847	do	10 déc. 1894	50 00	12 do	600 00
do	John Wiggesworth.	17 déc. 1857	Chauffeur.	1er oct. 1896	40 00	6 do	240 00
do	Thos. Nicholson	21 mai 1841	Mécanicien	2 mars 1887	50 00	12 do	600 00
Kingston.	Wm. J. Harris.	22 sept. 1842	Chauffeur.	12 mars 1889	45 00	8 do	360 00
do	Wm. Johnston	12 sept. 1838	Mécanicien	31 mai 1881	65 00	12 do	780 00
do	M. Madden	22 déc. 1838	Chauffeur.	12 oct. 1878	55 00	12 do	660 00
do	M. Mulken	4 sept. 1830	Mécanicien	18 sept. 1888	50 00	12 do	600 00
do	Wm. Mulken	12 oct. 1830	Concierge.	16 mars 1884	33 33	12 do	400 00
do	John Price.	6 do 1836	Mécanicien	14 janv. 1893	50 00	12 do	600 00
do	John Galbraith.	8 janv. 1844	Concierge.	16 nov. 1893	33 33	12 do	400 00
do	John Hearn.	28 mars 1853	do	22 juin 1889	33 33	12 do	400 00
do	Wm. J. Sheppard	4 janv. 1854	do	15 janv. 1897	33 33	12 do	400 00
do	John Wilkins.	29 mai 1830	do	15 sept. 1886	33 33	12 do	400 00
do	T. Goffatt	14 mars 1844	do	1er mai 1897	10 00	12 do	120 00
do	John Irwin.	17 mai 1842	do	8 juin 1887	41 66	12 do	500 00
do	Chs. McRitchie.	29 mars 1853	do	1er fév. 1894	33 33	12 do	400 00
do	Wm. Armstrong.	9 sept. 1846	do	11 juin 1888	30 00	12 do	360 00
do	Levi Reynolds.	15 fév. 1839	do	17 nov. 1885	33 33	12 do	400 00
do	John Whitehead.	15 avril 1839	do	11 sept. 1893	25 00	12 do	300 00
do	Samuel Hamilton.	4 juin 1834	do	29 oct. 1890	33 33	12 do	400 00
do	Rufus C. Henderson	6 avril 1822	do	23 déc. 1884	50 00	12 do	600 00
do	J. H. Roberts	1er mai 1847	Mécanicien.	7 fév. 1897	33 33	12 do	400 00
do	Louis Reno	24 oct. 1842	Concierge.	1897	33 33	12 do	400 00
do	Jas. Russell	15 sept. 1832	do	1885	33 33	12 do	400 00

Travaux Publics.

Localité.	Nom.	Date de la naissance.	Position.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
					§ c.		§ c.
Strathroy	Wm. J. Johnston.	12 mai 1840	do	25 oct. 1890	33 33	12 do	400 00
Smith's Falls	R. W. Lewis.	19 août 1863	do	30 janv. 1896	25 00	12 do	300 00
Toronto	Wm. Bell.	9 sept. 1836	1er mécanicien.	8 sept. 1893	100 00	12 do	1,200 00
do	C. H. Baillie	16 oct. 1862	Chauffeur	13 janv. 1891	50 00	12 do	600 00
do	Pred. Paragher.	10 oct. 1865	do	1er nov. 1889	50 00	12 do	600 00
do	Jas. Cosgrove	10 fév. 1864	Mécanicien.	28 déc. 1874	65 00	12 do	780 00
do	Ed. Appleton	27 do 1863	Chauffeur.	23 sept. 1886	55 00	12 do	660 00
do	Alex. Dey	19 déc. 1851	Prép. à l'ascenseur	1er déc. 1887	50 00	12 do	600 00
do	Wm. Cheney	2 do 1855	do	2 do 1888	50 00	12 do	600 00
do	W. J. Sleam	23 fév. 1851	Gardien	3 sept. 1888	46 50	12 do	558 00
do	Jas. Richardson	28 juillet 1846	Mécanicien	14 oct. 1896	45 00	8 do	360 00
do	John Coulter.	16 mars 1840	Chauffeur	16 do 1896	45 00	6 do	270 00
do	John Graham	20 mai 1858	do	1er nov. 1895	45 00	6 do	300 00
do	Geo. Leary	11 oct. 1856	do	25 mars 1895	45 00	12 do	540 00
do	Richard Eyre.	23 fév. 1841	do	31 déc. 1895	45 00	12 do	540 00
do	Wm. Townley	13 mai 1841	Gardien	31 août 1889	33 33	12 do	400 00
Trenton	David Allan	6 août 1833	Mécanicien	3 oct. 1888	50 00	12 do	600 00
do	F. Parker	6 do 1841	Gardien	9 do 1890	33 33	12 do	400 00
do	W. Curtis.	6 mars 1825	do	20 juillet 1891	33 33	12 do	400 00
do	Andrew McLean	4 nov. 1857	do	18 août 1890	40 00	12 do	480 00
do	John Pawcett	11 mai 1852	Mécanicien.	18 août 1888	70 00	12 do	840 00
do	J. R. Alexander	19 août 1849	Chauffeur	1er janv. 1889	49 00	6 do	270 00
do	Patrick Dillon	17 mars 1843	Prép. à l'ascenseur	16 mars 1887	45 00	12 do	540 00
do	Jos. Coutu	10 mai 1853	Gardien	7 juin 1892	45 00	12 do	540 00
do	Jos. Gagnier	20 oct. 1851	do	1er août 1894	40 00	12 do	480 00
do	G. L. Fraser	8 mars 1845	do	1er nov. 1891	45 00	12 do	540 00
do	E. N. Brown	7 juillet 1843	do	21 janv. 1894	33 33	12 do	400 00
do	R. Wylie	8 mars 1859	do	24 janv. 1894	35 00	12 do	420 00
do	Robert Sage	15 oct. 1849	do	26 août 1897	45 00	12 do	540 00
do	J. C. Jopp	6 janv. 1848	Concierge	20 avril 1895	33 33	12 do	400 00
do	W. J. White.	21 juillet 1865	do	13 déc. 1893	14 58	12 do	175 00
do	John Ryan	24 janv. 1827	do	1er nov. 1895	33 33	12 do	400 00
do	George D. Northgraves	13 mai 1838	do	14 juin 1887	33 33	12 do	400 00
do	Geo. Cassie	20 mars 1833	do	25 août 1893	33 33	12 do	400 00
do	Bar. des terres et d'engr.	24 mars 1840	do	1er do 1889	45 00	12 do	540 00
do	Palais de justice et douane	8 août 1855	Chauffeur	20 oct. 1896	40 00	12 do	480 00
do	do	11 juin 1844	Concierge	2 do 1895	45 00	12 do	540 00
do	do	2 sept. 1836	do	1er mai 1897	50 00	12 do	600 00
do	do	12 août 1812	do	1er oct. 1884	50 00	12 do	600 00
do	do	7 mai 1865	do	1er juillet 1894	50 00	12 do	600 00
do	do	6 avril 1843	do	25 août 1893	33 33	12 do	400 00

R. STECKEL.





ANNEXE N<sup>o</sup> 10.

---

**LISTE DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB**

**LE 30 JUIN 1897,**

AVEC LA

**DATE DE LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, ETC**

## PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

État donnant les noms, dates de nomination, appointements, etc., des préposés aux bassins de radoub, 30 juin 1897.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination	Salaire.	Observations.
<i>Bassin de radoub d'Esquimalt, Col.-Britannique.</i>						
John Devereux.....	.....	Surintendant.....	Esquimalt.....	17 sept. 1887.....	\$166 66 par mois..	
A. C. Muir.....	.....	Mécanicien.....	do.....	1er avril 1887.....	100 00 do	
J. W. Muir.....	.....	Sous-mécanicien.....	do.....	11 janv. 1892.....	80 00 do	
A. D. Greeves.....	.....	Charpentier.....	do.....	1er déc. 1887.....	80 00 do	
F. M. Jones.....	.....	Chauffeur.....	do.....	.....	60 00 do	
E. Williams.....	.....	do.....	do.....	.....	60 00 do	
John Stock.....	.....	Gardienn.....	do.....	.....	50 00 do	
<i>Bassin de radoub de Lévis.</i>						
Ulric Valiquette.....	30 juin 1856.....	Surintendant.....	Lévis.....	13 avril 1891.....	1,800 00 par année.	Allocation annuelle de \$200 pour loyer de maison. Première nomination, 9 mai 1873.
Wm. Macdougall.....	.....	Ingénieur-mécanicien.....	do.....	1er juin 1888.....	75 00 par mois..	
Napoléon Lemelin.....	.....	Sous-ingen.-mécanicien.....	do.....	1er do 1888.....	45 00 do	
Narcisse Lemelin.....	.....	Chauffeur.....	do.....	1er do 1888.....	32 00 do	
.....	.....	Concierge et gardien.....	do.....	.....	.....	
<i>Bassin de radoub de Kingston.</i>						
F. S. Rees.....	.....	Surintendant.....	Kingston.....	1er avril 1897.....	1,000 00 par année.	
Robert McLeod.....	.....	1er mécanicien.....	do.....	1er juillet 1892.....	75 00 par mois..	
Wm. Gaughean.....	.....	Chauffeur.....	do.....	1er do 1892.....	45 00 do	
C. Staley.....	.....	Gardienn.....	do.....	1er do 1892.....	45 00 do	

R. STECKEL.

ANNEXE N° II.

---

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES

DE LA CLOTURE ET DE L'OUVERTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER, DU FLEUVE ET DU GOLFE SAINT-  
LAURENT ET DES GRANDS LACS

1896-97

Port.	Province.	Localité.	Date de la clôture 1896-97.	Date de l'ouverture 1897.	Observations.
Arichat, C.-B.	Nouvelle-Ecosse	Ile Madiano	12 fév. 1897	2 avr. 1897	L'époque où la glace se forme dans ce port, assez forte pour rendre obs- tacle à la navigation, varie beaucoup. Rarement, cependant, la glace empêche les navires d'y entrer, avant le 20 janvier, et généra- lement elle se brise et le havre est libre vers la fin de mars.
Bathurst	N.-Brunswick	Baie-des-Chaleurs	21 nov. 1896	5 mai 1897	Cette année la navigation s'est ouverte quelques jours plus tard que d'habitude, par suite de l'épaisseur extraordinaire des glaces et de la prédominance des vents d'est.
Belleville	Ontario	Lac Ontario	30 do 1896	9 avril 1897	Des bateaux à rames ont continué la traversée jusqu'au 30 nov. 1896.
Campbellton	N.-Brunswick	Baie-des-Chaleurs	23 do 1896	5 mai 1897	Le 9 janvier 1897 le <i>Stanley</i> de Picton, N.-B., a brisé la glace dans le havre et en a remorqué le brigantin <i>Kathleen</i> .
Charlottetown	Ile du P.-E.	Golfo du Saint-Laurent	28 déc. 1896	17 do 1897	Des navires auraient pu entrer dans ce port et en sortir à ces dates.
Collingwood	Ontario	Baie Georgienne, lac Huron	3 do 1896	13 do 1897	
N. Gaspé	Québec	Golfo du Saint-Laurent	4 janv. 1897	9 mai 1897	
Georgetown	Ile du P.-E.	do	4 fév. 1897	16 avril 1897	
Gordaleh	Ontario	Lac Huron	1er janv. 1897	20 mars 1897	
Halifax	Nouvelle-Ecosse	Océan Atlantique	15 janv. 1897	1er avril 1897	Ce port n'est jamais fermé.
Kingstons	Ontario	Lac Huron	22 déc. 1896	3 do 1897	Un hiver très doux.
Louisburg, C.-B.	Nouvelle-Ecosse	Océan Atlantique			Totalement libre de glace tout l'hiver, mais fermé pendant 3 ou 4 jours d'avril par les glaces du golfe.
Montréal	Québec	Fleuve Saint-Laurent	19 déc. 1896	22 do 1897	Le dernier steamer parti pour la mer en '96 a été le <i>Baltimore City</i> , le 23 nov.
Rusico-Nord	Ile du P.-E.	Golfo Saint-Laurent	26 do 1896	15 do 1897	Les époques d'ouverture et de clôture varient considérablement, quelque- fois de 3 semaines.
Sydney-Nord, C.-B.	Nouvelle-Ecosse	Océan Atlantique	27 janv. 1897	22 do 1897	La glace s'est formée plus tôt que d'habitude; la glace en dérive n'était pas aussi épaisse et n'est pas restée aussi longtemps; dans le havre la glace n'était pas aussi épaisse que les années précédentes.
Owen-Sound	Ontario	Baie Georgienne, lac Huron	Ire s. de mars.	7 do 1897	Pendant plusieurs années il n'y a pas eu assez de glaces pour empêcher un bat. à vap. en fer de faire des voy. rég. à la baie et à riv. d'Owen-Sound.
Percé	Québec	Golfo Saint-Laurent	25 janv. 1897	1er do 1897	Des steamers auraient pu venir au port vers le 25 mars, car la glace se brisa alors.
Pictou	Nouvelle-Ecosse	Golfo Saint-Laurent	21 déc. 1896	16 do 1897	Le 14 avril, il y avait encore un peu de glace flottante dans le havre, le remorq. à vap. <i>Baréla</i> fit voile pour Philadelphie, avec 2 ch. à sa rem.
Port-Arthur	Ontario	Lac Supérieur	1er do 1896	19 do 1897	Vers le 1er janvier, la glace a été brisée et chassée de la Baie du Ton- nerre, mais elle s'est reformée vers la fin de janvier.
Port-Dover	do	Lac Érié			Les bateaux passeurs ont fait le service tout l'hiver entre ce port et—
Port-Hope	do	Lac Ontario		2 do 1896	Il n'est pas formé de glace dans le havre; dernier bat. d'aut., 8 déc. '96.
Port-Stanley	do	Lac Érié	17 déc. 1896	6 mars 1897	Pas de gl. ép. de formé d'hiv.; le lac a peine gelé en dehors de l'ext. des jetées.
Québec	Québec	Fleuve Saint-Laurent	15 do 1896	1er do 1897	Les bateaux passeurs ont traversés à Lévis chaque jour tout l'hiver.
Rimouski	do	Golfo Saint-Laurent	26 nov. 1896	3 avril 1897	Généralement la glace se forme ici entre le 15 et le 31 janvier, et ne reste jamais après la fin d'avril; quelque- elle s'en va au comm. d'av.
Sainte-Anne	Nouv.-Ecosse	Océan Atlantique	15 janv. 1897	28 do 1897	Dans ce port il ne se forme jam. assez de glace p. mettre obst. à la navig.
Saint-Jean	N.-Brunswick	Baie de Fundy	1er déc. 1896	1er avril 1897	Le <i>Richelieu</i> a fait son dernier voyage le 28 nov. '96, et son ter le 10 avr. '97
do	Québec	Rivière Richélieu			Entre ces 2 dates la glace s'est brisée dans le port assez pour permettre à un navire de venir au quai du canal, canal Saint-Pierre et Islet; port fermé à la navigation vers le 6 janvier 1897 et ouvert le 20 avril.
Saint-Pierre, C.-E.	Nouv.-Ecosse	Océan Atlantique	20 janv. 1897	12 mars 1897	La navigation commence avec l'arrivée du premier steamer de Détroit et se termine avec le départ du dernier. Les passeurs, depuis plusieurs années, n'ont pas manqué une traversée en raison de la glace. L'hiver dernier il n'y a pas eu de glace.
Sarnia	Ontario	Lac Huron	25 déc. 1896	25 do 1897	Les passeurs ont fait le service du Saut Ste-Marie, Michigan, jusqu'au 12 janv. '97; la glace s'est alors formée, et la débâcle eut lieu le 7 avr.
Saint-Sainte-Marie	do	Lac Supérieur	10 do 1896	17 avril 1897	Le <i>Northumberland</i> a fait son premier voyage le 30 avril; il n'a pas pu sortir plus tôt de Charlottetown ni entrer dans Summerside. Souvent le havre de Shédiac se ferme après quelques nuits consécutives de gros froid, puis il devient et reste libre, pendant plusieurs semaines. En 1895 la navigation a pris fin le 10 déc.; cependant, le jour de Noël, le havre était aussi libre de glace qu'en septembre.
Shédiac	N.-Brunswick	Golfo Saint-Laurent	16 do 1896	19 do 1897	
Sorel	Québec	Rivière Richélieu	3 do 1896	17 do 1897	A l'autonne, la glace formée sur les bâtures de Miscouche est généra- lement poussée par les vents d'ouest à l'entree du havre de Summer- side qu'elle bloque entre Indian-Point et le cote opposé du port, et forme une barrière qui est la dernière à partir au printemps. En se frayant un passage à travers cette bande de glace, le <i>Pérez</i> avaria son hélice en entrant dans le havre, avril 1897; mais avant d'arriver en cet endroit il n'avait rencontré aucun obstacle sérieux.
Summerside	Ile du P.-E.	Golfo Saint-Laurent	18 do 1896	24 do 1897	
Sydney, C.-B.	Nouv.-Ecosse	Océan Atlantique	31 janv. 1897	20 do 1897	Sydney-Nord fermé à la navigation pendant 3 m. environ. Hiver doux.
Tadoussac	Québec	Fleuve Saint-Laurent	25 nov. 1896	1er do 1897	Havre jamais fermé, car les petites embarcations traversent à l'embou- chure du Saguenay tout l'hiver. Quelquefois les vents d'est obstruent le havre de glace isolée que les vents du nord chassent ensuite.
Trois-Rivières	do	do	8 déc. 1896	91 do 1897	Le premier navire arrivé fut le steamer <i>Lakeside</i> , le 24 mars '97; la Ire goélette fut la <i>Zébra</i> , le 27 du même mois.
Toronto	Ontario	Lac Ontario	22 do 1896	17 mars 1897	La rivière Détroit est libre toute l'année durant, grâce au service quo- tidien des passeurs.
Warton	do	Baie Georgienne, lac Huron	15 janv. 1897	14 avril 1897	Staphique à la riv. Rouge et à la riv. Assiniboine seulement.
Windsor	do	Rivière Détroit			Leau basse et les nombreuses battures qui se trouvent au confluent de cette rivière (Nelson) empêchent la glace qui s'y forme de passer libre- ment à la mer. La direction des courants et la largeur de la ligne côtière limitent une grande quantité de glaces du nord sur la côte d'est; c'est pourquoi on y voit presque toujours, du côté de la mer, de la glace jusqu'en juillet et pendant une partie de ce mois.
Winnipeg	Manitoba	Lac Winnipeg	4 nov. 1896	14 avril 1897	
Comptoir de York	Territ. du N.-O.	Baie d'Hudson	17 oct. 1896	16 mai 1897	

CI-SUIVENT LES DATES AU COMPTOIR DE YORK POUR LES ANNÉES 1894-95 ET 1895-96.

Ports.	Province.	Localité.	Date de la clôture 1896-97.	Date de l'ouverture 1897.	Observations.
Comptoir de York...	Ter. du N.-O. ....	Baie-d'Hudson.....	5 nov. 1894.	— juin 95.	Au confluent de la rivière, dans la baie, la glace reste généralement un mois après que la rivière en est délivrée. La glace de la rivière s'est rompue le 9 mai, après un printemps très tardif, suivi d'un dégel soudain de 24 heures. Tout le pays fut inondé; dans plusieurs maisons il y avait jusqu'à 4 pieds d'eau. La rivière s'est frayé un passage à travers les terres jusqu'à la rivière Nelson, à un mille de l'embouchure, emportant avec elle des glaces dont une grande partie échoua à terre et y resta pendant plus d'un mois.
do	do	do	18 oct. 1895.	15 mai 96.	

ANNEXE No 12.

---

RAPPORT SUR LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1807.



# Travaux Publics.

BUREAU DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE,

OTTAWA, 20 décembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le service télégraphique de l'Etat pendant les douze mois terminés le 30 juin 1897.

Le rapport est précédé d'une liste (faite jusqu'à date) des lignes terrestres et sous-marines en activité, avec des données sur leur longueur, l'année de leur construction, le nombre des bureaux présentement établis, et une estimation des résultats obtenus.

Au rapport sont annexés les tableaux ordinaires faisant connaître les bureaux, les télégraphistes, etc., des différents districts, ainsi que le tarif des messages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,

*Surintendant général.*



## SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE LÉTAT.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	LONGUEUR.			Nombre de bureaux	Moyne annuelle de messages envoyés.
			Lignes de terre.	Câbles.	*Total.		
			Milles.	Nœuds.			
Terreneuve.....	Port-au-Basque—Cap-Ray .....	1883	14	.....	14	2	.....
Nouv.-Ecosse ..	Sydney-Nord — Meat Cove (avec lignes de coutures).....	1880-95	156 $\frac{1}{2}$	.....	157 $\frac{1}{4}$	13	5,700
do	A travers le chenal Bras-d'Or.....	1880	.....	1 $\frac{1}{4}$			
do	do havre de Ste-Anne.....	1887	.....	1 $\frac{1}{4}$			
do	do do d'Ingonish.....	1887	.....	1 $\frac{1}{4}$			
do	Meat-Cove—Ile Saint-Paul.....	1890	.....	20			
do	Sur l'île Saint-Paul.....	1890	3	.....	23	2	50
do	Mabou—Chéticamp.....	1887	63	.....	63	7	2,000
do	Barrington—Cap-Sable.....	1883	16	.....	17 $\frac{3}{4}$	3	450
do	A travers le chenal Bear-Point	1883	.....	1 $\frac{1}{4}$			
do	do do du phare.....	1883	.....	1 $\frac{1}{4}$			
N.-Brunswick.	Chatham—Escuminac.....	1885	42	.....	42	5	750
do	<i>Réseau de Baie de Fundy :</i>						
do	Eastport—Campobello.....	1880	.....	1 $\frac{3}{4}$	44 $\frac{1}{4}$	8	600
do	Sur la terre ferme d'Eastport.	1880	.....	1 $\frac{3}{4}$			
do	Sur l'île Campobello.....	1880	7 $\frac{1}{2}$	.....			
do	Campobello—Grand-Manan.....	1880	.....	7 $\frac{1}{4}$			
do	Sur l'île Grand-Manan.....	1880	25 $\frac{1}{2}$	.....			
do	Grand Manan — Ile Cheney.	1890	.....	1 $\frac{1}{2}$			
do	Sur l'île Cheney.....	1890	.....	1 $\frac{1}{2}$			
do	Ile Cheney — Ile White-head.	1890	.....	1 $\frac{3}{4}$			
Québec .....	Baie-Saint-Paul—Chicoutimi.....	1881	92	.....	92	6	18,400
do	Malbaie—Pointe-aux-Esquimaux.	1881-87	456 $\frac{3}{4}$	.....			
do	A travers la rivière Saguenay.	1883	.....	1 $\frac{1}{4}$	496	35	
do	Bersimis à Manicouagan.....	1883	.....	12			
do	Manicouagan à Godbout.....	1883	.....	26			
do	<i>Réseau de la quarantaine :</i>						
do	Québec—L'Ange-Gardien.....	1885	13	.....	52 $\frac{3}{4}$	7	3,400
do	L'Ange-Gardien — Ile d'Orléans.....	1885	.....	1 $\frac{1}{4}$			
do	Sur l'île d'Orléans.....	1885	29 $\frac{1}{4}$	.....			
do	Ile d'Orléans—Ile Réaux.....	1889	.....	2			
do	Sur l'île Réaux.....	1889	2 $\frac{1}{2}$	.....			
do	Ile Réaux—Grosse-Isle.....	1889	.....	2			
do	Sur la Grosse-Ile (en totalité).	1885-94	3 $\frac{1}{4}$	.....			
do	<i>Réseau d'Anticosti :</i>						
do	Gaspé—L'Anse à Fougère.....	1881	28	.....	316 $\frac{1}{2}$	10	500
do	L'Anse à Fougère—Anticosti.	1881	.....	44 $\frac{1}{4}$			
do	Sur l'île d'Anticosti.....	1881-90	223 $\frac{1}{4}$	.....			
do	Anticosti—L.-Pointe, Mingan.	1890	.....	21			
do	Meat-Cove (C.B.)—Iles de la Madeleine.	1880	.....	55	138 $\frac{1}{2}$	9	500
do	Sur les îles de la Madeleine.....	1881	83	1 $\frac{1}{2}$			
Ontario	<i>Réseau de l'île Pelée :</i>						
do	Leamington—Pointe-Pelée.....	1889	12	.....	32 $\frac{3}{4}$	7	500
do	Pointe-Pelée—Ile Pelée.....	1889	.....	8 $\frac{3}{4}$			
do	Sur l'île Pelée.....	1889	12	.....			
Nord-Ouest.....	Qu'Appelle—Edmonton et Saint-Albert.....	1883-87	607 $\frac{1}{2}$	.....	607 $\frac{1}{2}$	15	4,200
do	Mach. d'Original—Mont. de Pois.....	1885	90 $\frac{1}{2}$	.....	90 $\frac{1}{2}$	2	250
C.-Britannique..	Ashcroft—Barkerville.....	1878-87	276 $\frac{1}{2}$	.....	276 $\frac{1}{2}$	8	2,000
do	Victoria—Cap-Beale.....	1891	118	.....	118	7	250
do	Nanaimo—Comox et Alberni.....	1893-95	110 $\frac{1}{2}$	.....	110 $\frac{1}{2}$	8	2,500
do	Ashcroft—Lilloet.....	1896	62	.....	62	1	500
	Total .....		2,548 $\frac{1}{4}$	206 $\frac{1}{2}$	2,754 $\frac{3}{4}$	155	42,550

\* Afin de totaliser plus facilement, les nœuds de câble sont considérés comme milles statutaires.

## RAPPORT SUR LE SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

A quelques exceptions près, les lignes de terre et les câbles ont été en bon état de fonctionnement toute l'année. Je fais connaître plus bas, en détail, les renouvellements et les réparations qui ont été jugés nécessaires. Les lignes qui ne seront pas l'objet d'une mention particulière sont celles qui n'ont pas subi d'interruption et qui ont bien fonctionné.

### TERRENEUVE.

La ligne entre Port-au-Basque et le Cap-Ray continue d'être exploitée suivant la convention conclue avec la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine. L'état des dépenses et des recettes de cette ligne, ainsi que de toutes les autres lignes, se trouve dans un tableau annexé au présent rapport.

### PROVINCES MARITIMES.

*Ligne Mabou-Chéticamp.*—Pour l'amélioration permanente (dont il a été question l'année dernière) de cette ligne entre Margaree et Chéticamp, on a fait venir de la Baie des Chaleurs 450 poteaux de cèdre qui sont employés cette année à remplacer les vieux.

Le bureau de Margaree-Harbour, qui était sous la direction de M. J. P. McFarlane depuis mai 1896, a été transféré de la poste le 20 octobre suivant et placé sous les soins de M. H. K. McLean, agent télégraphiste.

*Ligne Cascapédia.*—Au mois de mai 1897, la ligne de téléphone qui fonctionnait autrefois entre Stanley-House et le bureau de télégraphe de New-Richmond, a été rétablie et mise en ordre pour l'usage du Gouverneur général.

*Ligne Barrington—Cap-Sable.*—On s'occupe d'une requête de la compagnie de téléphone Barrington demandant que cette ligne lui soit transférée pour faire partie de son réseau. Il n'y a pas de doute que la ligne sera utile si elle est exploitée de cette façon.

*Baie de Fundy.*—Le réseau téléphonique entre Grand-Harbour et les îles Ross, Cheney et Whitehead, est devenu inefficace au commencement d'octobre. La défectuosité était difficile à découvrir; on jugea qu'elle se trouvait dans la section des câbles, et le *Newfield*, qui faisait alors le service des câbles, visita la localité dans le but d'exécuter des réparations. Examen fait, les câbles (posés en 1890) furent trouvés en excellente condition; la rupture était due à des défauts de l'instrument. Le réseau reçut des réparations générales et fut remis en bon ordre le 29 octobre 1896.

Le câble entre Grand-Manan et Campobello devint inefficace le 27 février 1897. Les services du *Newfield* furent mis à contribution dès que la chose fut possible, et les réparations furent exécutées le 18 juin. Il fut constaté que l'interruption avait été causée par les débris d'un naufrage qui avaient écrasé l'extrémité du câble près de la grève à Liberty-Cove, Campobello.

A Flagg's-Cove, bureau du surintendant de la division, un télégraphiste résident a été nommé de nouveau, les exigences du service ayant démontré qu'un aide était indispensable.

Le bureau de Southern-Head (phare), qui avait été fermé au mois de novembre 1889 après le départ du télégraphiste, fut ouvert de nouveau, comme station de téléphone, le 24 avril 1897. Il est opéré de Seal-Cove et fait partie du réseau de Grand-Manan, comme autrefois.

### FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

*Lignes de l'île Anticosti.*—Ainsi que mentionné dans le rapport de l'année dernière, le câble entre Anticosti et Longue-Pointe (Mingan) cessa de fonctionner le 28 décembre 1895. Néanmoins, les communications avec Anticosti continuèrent au

moyen de l'autre câble, de Gaspé à la pointe sud-ouest, en sorte que les services du *Newfield* ne furent pas spécialement demandés avant qu'il pût être sans inconvénient envoyé aux réparations. Celles-ci furent commencées et terminées en septembre 1896, et le 30 de ce mois, la communication entre Anticosti et Longue-Pointe était rétablie. Après avoir relevé le câble, on constata qu'il était en mauvaise condition au large des deux côtes; les fils blindés étaient corrodés, et le noyau s'était détaché à environ  $3\frac{1}{2}$  milles au large de Longue-Pointe, ainsi qu'en eau profonde à  $1\frac{1}{4}$  mille au large de la côte d'Anticosti. En exécutant les réparations, les parties gâtées de câble voisines de ces ruptures furent coupées et remplacées par des neuves; en tout, il y fut employé  $\frac{3}{4}$  de nœud de câble neuf. La longueur totale resta la même.

Le bureau de rivière Beccsie, fermé en mai 1896, fut réouvert le 1<sup>er</sup> novembre suivant, avec Geo. Cabot en qualité d'agent télégraphiste.

*Iles de la Madeleine.*—Vers le milieu du mois d'août 1896 le câble entre Old-Harry et la terre ferme manifesta des signes évidents qu'une défectuosité était survenue quelque part; et bien que faisant eau depuis ce temps il a continué à fonctionner aisément et d'une manière satisfaisante. Cependant, craignant qu'il se produisît une rupture qui pourrait être facilement réparée si la défectuosité se trouvait près des côtes, le *Newfield* y fut envoyé après avoir réparé le câble Anticosti-Longue-Pointe en septembre 1896, pour savoir à quoi s'en tenir. Les épreuves faites à l'électricité révélèrent une fissure passablement développée vers les îles dans une eau assez profonde. Comme l'ancre d'un navire ne pouvait pas avoir causé cette avarie en un tel endroit, on en conclut ou que l'épreuve donnerait la résultante de deux ou plusieurs défauts, ou que la défectuosité réelle était due à la détérioration de l'isoloir en cet endroit particulier. Dans l'un comme dans l'autre cas, le câble pouvait continuer à fonctionner pendant longtemps, et, comme la saison était alors trop avancée pour permettre toute tentative de remède, les opérations furent remises à plus tard.

NOTE.—Au cours de la présente saison, après avoir fait au câble de Saint-Paul quelques réparations dont il est question plus bas, on essaya d'enlever la fissure qui existait au câble des îles de la Madeleine; mais après avoir travaillé vainement pendant plusieurs jours avec le grappin, il fut décidé que quand même l'on parviendrait à atteindre le câble, on risquerait de le perdre en le levant, à cause de la profondeur à laquelle il avait apparemment été posé dans un lit de sable. En conséquence, et comme il n'y avait pas une longueur très considérable de câble à bord, la tentative d'enlever la fissure fut définitivement abandonnée afin d'éviter une interruption des communications. S'il avait été possible de recouvrer le câble, il aurait été utile d'enlever la fissure, car c'est un défaut toujours dangereux.

*Ile de la Meule.*—Au mois de mai dernier ('97), en réponse à une réquisition, un bureau fut réouvert au quai de Leslie. Le bureau qui existait déjà aux environs, dans la maison du surintendant du district, est continué pour la commodité du service, et il est désigné sous le nom de Meule-Ouest (*Grindstone Ouest*).

*Ligne de l'île Saint-Paul.*—Le câble qui reliait l'île à la terre ferme, à Meat-Cove, C.-B., céda le 10 décembre 1896. La communication fut rétablie, le 30 juin 1897, par le *Newfield* qui fit les réparations nécessaires. On constata que le câble avait été usé par le frottement sur le fond rocheux, près de la côte de Meat-Cove. Cette réparation exécutée, on découvrit une fissure près de l'île Saint-Paul. A un demi-mille au large on trouva le câble endommagé, probablement par la glace; l'armure extérieure du bout de terre avait disparu, l'armure intérieure était dérangée, et le noyau écrasé. Ici on posa une nouvelle longueur de 150 pieds de câble.

*Lignes de la côte nord.*—Le bureau de transmission autrefois établi à Manicouagan fut transféré à Bersimis au mois de septembre 1896; et pour les besoins de la localité un bureau fut établi, le 1<sup>er</sup> décembre 1896, à la Pointe-aux-Outardes, 12 milles à l'ouest de l'emplacement isolé de l'ancien bureau sur la péninsule de Manicouagan. M. H. Tremblay en est l'agent-télégraphiste.

A Sault-au-Cochon le bureau fut fermé en septembre 1896 parce que l'agent-télégraphiste avait donné sa démission et qu'il n'y avait plus d'affaires, et le réparateur fut transféré à Port-Neuf.

A Saint-Etienne le bureau fut fermé pour l'hiver le 14 novembre, par suite de la retraite temporaire du télégraphiste. Il fut réouvert en mars 1897.

## Travaux Publics.

A la Longue-Pointe de Mingan, point de transmission pour le câble d'Anticosti, M. A. Maloney prit charge du bureau en qualité d'agent-télégraphiste le 21 septembre 1896, en remplacement de M. E. Vibert, décédé.

*Reconstruction.*—Un examen ayant fait voir qu'un grand nombre de poteaux de sapin employés dans la première construction de la ligne étaient pourris, des crédits furent votés pendant la dernière session pour les remplacer dans le cours de la présente saison, et les travaux de renouvellements se poursuivent actuellement sur la section comprise entre les Sept-Iles et la Pointe-aux-Esquimaux. L'année prochaine on en fera autant sur la section ouest, des Sept-Iles à Pentecôte. La ligne, à l'ouest de Pentecôte, a été construite avec des poteaux de cèdre et est en excellent ordre. La ligne entière a été tenue en bonne condition toute l'année.

NOTE.—Le prolongement de la ligne de la côte nord au delà de la Pointe-aux-Esquimaux vers Belle-Ile, pour lequel il avait été pourvu durant la dernière session, est en cours de construction à l'entreprise par M. L. P. Decourval. Les travaux atteignent la Baie-de-la-Piastre, 45 milles en aval de la Pointe-aux-Esquimaux, au commencement de juillet; et au mois d'octobre ils étaient poussés à 43 milles plus bas, 12 milles à l'ouest de Petit Natashquan. Des bureaux furent ouverts à Baie-de-la-Piastre le 1er septembre 1897, avec Melle M. Tanguay comme agent-télégraphiste, et à Aguanus, 37 milles en aval de Baie-de-la-Piastre, le 20 octobre, avec Mlle Laura Cummings comme agent-télégraphiste. On se propose de continuer le prolongement l'année prochaine.

*Ligne de la Quarantaine.*—Au mois de juillet 1896, le câble entre l'île Reaux et la Grosse-Ile donna signe d'un dérangement qui le rendait partiellement défectueux. Examen fait, on constata qu'il avait été broyé par la glace en plusieurs endroits aux deux bouts près de terre; chaque partie avariée portait des marques d'une détérioration qui équivalait, dans l'ensemble, à une rupture complète du câble. En utilisant quelques parties saines du même type de câble qui furent prises au large des côtes de Saint-François et de l'île Reaux (lorsque les deux longueurs de 600 pieds du type spécial furent installées), le raccordement fut opéré le 27 juillet 1896. Plus tard, le 27 mars 1897, se produisit une autre interruption partielle du circuit; après examen, on constata qu'elle était due à un autre écrasement que la même section de câble avait éprouvé immédiatement au-dessous de la marque des basses eaux à l'île Reaux. La partie avariée fut coupée par le réparateur, et le 25 avril la ligne était remise en ordre.

*Lignes nouvelles.*—Avec les crédits votés durant la dernière session, les deux nouvelles lignes suivantes sont en cours de construction :

*De l'île-aux-Coudres à la terre ferme (comté de Charlevoix).*—Comprenant 11 milles de ligne sur l'île et  $1\frac{3}{4}$  nœud de câble atterrant aux Eboulements, avec, en tout, 6 stations de téléphone dans le circuit. Des arrangements ont été faits avec M. H. Lemieux pour la construction de cette ligne en rapport avec un réseau téléphonique sur la terre ferme.

*De Saint-Alexis à l'Anse Saint-Jean (comté de Chicoutimi).*—Comprenant quelque 40 milles de ligne terrestre. Des poteaux en cèdre, pour cette ligne, sont fournis par MM. J. N. Savard, de Saint-Alexis, et Hilas Tremblay, de l'Anse Saint-Jean. Les travaux de construction sont exécutés à l'entreprise par M. A. Boivin, de Chicoutimi.

### ONTARIO

Le câble de l'île Pelée, qui avait été réparé au mois de mai 1896, resta en bon ordre jusqu'au mois de mai 1897, alors que des interruptions intermittentes rendirent souvent très difficile le fonctionnement du circuit. Des recherches firent constater que ces interruptions étaient le résultat d'une rupture du conducteur qui avait évidemment été soumis à une forte pression tout près du débarcadère de la Pointe Pelée. La section avariée fut coupée, et une communication sûre fut rétablie le 3 juin.

Le nouvel appareil mentionné dans le rapport de l'année dernière, et qui fonctionne d'après le plan Bridging-Bell, fut installé le 14 septembre 1896; on dit qu'il

constitue une amélioration remarquable, et les bureaux établis sur l'île peuvent maintenant communiquer avec les villes voisines par l'échange-Leamington. Une conversation facile a eu lieu entre South-Port, le bureau le plus éloigné sur l'île, et Détroit.

NOTE.—Le câble additionnel nécessaire pour effectuer les nouvelles améliorations que mentionnait le rapport de l'année dernière a été importé dans le cours de la présente saison; mais les opérations qui occupent le personnel ailleurs ont fait remettre à une autre année la réparation générale du câble principal.

#### NORD-OUEST.

*Ligne de Fort-MacLeod.*—La section Dunmore-Lethbridge (107 milles) de cette ligne, qui était toute affermée depuis plusieurs années, a été vendue à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, en juillet 1896; et la section Lethbridge-Fort-MacLeod (29 milles) a été passée aux mains de la police du Nord-Ouest et équipée pour être employée comme téléphone dans l'intérêt de ce service.

*Station Qu'Appelle.*—Au mois de novembre 1896, l'agent spécial qui avait charge de cette station, M. E. W. Warner, donna sa démission, et nous fîmes avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique un arrangement en vertu duquel son successeur au service du chemin de fer devint agent des lignes de la compagnie et de l'Etat, avec appointements partagés, comme à Saskatoon et Edmonton.

*Fort-Pitt.*—Au mois de mars 1897, M. J. F. Lake, agent-télégraphiste, démissionna et fut remplacé par M. Diodore Noël.

#### COLOMBIE-BRITANNIQUE.

*Ligne Victoria-Cap Beale.*—La situation mentionnée dans le rapport de l'année dernière n'a pas changé. On recueille en ce moment des renseignements pour savoir s'il ne serait pas possible d'ouvrir une route accessible durant toute l'année afin d'établir une ligne alternative *via* Alberni.

NOTE.—Dans le but de faire les réparations avec plus d'expédition, un bureau de vérification a été ouvert à la mission, 5 milles à l'ouest de Carmanah, en septembre 1897.

*Ligne Barkerville.*—Cette ligne n'a nécessité que les réparations générales ordinaires dans le cours du dernier exercice.

*150 Mile-House.*—M. W. Jamieson, l'agent-télégraphiste à Ashcroft, a été remplacé par M. S. T. Hall, en novembre 1896.

*134 Mile-House.*—Un bureau de vérification est installé ici; toutes les affaires qui s'y font sont notées à 150 Mile-House.

#### LE SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL.

Pour le fonctionnement plus commode et plus expéditif du service, un dépôt de fournitures a été établi à Québec dans une partie de l'édifice occupé par le ministère de la marine et des pêcheries; de cette façon il sera facile, en ayant sous la main toutes choses nécessaires, de répondre immédiatement aux demandes de réparations, ce qui était impossible avec le système des achats individuels.

# Travaux Publics.

## RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été précédemment question :—

—	Dépenses.		Recettes.		Observations.
	\$	c.	\$	c.	
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes—					Les messages du service des signaux, les messages et les rapports du service météorologique et les bulletins des pêcheries sont transmis gratuitement.
Anticosti, lignes de l'île d'.....	2,244	48	862	81	
Baie de Fundy, lignes de la.....	1,316	00	592	14	
Cap-Ray do du.....	250	00	.....	.....	
Cap-Sable do du.....	294	46	12	13	
Chéticamp do de.....	1,077	81	435	44	
Escuminac do d'.....	551	09	145	84	
Agence de la Pointe Basse.....	50	00	.....	.....	
Iles de la Madeleine, lignes des.....	2,269	21	567	80	
Meat-Cove, ligne de (y compris l'île Saint-Paul).....	1,979	54	989	60	
Côte Nord du Saint-Laurent (à l'est de Bersimis).....	5,408	45	971	24	
do do (à l'ouest de Bersimis).....	4,627	97	1,023	32	
Quarantaine, ligne de la.....	851	28	299	98	
Navire <i>Newfield</i> , renouvellement de l'outillage.....	1,808	74	.....	.....	
Subsides, papet., matériel de ligne et de bur. et dépenses imprév., imputables sur le crédit des lignes du golfe.....	893	78	.....	.....	
	23,622	81	5,900	30	
Ontario, ligne de l'île Pelée.....	354	92	143	25	
Lignes télégraphiques du Nord-Ouest.....	15,092	87	1,961	63	
Colombie-Britannique, Comox (y compris la ligne d'Alberni).....	3,779	04	1,366	74	
* Ligne de Barkerville.....	2,094	49	.....	.....	
* Ligne de Cap-Beale.....	3,782	76	.....	.....	
	48,726	89	.....	.....	
Service télégraphique en général (y compris \$44.89 pour la ligne de Cascapédia).....	1,723	65	.....	.....	
Total.....	50,450	54	9,371	92	

\* La Compagnie du C.C.P., qui exploite ces deux lignes retient les recettes, et l'Etat lui rembourse le surplus des dépenses.

## TABLEAUX ANNEXÉS.

Les états tabulaires des lignes et des bureaux, du personnel, etc., annexés à ce rapport contiennent toutes les additions et les changements faits jusqu'au 30 juin dernier.

D. H. KEELEY,  
Surintendant général.

OTTAWA, 20 décembre 1897.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.  
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		\$ c.		
	Port-au-Basque.....	0	.....	50 00 ou com'n.	.....	
2	Cap-Ray, phare de.....	14	.....	50 00 do	.....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 par année.
	Totaux.....	14		100 00 do		

254 N.B.—La ligne courbe ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relie à Port-au-Basque avec la ligne de terre de la compagnie de télégraphie Anglo-Américaine.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.  
SERVICE DE L'ÎLE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	*Baie-du-Renard .....	Milles. 0	J. Stubbert.....	\$ c. 50 00 ou com'n	1er nov. 1888.	La commission est de 25 pour 100 sur fontes les dé- pêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la ga- rantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 par année. * Une allocation spéciale de \$50 par année pour l'entretien du bureau a été ajoutée à la commis- sion pour les bureaux marqués * depuis septembre 1887.
2	Phare de la Pointe-Heath .....	23	T. Gagné.....	50 00 do	20 juillet 1881.	
3	Phare de la Pointe-Sud.....	32½	A. Nadeau.....	50 00 do	1er oct. 1888.	
4	*Crique à la Chaloupe.....	17½	B. Bradley.....	50 00 do	7 juillet 1881.	
5	Lac Salé.....	52½	Z. Beaudin, réparateur { A. Beaudin, télégrap.	355 00 do	6 mai 1896.	Réparateur général. Plus \$1 par jour, lorsque absent en activité.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest ..	15	{ Mlle G. Pope { H. Pope, D. Supt.	420 00 do	12 do 1896. 18 oct. 1880	Télégraphiste en chef depuis le 1er août 1882. Plus \$1 par jour, lorsque absent.
7	Rivière Jupiter .....	7	Geo. Cabot.....	50 00 do	21 juillet 1893.	
8	Rivière à la Loutre.....	17½	Geo. Cabot.....	50 00 do	1er nov. 1896.	
9	*Rivière Beccoa.....	22	A. Malouin.....	50 00 do	1er août 1881.	
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis).....	10	F. Cabot.....	50 00 do	1er août 1882.	
11	Phare de la Pointe-Ouest.....	9	.....	120 00 et comm.	.....	Jusqu'en juillet 1896. Les appointements étaient de \$50 avec allocation spéciale pour entretien.
12	Bate des Anglais .....	3	.....	.....	.....	
13	Baie Méchastic .....	144	.....	.....	.....	
	Totaux .....	2234	.....	1,605 00	.....	

La pointe Sud-Ouest se raccorde à l'Anse-à-Fougère, Gaspé, par un câble de 444 nœuds; et de la Baie Méchastic le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par un câble de 201 nœuds.

1	L'Anse-à-Fougère.....	.....	N. Bernier.....	17 00	.....	Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Sta- tion de vérification seulement.
2	Basin de Gaspé .....	28	J. J. Annett.....	240 00	16 oct. 1881.	Bureau de raccordement. Raccordement avec le réseau télégraphique G.N.-O.
	Totaux .....	28	.....	257 00	.....	



SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

## SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances Intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Amherst.....	Milles, 0	Mlle J. Shea. ....	\$ c. 50 00 ou comm.	1882 1er oct.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues et envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 par année.
2	Phare d'Amherst.....	9	Wm. Cormier.....	50 00	11 juin 1881	
3	Village de l'Étang-du-Nord.....	15	(P. Pelletier, prép. à la l. Mme A. Binet.....	400 00 50 00	1er déc. do	Plus \$20 par année pour loyer.
4	Phare de l'Étang-du-Nord.....	1	N. Arsenault.....	50 00	1er sept.	Ligne de ceinture à 2 fils.
5	Ile à la Meule.....	5	W. Leslie.....	25 p. 10c. de com'n.	20 mai 1897	
6	Grindstone-West.....	.....	(A. LeBourdais, s.-sur. M. E. LeBourdais, tél.	600 00 50 00	17 août 1880 15 sept. 1893	Plus \$1 par jour lorsqu'absent en activité.
7	Hav.-aux-Maisons (cab. d'1/2 n.)..	3	P. L. Jocas.....	50 00 ou com'n.	1er juin 1888	
8	Ile-aux-Loups.....	28 1/2	N. Clark.....	200 00 et comm'n.	1er juin 1888	
9	Grosse-Ile.....	11	Mme F. Atkins.....	50 00 ou do	18 février 1882	
10	Grande-Entrée.....	11				
	Totaux.....	88 1/2		1,550 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DE CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Meat-Cove (station de câble) . . .	Milles. 0	A. B. McDonald.....	\$ c. 500 00	7 nov. 1880	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 par année.
2	Baie d'Aspy . . . . .	10½	I. Y. Nichols.....	50 00 ou com'n.	1er juill. 1894	Fermé en novembre 1895.
3	Pointe-Blanche (7¼ m. ceint.) . . .	14½		50 00 do	.....	
4	Havre de Neil (ligne de ceint.) . . .	14½	M. McLeod.....	50 00 do	1er avril 1887	
5	Baie d'Ingonish-nord . . . . .	9		50 00 do	.....	
6	Ingonish-sud . . . . .	10½	J. M. Burke.....	50 00 do	1er do 1882	
7	Riv.-aux-Français (cable ¼ n d.) . . .	23	F. C. Braver.....	50 00 do	1er août 1891	
8	Englishtown (cable ¼ nord) . . . . .	11	John McDonald.....	50 00 do	1er avril 1889	
9	Anse-Sud de Ste-Anne (ceint.) . . .	5	W. Bingham (agent) . . . . .	50 00 do	19 juill. 1882	
10	Baddeck (ceinture) . . . . .	13	W. J. McRitchie (repr.) . . . . .	400 00 do	1er mai 1894	
11	Port-Bavis (2½ milles, détaché de la ligne de Baddeck) . . . . .	18	Mlle T. Morrison.....	50 00 do	1er déc. 1891	
12	Anse Kelley (cable ¼ n d.) . . . . .	5	D. Dunlop . . . . .	50 00 do	1er janv. 1892	La ligne de ceinture allant à Baddeck part d'Englishtown et y retourne.
13	Grand Bras-d'Or (cable ½ n d.) . . . . .	24	Mlle M. Campbell . . . . .	Commission seul.	.....	La construction de cette ligne a été terminée en juin 1895.
14	Sydney-Nord . . . . .	12½	Mme E. Livingston . . . . .	50 00 do	1er janv. 1889	La commission est de 50 pour 100 sur les dépêches locales et de 25 pour 100 sur les dépêches de plein parcours; elle couvre la surveillance de la ligne et un bureau à Sydney-Nord.
	Totaux . . . . .	157¼	W. U. Tel. Co . . . . .	Commission seul. 1,450 00	.....	

La station de Meat-Cove se raccorde avec le réseau des îles de la Madeleine par un câble à Old Harry Head, 55 nœuds, et avec l'île Saint-Paul par un câble de 20 nœuds. On se sert de téléphones sur ces lignes.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

## SECTION DE CAP-SABLE.

Numéro.	Sections.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Barrington .....	Milles. 0	Agent, Cie de tél. W. U.	\$ cts. 50 00 ou com'n.	18 déc. 1883.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 par année.
2	Newellton (y compris 1½ mille de câble) .....	11	Mlle E. A. Smith .....	50 00 do	1er avril 1889..	
3	Phare de l'île de Cap-Sable (y compris 1¼ mille de câble).....	6½	I. K. Doane .....	50 00 do	18 déc. 1883..	
	Totaux .....	17½		150 00		

## SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N. B.—Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un bonus de \$16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais à la charge de l'Etat.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—Suite.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHÉTICAMP, C.-B.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Mabou .....	0	Mme M. McDonald.....	\$120 par année.....	1er avril 1887.	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 par année. Or 50 pour 100 de commission est payé il n'y a pas de garantie pour la somme.  La commission garantie à Chéticamp était de \$50 jusqu'en juillet 1895.
2	Broad-Cove .....	20	Mme Annie McLellan.....	\$50 ou commission.....	1er mars 1892.	
3	Margaree, S.-O. ....	12	Angus Collins. ....	Com'n 50 pour 100. ....	3 do 1893.	
4	Havre de Margaree .....	5	H. K. McLean.....	\$50 ou commission. ....	20 oct. 1896.	
5	Margaree, N.-E. (Fil de la l. de c.) .....	10	Mlle B. M. Ross.....	\$50 do .....	1er janv. 1889.	
6	Grand-Etang.....	8	Joseph Doncette.....	Com'n 50 pour 100. ....	23 avril 1893.	
7	Chéticamp.....	8	(Mme M. Fiset { D. C. Dawson, surint. f. ....	\$100 ou commission.....	1er do 1887.	
	Totaux.....	63		\$520 par année.		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.

1	Chatham .....	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest.....	\$185 00 ou com'n.....	.....	Cette somme est payée pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.  La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 par année.  Une indemnité de \$12 est accordée pour l'entretien de la batterie électrique à la Pointe-Escuminac.
	Black-Brook .....	5½	.....	50 00 do .....	.....	
3	Bate-du-Vin.....	15	Mlle M. Williston .....	50 00 do .....	1er mars 1885.	
4	Hardycke (en bas) .....	6	Mme M. Brimmer .....	50 00 do .....	1er août 1891.	
5	Escuminac.....	3½	D. Lewis.....	50 00 do .....	1er sept. 1885.	
6	Phare de la Pointe-Escuminac.....	12	K. R. McLennan.....	50 00 do .....	1er nov. 1893.	
	Totaux .....	42		\$435 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ÎLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Québec.....	Milles. 0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.....	\$ c. 185 00	.....	Somme payée pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à l'Ange-Gardien, soit \$85 par année.
2	<i>L'Ange Gardien</i> Atter. du câble à l'île d'Orléans Saint-Pierre.....	13 $\frac{3}{4}$ $\frac{3}{4}$	C. Turcott.....	50 00 ou com'n.....	1er mars 1885.	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 par année.
3	Sainte-Pétronille.....	$4\frac{1}{2}$	M. Plante.....	50 00 do ..	7 avril 1896.	
4	Saint-Laurent.....	$6\frac{1}{2}$	M. Gobeil.....	120 00 et 25 p. c. commission.....	15 sept. 1888.	
5	Saint-Jean.....	7	P. Pouliot.....	120 00 et 25 p. c. commission.....	1er juill. 1888.	
6	Saint-François.....	$6\frac{3}{4}$	M. Emond.....	50 00 ou com'n.....	1er mars 1895.	
7	Île Réaux (y compris 2 neuds de câble).....	$3\frac{1}{4}$				
8	Île Réaux (ligne terrestre) .. Bur. de la quarantaine, Grosse-Île (y comp. 2 neuds de câble).	$2\frac{1}{2}$ $3\frac{1}{2}$	M. Langlois.....	50 00 do ..	1er sept. 1885.	Une indemnité de \$12 est accordée pour l'entretien de la batterie principale à la Grosse-Île.
	Téléphone de la quarantaine (ligne de 2 fils).....	$1\frac{1}{2}$				NOTE.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Île, depuis mai 1893, a compris $1\frac{1}{2}$ mille d'une ligne de 2 fils avec 11 raccords ou stations.
		$52\frac{3}{4}$		625 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	Sections.	Distances intermédiaires	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	<i>Long Eddy Cable Hut, à</i> Flagg's-Cove..... do .....	Milles. 3	Mme C. C. Seely (D. surint.) Mlle A. G. Watt. A. Gilmore, réparateur.....	\$ c. 420 00 50 00 ou com'n. \$60 00	18 nov. 1880... 1er janv. 1895. 1er déc. 1894..	La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 par année. Lorsqu'une commission de 50 pour 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme.
2	Woodward's-Cove.....	6	W. A. Fraser.....	Com'n 50 pour 100.	28 fév. 1893.	\$25 par année sont accordés pour la réception des dépêches sur l'embranchement de Whitehead. Le bureau de Southern-Head est maintenant en opération téléphonique depuis Seal-Cove.
3	Grand-Harbour.....	2	F. A. Newton .....	\$75 00 ou com'n.	1er avril 1887.	
4	Seal-Cove .....	4 $\frac{1}{2}$	P. Russell.....	50 00 do .....	1er mai 1891.	
5	Phare de Southern-Head.....	5 $\frac{1}{2}$	O. McLaughlin.....	Com'n 25 pour 100.	24 avril 1897.	
	<i>Ligne d'embranchement.</i>					
6	Grand-Harbour.....	0	W. Cheney.....	Com'n 25 pour 100.	1er fév. 1891..	
7	Ile de Cheney ( $\frac{1}{3}$ mille de câble). Ile Whitehead( $\frac{1}{4}$ do .....	4 $\frac{3}{4}$ 1 $\frac{1}{2}$	E. Carroll.....	\$50 00 ou com'n. \$705 00	1er déc. 1890..	
	Totaux.....	27 $\frac{1}{4}$				

SECTION DE CAMPOBELLO.

1	<i>Liberty Cove Cable Hut, à</i> Welchpool.....	7 $\frac{1}{2}$	Mlle E. G. Vennell.....	100 00 et com'n.	1er sept. 1895..
2	Eastport, Maine, E. U.A. ....	$\frac{1}{2}$	J. Cushing.....	100 00	26 déc. 1881....
	Totaux.....	8		200 00	

Un câble de 1  $\frac{1}{2}$  nuds raccorde Welchpool avec le débarcadère à  $\frac{1}{2}$ -mille d'Eastport ; et un câble de 7  $\frac{1}{4}$  nuds est posé entre Long-Eddy, Grand-Manan, et Liberty-Cove, Campobello.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Nombr.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		\$ c.		
1	Baie Saint-Paul.....	0	F. Boivin.....	{ 180 00 par année. ( Antérieur au 25 p. 100 com'n. ( 1er avril 1885.		*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Saint-Urbain.....	9	A. Boivin.....	{ 50 00 ou com'n.* do	do	
3	La Cruche.....	37	{ A. Gauthier (réparat.)... 15 mai 1887 O. Pelletier..... 1er janv. 1889	{ 210 00 do 50 00 ou com'n. n. do	do	Jusqu'au 1er juin 1897, alors qu'un second réparateur fut nommé avec salaire de \$420 par année.
4	Saint-Alexis.....	31½	A. Simard.....	50 00 do	1er janv. 1885	
5	Saint-Alphonse de Bagotville.....	3	Cie de tél. G.N.W.....	25 p. 100 com'n. n. do	{ Avril 1893 Nov. 1893	Plus \$12 par année pour l'entretien de la batterie principale.
6	Chicoutimi.....	11½	{ J. Fortin (réparateur)... 1er juin 1897	210 00 par année. do	1er juin 1897	
	*Totalx.....	92		800 00		

COTE NORD (à l'ouest de Bersimis.)

1	Malbaie.....	0	Mme F. Vincent.....	50 00 ou com'n. n. ( Antérieur au 1er avril 1885		
2	Cap-à-l'Aigle.....	4	N. Duchesne.....	50 00 do	1er juin 1888	
3	Sainte-Frédèle.....	6	A. N. Parant.....	50 00 do	1er avril 1890	
4	Port-au-Persil.....	7	{ A. Brassard (réparat.)... 1er mai 1889 D. Gaudin..... 1er juin 1897	{ 210 00 do 50 00 do	do	
5	Saint-Siméon.....	4	G. Savard.....	50 00 do	1er déc. 1887	
6	Baie-des-Rochers.....	12	G. Bouillenne.....	100 00 do	1er juin 1887	
7	Riv. aux Canards } Ligne de Saint-Ebiennne. } ceinture.	17	{ N. Caron (réparat.)... 1er sept. 1890.	210 00 do	Nov. 1886 1er sept. 1890.	Bouillenne, à la Rivière-aux-Canards, a agi comme télégraphiste transmetteur pour la division de St-Etienne depuis août 1889, jusqu'au 1er juin 1897, alors qu'un réparateur adjoint fut nommé, le salaire payé à N. Caron, était de \$420 par année.

9	Radouac (cable de 1½ neut)	13	J. E. Caron.....	50 00 ou com'n. n. (1er nov. 1888		
10	Bergeronnes.....	15	M. Seward.....	50 00 do	avril 1885	
11	Escoumins.....	12	J. H. Topping.....	50 00 do	do	
12	Baie-des-Bacons.....	8	P. Bouchard.....	6 mai 1892	Commission de 25 pour 100 non garantie à la Baie-des-Bacons.	
13	Mille-Vaches.....	8	J. A. Puise.....	6 avril 1885	Bureau fermé en novembre 1895.	
14	Moulins de Portneuf.....	11½	{ S. Bouchard (réparateur)... 1er juillet 1890 E. Courbon (réparateur)... 1er déc. 1887	{ 50 00 ou com'n. n. do 420 00 do	do	
15	Phare de Portneuf.....	6	J. Forrest.....	50 00 ou com'n. n. (1er sept. 1896	Bureau fermé le 30 septembre 1896.	
16	Sault-au-Cochon.....	7	A. Lausier (égt. et télég.)... 1er sept. 1896	500 00 do	Autrefois établi à Manicouagan; Bersimis est maintenant une station de transmission.	
17	Betsiamits.....	31	E. Pope, surint. de distr.	600 00 do	avril 1885	
	*Totalx.....	161½		2,640 00		

\*NOTE.— Dans le budget, sous le titre "ligne de la côte nord," il est pourvu à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la côte nord.

COTE NORD (à l'est de Bersimis.)

1	Pointe-aux-Outardes (cable)	12	X. Tremblay.....	*50 00 ou com'n. n. (1er déc. 1896		
2	Pointe-Paradis, Manicouagan.....	18	N. A. Comeau.....	50 00 do	15 oct. 1883	Le bureau de transmission autrefois à Manicouagan a été transféré à Bersimis en septembre 1896.
3	River Godbout (cable)	26	J. F. Faffard.....	50 00 do	28 déc. 1883	
4	Pointe-des-Monts.....	18½	Z. Poulin.....	50 00 do	16 mai 1884	
5	Baie de la Trinité-est.....	2½	A. Blodéau.....	Commission seulem. (1er sept. 1889	do	
6	Baie de la Trinité-est.....	2½	I. Comeau.....	do	1er sept. 1889	
7	Iles Caribou.....	10½	E. H. Tétu, sous-surint. (10 janv. 1891	Commodité de... 1,080 00 par année. (1er nov. 1881	do	Il n'est pas payé de commission à ce bureau.
8	Pointe-aux-Anglais.....	6½	A. Therriault.....	180 00 do	1er juillet 1888	
9	Rivière Pentecôte.....	47½	{ P. E. Vignault, télégrap. 180 00 do F. Gallienne, prép. à la l. 540 00 do	{ 22 avril 1884 22 avril 1884	do	Plus 50 centins par jour quand absent en activité.
10	Sept-Îles.....	22½	{ J. Pothier..... 50 00 ou com'n. n. (1er juin 1896 Mrs. H. Cody..... 50 00 do (1er fév. 1890	{ 50 00 ou com'n. n. Fermé, jan. '96 50 00 do (1er fév. 1890	do	
11	Rivière Moisie.....	15½	B. Molloy.....	50 00 do	1er oct. 1889	
12	Shediac.....	12	G. Chambers.....	50 00 do	1er oct. 1889	
13	Rivière du Tonnerre.....	6½	A. Melaney.....	360 00 do	1er do 1889	
14	Magpie.....	9	M. J. Maloney.....	50 00 ou com'n. n. (21 sept. 1889	do	La Longue-Pointe est le bureau où se répètent les dép. par le câble d'Anticosti en expl. dep. le 1er sept. '91.
15	Rivière Saint-Jean.....	10	D. Cormier.....	50 00 ou com'n. n. (1er oct. 1889	do	La commission, à la Pointe-aux-Esquimaux, est de 50 pour 100, sans garantie quant à la somme.
16	Longue-Pointe.....	7		Commission seulem. 21 mai 1893		
17	Mingan.....	10				
18	Pointe-aux-Esquimaux.....	24				
	Total.....	384½		2,840 00		

\*NOTES.— La commission, excepté là où il en est autrement spécifié, est 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat. Cette ligne est davantage prolongée au delà de la Pointe-aux-Esquimaux vers Belle-Isle.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

ONTARIO—RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		\$ c.		
1	Leamington.....	.....	J. McR. Selkirk, sous-sur.	50 00	1er nov. 1888	
2	Bassin Leamington .....	2	F. Deslaurier.....	Commodité de .....	1er do. 1895	
3	Club House .....	5	C. Harrison.....	Commission 25 p. 100	1er avril 1889	La commission est basée sur les recettes de la ligne de l'Etat.
4	Pointe-Pelée.....	5	W. A. Grubb.....	do	1er nov. 1888	
5	Câble jusqu'à l'île.....	8 $\frac{3}{4}$				
6	Phare de la Pointe-Nord (½ mille de la ligne de ceinture) .....	1	J. E. Quick.....	50 00 et comm'n.	1er déc. 1890	Le phare de la Pointe-Nord est le bureau de transmission pour le réseau.
7	Bassin-Nord .....	1 $\frac{1}{2}$	C. B. Quick.....	Commission 25 p. 100	1er nov. 1888	
8	McIntyre's-Corners .....	2 $\frac{1}{2}$	Mrs. A. McIntyre.....	do	1er do. 1896	
9	Bassin-Ouest.....	2 $\frac{1}{2}$	A. M. McCormick.....	do	9 do. 1888	
	do Sud.....	4 $\frac{1}{2}$	F. B. McCormick.....	do	1er do. 1888	
	Total.....	32 $\frac{3}{4}$		100 00		

NOTE.—On se sert de téléphones sur cette ligne.



# Travaux Publics.

## LIGNES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Numero.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
<i>Section de Qu'Appelle-Edmonton.</i>						
		Milles.		\$ c.		
1	Qu'Appelle ...	0	{ H. Gisborne, surint. du dist. Cie de télégraphe du C.C.P.	1,500 00	1er oct. 1882.	L'agent télégraphiste à Qu'Appelle est au service du C.C.P.  Le bureau d'Humboldt a été fermé le 20 août 1893. L'agent télégraphiste à Saskatoon est au service du C.C.P.  Le réparateur autrefois stationné à Battleford a été transféré à Humboldt en novembre 1892, et de là à Mâchoire-d'Original en mai 1893.  Raccourcement spécial pour la police à cheval. Le bureau d'Edmonton est tenu avec le télégraphe de la Cie C.C.P., depuis le 1er janvier 1892.  On se sert de téléphone sur l'embranchement de Saint-Albert. Il a été loué à la Cie de téléphone du district d'Edmonton à partir du 24 octobre 1895.
2	Fort-Qu'Appelle .....	17	{ Mlle E. Johnston.....	420 00	1er déc. 1896.	
3	Montagne-du-Tondre .....	46	{ A. Von Lindeburgh.....	600 00	1er mars 1885.	
4	Humboldt .....	78	{ .....	600 00	1er nov. 1883.	
5	Saskatoon (ceinture 14 milles).	69	{ Cie de télégraphe du C.C.P.	300 00	1er janv. 1892.	
6	Henrietta .....	52	{ J. Harrington, réparateur.....	600 00	1er do 1888.	
7	Battleford .....	47	{ W. Salsbury .....	720 00	1er do 1886.	
8	Bresaylor .....	27	{ L. P. O. Noël .....	720 00	15 avril 1890.	
9	Fort-Pitt .....	62	{ H. McCleneghan.....	480 00	19 sept. 1895.	
10	Lac-aux-Oignons .....	13	{ D. Noël .....	600 00	1er mars 1897.	
11	L'Original .....	32½	{ G. G. Mann, télégrag. et agent	240 00	1er janv. 1892.	
12	Lac à la Selle .....	45	{ A. W. Campbell.....	600 00	20 juin 1896.	
13	Victoria .....	37	{ L. Picard.....	600 00	1er juill. 1891.	
14	{ Fort-Saskatchewan .....	49	{ W. C. Gillis .....	720 00	— janv. 1887.	
	{ do .....		{ W. G. Ross .....	Com. 25 p. c.	— déc. 1886.	
15	Edmonton .....	24	{ G. M. Graham.....	120 00	— janv. 1896.	
	Embranchement—		{ G. Voyer .....	300 00	1er mars 1893.	
	Edmonton .....	0	{ W. McKay, réparateur.....	720 00	1er mai 1886.	
	Saint-Albert .....	9	{ .....			
<i>Section de la Montagne des Bois.</i>						
1	Mâchoire-d'Original .....	0	{ A. Wilcox, agent .....	240 00	1891.	
2	Montagne des Bois .....	90½	{ H. Silkes, réparateur .....	600 00	1er do 1893.	
			{ J. H. Thompson, agent.....	180 00	1er do 1890.	
	Total .....	698		10,860 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—Suite.  
COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	<i>Ashcroft—Barkerville.</i> †	Milles.		\$ c.		
1	Station Ashcroft.	0	Jas. Wilson (Kamloops), sur-intend.-conj. du district des lignes de l'Etat et du Pac.	180 00	1er janv. 1896.	Proportion d'appointements appartenant à cette ligne.
2	Clinton	30	Cie ch. de f. C. P., agent-conj.	240 00	16 fév. 1883.	do
3	Creek du Pont.	53	C. H. Tingley, do	600 00	Avant 1891.	
4	150-Mile House*	40	W. Jamieson, agent et télégr.	456 00	13 avril 1894.	
5	Creek Soda.	38	G. H. Smith, agent et réparat.	900 00	1er mars 1896.	*Il y a un bureau de vérification à 134-Mile House.
6	Quesnelle.	54½	J. E. Bowron, do	564 00	Avant 1891.	Il est tenu compte des affaires qui s'y font à 150-Mile House.
7	Stanley.	48	Commodité de bureau	1,000 00	17 fév. 1873.	
8	Barkerville.	13	J. Stone, agent et réparateur.	4,660 00		
	Total	276½				
	<i>Ashcroft—Lillooet.</i> †					
1	Station Ashcroft	0	Jas. Wilson (Kamloops), sur-intend.-conj. du district des lignes de l'Etat et du Pac.	120 00	1er janv. 1896.	Proportion d'appointements appartenant à cette ligne.
2	Pavillon.	40	Cie ch. de f. C. P., agt-conj.	240 00	1er déc. 1896.	do
1	Lillooet.	22	S. A. Macfarlane, agt et télégr.	600 00	3 janv. 1896.	
	Total	62		960 00		
	<i>Victoria—Cap-Beale.</i> †					
1	Victoria.	0	Jas. Wilson (Kamloops), sur-intend.-conj. du district des lignes de l'Etat et du Pac.	120 00	1er nov. 1891.	Proportion d'appointements appartenant à cette ligne.
2	Sooke	18	Cie ch. de f. C. P., agt-conj.	240 00	21 avril 1896.	Proportion d'appointements.
3	Poite Otter.	8	M. Milne, bur. de commission	720 00	1er do 1897.	
4	Rivière Jordan.	10	A. H. Floyer, agt et télégrap.	660 00	1er do 1891.	
5	Port San-Juan.	30	L. Desbiens, do	720 00	25 oct. 1892.	
			W. P. Williams, do	240 00	1er nov. 1891.	
			{ W. P. Daykin, agent et télégr.	540 00	1er do 1891.	+ Ces trois lignes sont exploitées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique; l'arrangement peut prendre fin en tout temps.
6	Phare Carmanagh.	24	{ E. B. Daykin, réparateur	540 00	1er sept. 1894.	
			{ R. McDonald, do	120 00	1er do 1895.	
7	Cap-Beale	28	M. Patterson, agt et réparat.	120 00		
	Total	118		3,900 00		



## LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

## TARIF STÉCIAL.

*Messages par câble.*—Le tarif des messages transatlantiques transmis sur les lignes de l'Etat est le même que celui des dépêches ordinaires, sauf dans le cas où le tarif ordinaire est plus élevé que 25 centins, alors que le taux sur les lignes de l'Etat est de 4 centins par mot avec prix minimum de 25 centins par dépêche. Par exemple:

Pour les dépêches de 6 mots ou moins le tarif est de 25 centins sur les lignes de l'Etat  
 “ “ 7 “ le tarif est de (7 x 4 c.) 28 “ “  
 “ “ 12 “ “ (12 x 4 c.) 48 “ “

La computation des mots comprend l'adresse et la signature, comme dans le tarif du câble transatlantique.

*Messages de la presse.*—Le tarif des messages de la presse sur les lignes de l'Etat est d'un quart de centin par mot, mais il n'est pas reçu de message simple de moins de 15 centins, quand c'est le prix régulier; ou moins de 25 centins quand le prix régulier est de 25 centins ou plus.

## TARIF RÉGULIER.

## NOUVELLE-ECOSSE.

*Ligne de Sydney-Nord à Meat Cove—Tarif local 25-1. (13 bureaux).*

Grand Bras-d'Or.....	Tarif direct 25-1 de Sydney-Nord, bureau W. U.
New-Campbellton (Kelly's Cove)	do do
Port-Bevis .....	do do
Englishtown.....	do do
Baddeck.....	do do
Baie-Sud, Sainte-Anne.....	do do
Rivière-aux-Français.....	do do
Ingonish-Sud.....	do do
Ingonish.....	do do
Havre de Neil .....	do do
Pointe Blanche.....	do do
Baie Aspy.....	do do
Meat-Cove.....	do do

*Ligne de Mabou à Chéticamp—Tarif local 25-2. 6 bureaux).*

Board Cove.....	Tarif direct 15-1 de Mabou, bureau W. U.
Margaree S. O. ....	do do
Havre de Margaree.....	do do
Margaree, N.-É.....	do do
Grand-Etang .....	do do
Chéticamp.....	do do

*Ligne de Barrington à Cap-Sable—Tarif local 12-1. (2 bureaux).*

Newellton.....	Tarif direct 12-1 de Barrington, bureau W. U.
Phare du Cap-Sable.....	do do

# Travaux Publics.

## NOUVEAU-BRUNSWICK.

### *Ligne de Chatham à la Pointe Escuminac—Tarif local 25-1 (4 bureaux)*

Baie du Vin.....	Tarif direct 15-1	du bureau de Chatham, G. N.-O.
Lower Hardwicke.....	do	do
Escuminac.....	do	do
Phare de la Pointe Escuminac....	do	do

### *Ligne de Eastport, Me., à Campobello, Grand-Manan, et aux îles Whitehead (8 bureaux).—Tarif local entre les bureaux de Grand-Manan et des îles Whitehead 15-1: Grand-Manan et l'île Campobello 25-2: les Îles et Eastport, Me., 25-2. W.U.O.*

Welchpool, Campobello.....	Tarif direct 25-2	de Eastport, Me., bureau. W. U.
Flagg's Cove, Grand Manan.....	do	do
Woodward's Cove.....	do	do
Grand Harbour.....	do	do
Seal Cove .....	do	do
Southern Head.....	do	do
Ile Cheney.....	do	do
Ile Whitehead .....	do	do

## QUÉBEC.

### *Ligne de Gaspé à l'île Anticosti, Q. (9 bureaux)—Tarif local entre les bureaux de l'île, 25-1: Gaspé et les bureaux de l'île 50-2.*

Pointe S.-O.....	Tarif direct 50-2	de Gaspé, bureau G. N. W.
Lac Salé .....	do	do
Shallop Creek.....	do	do
Pointe-Sud.....	do	do
Pointe Heath.....	do	do
Baie du Renard.....	do	do
Rivière Beescie.....	do	do
Pointe-Ouest.....	do	do
Baie-des-Anglais.....	do	do

### *Ligne de Meat-Cove, C.-B., N.-E., aux îles de la Madeleine, Q. (8 bureaux)—Tarif local entre les bureaux de l'île 25-1: Meat-Cove et les îles 50-2; les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et les îles 50-2.*

Ile Amherst.....	Tarif direct 50-2	de Sydney-N., N.-E., bureau W.U.
Phare de Amherst.....	do	do
Etang-du-Nord, village.....	do	do
Etang-du-Nord, phare.....	do	do
Cap-aux-Meules, (Grindstone)...	do	do
Havre-aux-Maisons.....	do	do
Grosse-Ile.....	do	do
Grande-Entrée.....	do	do

### *Ligne de Meat-Cove, C.B., N.-E., à l'île Saint-Paul, Q.—Tarif local entre les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et Saint-Paul 50-2 (1 bureau.)*

Phare de l'île Saint-Paul..... De Sydney-Nord, N.-E., bureau W.U.

*Ligne de Québec à la station de quarantaine de la Grosse-Ile (7 bureaux)—Tarif local entre les bureaux sur l'île d'Orléans et l'île Réaux 15-1; sur l'île d'Orléans, l'île Réaux et Québec, 15-1; sur l'île d'Orléans et la Grosse-Ile, 25-1; sur l'île Réaux et la Grosse-Ile, 15-1.*

Saint-Pierre, île d'Orléans .....	Tarif direct 15-1 de Québec, bureau G. N. W.	
Sainte-Pétronille .....	do	do
Saint-Laurent.....	do	do
Saint-Jean.....	do	do
Saint-François.....	do	do
Île Réaux.....	do	do
Grosse-Ile.....	do 25-1	do

*Ligne de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi—Tarif local 15-1 (5 bureaux).*

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la baie Saint-Paul, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la Compagnie du télégraphe G.N.W. au tarif des lignes de l'Etat.

*Ligne de la Malbaie à la Pointe-aux-Esquimaux (34 bureaux) avec embranchement à Anticosti.*

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Malbaie et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires à l'ouest de la Malbaie, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la Compagnie de télégraphe G.N.W. au tarif des lignes de l'Etat.

*Tarif local entre les bureaux situés à pas plus de 100 milles les uns des autres, 15-1; à plus de 100 milles. 25-1; sur la terre ferme et Anticosti, 50-2.*

Saint-Urbain.....	15-1 de la Baie Saint-Paul (Ck Qué.) bur. G.N.W.	
Lacruche.....	do	do
Saint-Alexis.....	do	do
Saint-Alphonse de Bagotville.....	do	do
Chicoutimi .....	do	do
Cap à l'Aigle.....	15-1 de la Baie Murray (Ck Qué.) bureau G.N.W.	
Sainte-Fidèle.....	do	do
Port-au-Persil.....	do	do
Saint-Siméon .....	do	do
Baie-des-Rochers.....	do	do
Rivière-aux-Canards .....	do	do
Saint-Etienne.....	do	do
Tadoussac .....	do	do
Bergeronnes .....	do	do
Escoumains.....	do	do
Baie-des-Bacons .....	do	do
Mille-Vaches.....	25-1 do	do
Moulins de Portneuf.....	do	do
Phare de Portneuf.....	do	do
Saut-au Cochon.....	do	do
Betsiamits (Bersimis) .....	do	do
Manicouagan (Pointe Outardes).	do	do
Rivière Godbout .....	do	do
Pointe-de-Monts.....	do	do
Baie de la Trinité-Ouest. ....	do	do
Baie de la Trinité-Est .....	do	do

## Travaux Publics.

Iles Caribou.....	25-1	de la Malbaie (Ch. Qué.)	bureaux G. N. W.
Pointe-aux-Anglais .....	do		do
Pentecôte .....	do		do
Sainte-Marguerite . . . . .	do		do
Sept-Iles .....	do		do
Rivière Moisie.....	do		do
Sheldrake .....	do		do
Rivière-du-Tonnerre.....	do		do
Magpie.....	do		do
Rivière Saint-Jean.....	do		do
Longue-Pointe.....	do		do
Mingan .....	do		do
Pointe-aux-Esquimaux.....	do		do
Ile Anticosti, via Longue Pointe	50-2	do	do

### ONTARIO.

*Ligne de Leamington à l'île Pelée (circuit de téléphone)—Tarif local entre Leamington et la Pointe Pelée, 15-1; terre ferme et bureaux de l'île; bureaux sur l'île, 15-1. (6 bureaux.)*

Gun Club House, terre ferme.....	15-1	de Leamington, bureaux G.N.W.
Pointe Pelée do .....	do	do
Phare de la Pointe Nord, Ile Pelée.	do	do
Bassin Nord do .	do	do
Bassin Ouest do .	do	do
do Sud do .	do	do

### TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

*Ligne de Qu'Appelle (gare du C.C.P.) à Edmonton, Alberta—Tarif local, 15-1, 25-2 et 50-3 pour distances de 10 à 600 milles. (13 bureaux.)*

Fort Qu'Appelle.....	25-2	Qu'Appelle ou Saskatoon.
Touchwood .....	do	do
Saskatoon (b. de tél. de trans. C.C.P.)	do	
Henriette.....	do	do
Battleford.....	do	do
Bresaylor.....	25-2	Saskatoon; 50-3 Qu'Appelle ou Edmonton.
Pitt .....	do	do
Lac-aux-Oignons.....	do	do
L'Original .....	50-3	Saskatoon, Qu'Appelle ou Edmonton.
Lac-à-la Selle .. . . . .	do	do
Victoria.....	25-2	Edmonton; 50-3 Qu'Appelle ou Saskatoon
Fort Saskatchewan .....	do	do
Edmonton (b. de tél. de trans. C.C.P.).....		do

*Ligne de Mâchoire-d'Orignal (gare du C.C.P.) à la Montagne-des-Bois—Tarif local, 52-2. (1 bureau)*

Montagnes-des-Bois.....	26-2	de Mâchoire-d'Orignal.
-------------------------	------	------------------------

## COLOMBIE-BRITANNIQUE.

*Ligne d'Ashcroft (gare du C.C.P.) à Barkerville—Tarif local 25, 50, 75. (9 bureaux.)*

Clinton.....	25-2	d'Ashcroft, bureau de tél. C.C.P.
Bridge Creek.....	do	do
150-Mile House.....	50-3	do do
Soda Creek.....	do	do
Quesnelle.....	do	do
Stanley.....	75-5	do do
Barkerville.....	75-5	do do
Lilloët (embranchement).....	50-3	do do
Pavillion (sur l'embranch. Lilloët)....	do	do

*Ligne de Victoria à Cap-Beale—Tarif local 50-3. (6 bureaux.)*

Sooke.....	50-3	de Victoria, bureau de tél. C.C.P.
Pointe à la Loutre.....	do	do
Rivière Jordan.....	do	do
Port San-Juan.....	do	do
Phare de Carmanah.....	do	do
Cap-Beale.....	do	do

*Ligne de Nanaïmo à Comox—Tarif local 25-2. (8 bureaux.)*

Wellington (C.C.P. et E. & N. Ry)....	25-2	de Nanaïmo.
Parksville.....	do	ou Wellington.
Baie Fanny.....	do	do
Union (quai).....	do	do
Union (mines).....	do	do
Courtney.....	do	do
Comox.....	do	do
Alberni (embranchement).....	do	do

Bureaux sur les lignes de l'Etat, d'après les listes.....	141
Bureaux aux points de correspondance avec les lignes de rac- cordement.....	15

Nombre total compris dans le service ..... 156

N.B.—Les chiffres 25-1 et 50-2, etc., signifient que le tarif est de 25 centins ou 50 centins par dix mots et 1 centin ou 2 centins pour chaque mot en plus.



ANNEXE N<sup>o</sup> 13.

---

# GALERIE NATIONALE DES ARTS

RAPPORT DU CONSERVATEUR

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897.



## GALERIE NATIONALE

BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,

OTTAWA, 11 décembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin dernier, les deux pièces suivantes ont été ajoutées à la galerie :

Peinture à l'huile de E. Wyly Grier, A.R.C.

“ J. C. Pinhey, “

Ces toiles ont été présentées à la galerie par l'Académie royale canadienne, suivant la loi organique qui exige que les tableaux diplômés soient déposés à la galerie.

Dix-neuf mille<sup>trois</sup> cents visiteurs se sont inscrits au registre. C'est 3,361 de moins que l'année précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. FENNINGS TAYLOR,

*Conservateur.*

M. E. F. E. Roy,

Secrétaire, ministère des travaux publics,

Ottawa.



ANNEXE N<sup>o</sup> 14.

---

**CORRESPONDANCE OFFICIELLE**

**MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS**

DU 1<sup>er</sup> JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1897.



# Travaux Publics.

## CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

LETTRES reçues et envoyées depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1897.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1867—Du 1 <sup>er</sup> juillet au 31 décembre.....	2,075	1,511
1868 do 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre.....	3,498	2,317
1869 do do do .....	3,448	2,171
1870 do do do .....	4,961	3,185
1871 do do do .....	6,268	3,983
1872 do do do .....	8,333	4,428
1873 do do do .....	10,072	5,707
1874 do do do .....	9,800	5,043
1875 do do do .....	9,006	5,006
1876 do do do .....	7,971	4,773
1877 do do do .....	7,517	4,425
1878 do do do .....	6,886	4,021
1879 do do au 6 octobre.....	7,186	4,547
1879 do 7 octobre au 31 décembre.....	2,033	810
1880 do 1 <sup>er</sup> janvier do .....	8,451	4,410
1881 do do do .....	9,599	5,529
1882 do do do .....	10,505	5,699
1883 do do do .....	11,633	6,227
1884 do do do .....	13,114	6,903
1885 do do do .....	8,977	5,321
1886 do do do .....	9,644	5,352
1887 do do au 30 juin .....	4,866	2,735
1887 do 1 <sup>er</sup> juillet do 1888.....	10,493	6,343
1888 do do do 1889.....	10,522	7,042
1889 do do do 1890.....	10,098	7,448
1890 do do do 1891.....	10,576	7,286
1891 do do do 1892.....	11,637	6,700
1892 do do do 1893.....	11,720	6,220
1893 do do do 1894.....	9,517	6,028
1894 do do do 1895.....	10,190	5,148
1895 do do do 1896.....	10,223	5,573
1896 do do do 1897.....	11,404	5,033

NOMBRE de chèques passés du comptable chez le secrétaire et qui ont été expédiés par la poste, de 1882 à 1897.

Années.	Nombre.
1882..... Du 22 septembre au 30 juin 1883.....	1,566
1883..... do 1 <sup>er</sup> juillet do 1884.....	3,366
1884..... do do do 1885.....	3,298
1885..... do do do 1886.....	3,466
1886..... do do do 1887.....	4,198
1887..... do do do 1888.....	4,692
1888..... do do do 1889.....	4,960
1889..... do do do 1890.....	4,819
1890..... do do do 1891.....	5,376
1891..... do do do 1892.....	5,400
1892..... do do do 1893.....	7,174
1893..... do do do 1894.....	7,792
1894..... do do do 1895.....	8,745
1895..... do do do 1896.....	9,349
1896-7 . . . Relevé incomplet, les livres ayant été en partie détruits par l'inc. du 11 fév. 1897.	

## CHÈQUES émis par le ministère des finances et expédiés par le secrétaire.

Années.		Nombre.
1885.....	Du 1er avril au 30 juin 1885.....	245
1885.....	do 1er juillet do 1886.....	954
1886.....	do do do 1887.....	1,158
1887.....	do do do 1888.....	918
1888.....	do do do 1889.....	887
1889.....	do do do 1890.....	908
1890.....	do do do 1891.....	790
1891.....	do do do 1892.....	820
1892.....	do do do 1893.....	822
1893.....	do do do 1894.....	868
1894.....	do do do 1895.....	594
1895.....	do do do 1896.....	267
1896-7.....	Relevé incomplet, les livres ayant été en partie détruits par l'inc. du 11 fév. 1897.	

## LETTRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1897.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1880—Du 1er janvier au 30 juin.....		1,273
1880 do 1er juillet do 1881.....		2,943
1881 do do do 1882.....		2,859
1882 do do do 1883.....	3,538	4,600
1883 do do do 1884.....	3,860	6,004
1884 do do do 1885.....	4,500	6,718
1885 do do do 1886.....	6,075	6,450
1886 do do do 1887.....	6,816	6,380
1887 do do do 1888.....	6,947	6,870
1888 do do do 1889.....	6,484	7,667
1889 do do do 1890.....	7,448	6,578
1890 do do do 1891.....		7,751
1891 do do do 1892.....	6,113	4,260
1892 do do do 1893.....	7,428	6,453
1893 do do do 1894.....	6,900	*4,517
1894 do do do 1895.....	7,538	†5,327
1895 do do do 1896.....	7,843	5,783
1896 do do do 1897.....	10,700	8,200

\* Le nombre exact de lettres reçues ne peut pas être définitivement donné, mais sera à peu près dans la même proportion que les lettres envoyées l'année dernière.

† La diminution dans le nombre des lettres envoyées provient du changement opéré le 1er janvier 1894 dans la manière de transmettre les comptes au secrétaire. Jusque là une lettre accompagnait chaque compte, mais maintenant un paquet de comptes va avec chaque lettre.



## Travaux Publics.

LETTRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, de janvier 1880 au 30 juin 1897.

Années.	—	Nombre.
1880.....	Du 10 janvier au 30 juin.....	418
1880.....	do 1er juillet do 1881.....	1,795
1881.....	do do do 1882.....	2,352
1882.....	do do do 1883.....	2,651
1883.....	do do do 1884.....	3,611
1884.....	do do do 1885.....	3,119
1885.....	do do do 1886.....	2,867
1886.....	do do do 1887.....	3,281
1887.....	do do do 1888.....	3,552
1888.....	do do do 1889.....	4,229
1889.....	do do do 1890.....	3,374
1890.....	do do do 1891.....	3,948
1891.....	do do do 1892.....	4,009
1892.....	do do do 1893.....	4,232
1893.....	do do do 1894.....	3,966
1894.....	do do do 1895.....	4,603
1895.....	do do do 1896.....	4,239
1896.....	do do do 1897.....	4,994

NOTE.—Les lettres, en comptant les rapports, reçues au bureau de l'ingénieur en chef peuvent être estimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

CANADA

---

RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1<sup>er</sup> JUILLET 1896 AU 30 JUIN 1897

SOMMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS RÉVISÉS DU CANADA,  
CHAPITRE 37, SECTION 28

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT*



O T T A W A

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE  
MAJESTÉ LA REINE

1898



Ministère des Chemins de fer et Canaux.

*A Son Excellence le Très-honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, etc., etc., gouverneur général du Canada, etc., etc.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux du Canada couvrant le dernier exercice compris entre le 1<sup>er</sup> juillet 1896 et le 30 juin 1897.

Le tout respectueusement soumis,

ANDREW G. BLAIR,  
*Ministre des chemins de fer et canaux.*

OTTAWA, 25 février 1898.



## MATIÈRES.

	Partie.	Page.
Rapport du député du ministre des chemins de fer et canaux .....		xi
Mémoire concernant les communications transcontinentales par chemins de fer et les routes de navigation par les canaux. ....	I	3
Rapport de l'ingénieur en chef, y compris les rapports de l'administrateur général des chemins de fer de l'Etat et des contrôleurs des canaux. ....	I	17-168
Rapport du secrétaire du comité des chemins de fer du Conseil privé..	I	171
Relevés du comptable du département.....	II	3-44
Chemins de fer subventionnés—Lois les concernant .....	III	3-58
Divers états, y compris—		
Contrats de subventions pour construction de chemins de fer..	IV	2
Contrats conclus.....	IV	4
Propriétés publiques louées... ..	IV	8
Propriétés achetées ou endommagées.....	IV	12
Statistique des canaux, 1896.....	V	3-160
Statistique des chemins de fer, 1896.....	VI	3-80
Rapport de la commission canadienne des voies de grande navigation .....	VII	3-12
Mémoire—Sur un tribunal international.....	VII	13
Extrait d'un rapport du major T. W. Symons sur un chenal allant des grands lacs à la rivière Hudson.....	VII	15

[Pour l'Index voir la fin du volume.]



## CARTES

### ACCOMPAGNANT LE RAPPORT DU DÉPUTÉ DU MINISTRE.

#### CHEMINS DE FER.

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Écosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Édouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et parties du Maine et de Québec.
4. do do do y compris Montréal.
5. Ontario-est et partie de Québec.
6. Ontario-ouest.
7. Nord du lac Supérieur.
8. Du lac Supérieur au Manitoba.
9. Manitoba et Assiniboïa.
10. Assiniboïa et Saskatchewan.
11. Assiniboïa et Alberta aux Montagnes-Rocheuses.
12. Colombie-Britannique.

#### CANAUX.

13. Canaux du Saint-Laurent, de l'Ottawa, de Rideau et du Richelieu.
14. Canal Welland.
15. Canal de Trent et Murray.
16. Canal du Saut-Sainte-Marie, et canal de St. Mary's Falls, Michigan.





## RAPPORT DU DÉPUTÉ DU MINISTRE

A l'honorable

ANDREW G. BLAIR,

Ministre des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministère des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, se trouvent dans les annexes.

Ci-joint (partie II) on trouvera des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère, aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, sur chacun des chemins de fer de l'Etat et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique en ce qui concerne le gouvernement ; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux qu'ont atteints les subventions payées.

### CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.\*

Dans une annexe (partie vi) se trouve un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis pour l'exercice terminé le 30 juin 1897, par les compagnies de chemin de fer canadiens, en conformité de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer au Canada, y compris ceux de l'Etat.

Les faits généraux suivants qui ressortent de ces relevés offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris les deux appartenant à l'Etat, l'Intercolonial et celui de l'Île du Prince-Edouard, était de 141 ; un certain nombre cependant sont affermés ou appartiennent à des compagnies qui se sont fusionnées, et indépendamment des chemins de fer de l'Etat, le nombre des compagnies maîtresses est aujourd'hui de 91. Le nombre des lignes absorbées par l'amalgamation est de 27, et celui des lignes affermées 31.

Le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 16,687, soit une augmentation de 300 milles, contre 2,218 milles de voies de garage ou d'évitement. Il y avait 16,477 milles en rails d'acier, et 16,550 milles en exploitation.

---

\* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef du département a étendu le sien jusqu'au 1er novembre 1897. Les renseignements relatifs aux lignes subventionnées dans le cours des années précédentes s'étendent dans le rapport général jusqu'à la fin de décembre, ce qui donne le résultat des travaux de l'année. Cette année, toutefois, on a jugé nécessaire de restreindre l'exposé aux opérations de l'exercice.

Le capital versé s'élevait à \$921,858,232, ce qui accuse une augmentation de \$22,040,332. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevés à \$52,353,276, soit une augmentation de \$1,807,707, et les frais d'exploitation à \$35,168,665, soit une augmentation de \$126,010, comparée à l'année précédente, ce qui porte les recettes nettes de l'année à \$17,184,611, soit une augmentation de \$1,681,697. Les trains ont transporté 16,171,338 voyageurs, soit une augmentation de 1,360,031, et le transport des marchandises s'est élevé à 25,300,331 tonnes, soit une augmentation de 1,033,506. Le nombre total de milles parcourus par les convois a été de 45,780,851, soit une augmentation de 1,280,249 milles. Le relevé des accidents constate que 7 voyageurs ont été tués.

L'Etat a dépensé pour la construction de chemins de fer, avant et depuis la Confédération (1867) la somme de \$122,944,518.33 (y compris un paiement de \$25,000,000 à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique), portée au compte du capital, et en subventions une autre somme de \$16,390,887.33, portée au compte du fonds consolidé, ce qui constitue une dépense totale de \$139,335,405.66. En outre, il a été dépensé depuis la Confédération \$69,522,382.86 en frais d'exploitation, couvrant l'entretien et l'exploitation des chemins de fer de l'Etat: soit un grand total de \$208,857,788.52\* qui, à l'exception de \$13,881,460.65, a été tout affecté aux chemins de fer dans le cours des trente dernières années. Les recettes provenant des chemins de l'Etat pendant la même période se sont élevées à \$61,196,803.08.

#### CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.†

De la somme totale de \$579,255.20 adjugée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1891 par les arbitres spéciaux à l'occasion du transfert d'ouvrages dans la Colombie-Britannique, et qui devait être dépensée par la compagnie sous la surveillance de l'Etat dans certaines directions, la valeur totale des travaux exécutés jusqu'à la fin d'août 1897 est de \$572,445.70, ce qui comprend la somme de \$202,675.20 dépensée antérieurement à la sentence arbitrale—laissant encore \$6,809.50 à dépenser. Un rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux exécutés se trouve à la page 28 de la partie I.

Il est à remarquer que pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, la compagnie a exploité au Canada 6,314 milles de chemin de fer, y compris les lignes affermées, et que les recettes brutes ont été de \$21,242,638.75 (contre 6,221 milles de chemin, et \$20,175,384.99 de recettes pendant l'exercice précédent). Le total des frais d'exploitation s'est élevé à \$12,576,800.42, laissant une recette nette de \$8,665,838.33, soit une augmentation de \$317,860.44 sur les recettes nettes de l'exercice précédent. La compagnie a transporté 2,987,163 voyageurs et 4,640,578 tonnes de marchandises. Ces chiffres, *qui ne s'appliquent qu'au trafic sur le territoire canadien*, sont extraits de l'état attesté de la compagnie fourni conformément aux exigences de l'Acte des chemins de fer. (Voir statistique des chemins de fer, partie VI.)

\* Cette somme ne comprend pas une subvention annuelle de \$186,600 à la Compagnie de chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest pendant vingt ans à partir du 1er juillet 1889, non plus qu'un intérêt à 5 pour 100 sur la somme de \$2,394,000 payable à la province de Québec pour la ligne de Québec à Ottawa.

† On trouvera dans nos rapports annuels de 1887 et 1896 un état sommaire des transactions du gouvernement avec la compagnie, le chemin ayant été livré au trafic en juin 1886.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat sont : le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement) et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, faisant une longueur totale de 1,388 milles.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation ; ils sont donnés aux annexes, partie I, où l'on trouvera des rapports par l'ingénieur en chef du ministère, le directeur général des chemins de fer de l'Etat, et les fonctionnaires de ces chemins.

Les comptes du revenu général de 1895-96 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pendant l'exercice 1896-97.

Le réseau de l'Intercolonial comprend 1,145 milles en exploitation. Les recettes se sont élevées à \$2,866,028.02, et les frais d'exploitation à \$2,925,968.67, ce qui accuse une perte de \$59,940.65.

L'embranchement de Windsor est entretenu, mais non pas exploité, par l'Etat, qui reçoit un tiers du total des recettes. Sa longueur est de trente-deux milles. Les recettes de l'Etat ont été de \$40,603.23, et les frais d'entretien \$10,821.04, ce qui a laissé un profit de \$29,782.19.

Le chemin de l'Ile du Prince-Edouard a 211 milles de longueur. Les recettes se sont élevées à \$153,443.13, et les frais d'exploitation à \$240,489.90 ; les pertes de l'exercice sont conséquemment de \$87,046.77.

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'Etat pendant le dernier exercice se sont élevées \$3,060,074.35, et si on les compare à celles de l'exercice précédent elles accusent une diminution de \$80,604.12. Les frais d'exploitation se sont élevés à \$3,177,269.61, soit une diminution de \$77,103.03.

Les pertes nettes dans les opérations de l'année ont été de \$117,205.23.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

### COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice il a été ajouté \$149,112.52 aux dépenses à compte du capital, ce qui, au 30 juin 1897, porte à \$55,416,157.15 la dépense totale imputable sur le capital de tout le chemin tel que fusionné en vertu de l'acte 54-55 Victoria, ch. 50 (1891).

Les nouvelles dépenses de l'exercice se sont composées de \$22,274.97 pour agrandissements à Halifax, de \$37,206.44 pour la construction de l'embranchement qui s'étend de la Jonction-Windsor à Dartmouth, de \$29,877.32 pour agrandissements à Moncton, et de \$14,996.04 pour matériel roulant.

### COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice se sont élevées à \$2,866,028.02, et les dépenses à \$2,925,968.67, faisant un surplus de dépenses de \$59,940.65. Les dépenses ont été de \$86,858.95 moindres que celles de l'exercice précédent, et les recettes ont été de \$91,612.08 en moins. Les pertes nettes dans les opérations de cet exercice ont été de \$59,940.65.

Comparaison faite avec l'exercice précédent, le service des voyageurs a produit \$979,005.57, augmentation de \$7,579.31; le service des marchandises a donné \$1,687,050.42, diminution de \$101,762.76, et le service de la poste et divers autres ont produit \$199,972.03, augmentation de \$2,571.37. Les recettes par mille ont été de \$2,503.08, diminution de \$86.80 par mille.

#### OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Si l'on compare les opérations du dernier exercice avec celles du précédent, les résultats suivants offrent de l'intérêt.

Le nombre total de voyageurs a été de 1,501,690, soit une augmentation de 29,824. Le service des marchandises s'est élevé à 1,296,028 tonneaux, soit une diminution de 83,590 tonneaux; le transport de plein parcours a augmenté de 470 tonneaux, et celui du parcours partiel a diminué de 84,060 tonneaux.

Il a été transporté 847,701 barils de farine, soit une augmentation de 25,604. Il a été transporté 1,093,499 boisseaux de grain, soit une augmentation de 29,114. Sur cette quantité, il n'en a pas été expédié à Halifax. Le bois accuse une augmentation de 17,023,010 pieds en superficie, la quantité totale transportée étant de 243,355,725 pieds. Il y a eu une augmentation de 8,031 dans le nombre d'animaux transportés, ce nombre a été de 72,082. La houille accuse une diminution de 49,151 tonnes, la quantité totale étant de 383,362 tonnes. Quant au sucre brut, il en a été transporté 4,925 tonnes, soit une diminution de 4,899 tonnes. Ce sucre était destiné aux stations locales. Du sucre raffiné il a été transporté 20,720 tonnes, soit une diminution de 19,461 tonnes; à l'exception de 6,957 tonnes, le reste était destiné à des points à l'ouest du chemin. Il a été transporté 7,708 tonnes de poisson frais, une augmentation de 1,364 tonnes; et un total de 5,880 tonnes de poisson salé, soit une augmentation de 139 tonnes.

Le transport des marchandises allant et venant d'Europe *via* Halifax a été de 20,156 tonnes, soit une diminution de 773 tonnes; sur cette quantité, 17,239 tonnes constituaient le trafic local.

L'hiver de 1896-97 n'a pas été rigoureux, et l'enlèvement de la neige et de la glace n'a coûté que \$33,570.36, c'est-à-dire à peu près \$19,000 de moins qu'à l'ordinaire.

Toutes les réparations nécessaires ont été exécutées, et le chemin de fer est en bon ordre.

Le nombre de milles parcourus par les trains a été de 4,714,661, augmentation de 59,490 milles. Le coût des trains était de 77.42c. par mille, 0.99c. de moins que l'année précédente.

Les frais d'exploitation se sont élevés à \$2,555.43 par mille, diminution de \$82.77 par mille.

La valeur du matériel disponible à la fin de l'exercice était de \$638,832.89, y compris combustible, rails, etc.

On trouvera dans les rapports de l'ingénieur en chef du département nombre de tableaux statistiques et comparatifs, ainsi que d'autres renseignements intéressants sur le chemin de fer et son trafic pendant le dernier exercice et les exercices précédents.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur et va de la Jonction-Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne sous le nom de "Dominion Atlantic-Railway". La compagnie paye tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien. Cet arrangement s'exécute en vertu d'une convention en date du 13 décembre 1892, qui s'étend à un autre terme de 21 ans aux mêmes conditions que celles que comporte la convention de 1871.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Etat, et les hauts fonctionnaires de l'Intercolonial sont chargés de ce soin.

La somme revenant à l'Etat (soit un tiers des recettes brutes) s'est élevée à \$40,603.23, soit une augmentation de \$4,041.40. Les frais d'entretien se sont élevés à \$10,821.04, soit une diminution de \$5,655.42, ce qui porte le profit de l'Etat à \$29,782.19.

Ce chemin a été entretenu en bon état. On trouvera les détails aux annexes. (Voir Partie I, p. 95.)

## CHEMIN DE FER DE L'IE DU PRINCE-EDOUARD.

### COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin et de son équipement imputable sur le compte du capital à la fin de l'exercice était de \$3,750,565.38. Ce chiffre n'a pas été accru pendant l'exercice.

### COMPTE DU REVENU.

Au compte du revenu les recettes brutes se sont élevées à \$153,443.13, et les frais d'exploitation à \$240,489.90, soit un excédent de dépenses de \$87,046.77.

Comparées avec celles de l'exercice précédent, les recettes brutes accusent une augmentation de \$6,966.59. Le chemin a transporté 121,498 voyageurs, diminution de 1,088, produisant \$62,695.07, diminution de \$336.95; 52,151 tonneaux de fret, augmentation de 5,756 tonneaux, produisant \$69,872.66, une augmentation de \$4,480.74, et les recettes provenant du service de la poste et de divers autres services se sont élevées à \$20,875.40, une augmentation de \$2,148.90.

Comparaison faite avec l'exercice précédent, les dépenses ont augmenté de \$15,351.

Le nombre de milles parcourus par les trains a été de 254,029, augmentation de 8,263.

Les frais de parcours des trains ont été de 94.67c. par mille, augmentation de 3.07c.; et par mille de chemin de fer, \$1,145.19, augmentation de 73.10 par mille.

La valeur du matériel en magasin, à la clôture de l'exercice, était de \$97,160.79.

La voie, les bâtiments et le matériel roulant ont été bien entretenus.

Un incendie, qui a eu lieu à Tignish au mois d'août 1896, a occasionné une dépense considérable.

Les détails de l'exploitation se trouvent aux annexes, partie I, p. 100.

## CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

Recevant, de la compagnie propriétaire de cette voie ferrée, l'offre d'acheter son chemin, et désireux de répondre aux besoins urgents d'une section considérable du pays traversée par ce chemin et qui souffrait de son inactivité, le gouvernement consentit à essayer de le mettre en ordre et de l'exploiter durant l'hiver en rapport avec l'Intercolonial. Les résultats, depuis la fin de décembre jusqu'à la fin de mai, accusent une dépense de \$18,679.97 pour l'exploitation, tandis que les recettes brutes se sont élevées à \$6,725.08 seulement: soit une perte de \$11,954.89. Le chemin fut de nouveau transféré à la compagnie le 31 mai 1897.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES  
SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre parenthèses, après le titre de la compagnie, se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement dans la Partie III.

Pour ce qui est des chemins de fer subventionnés par l'Etat, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici question que des lignes et des compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements sont jusqu'au 30 juin 1897.

Depuis que l'Etat a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin:—

Exercice 1883-84, terminé le 30 juin 1884,	\$	208,000	00
do 1884-85	do	1885	403,245 00
do 1885-86	do	1886	2,171,249 00
do 1886-87	do	1887	1,406,533 09
do 1887-88	do	1888	1,027,041 92
do 1888-89	do	1889	846,721 83
do 1889-90	do	1890	1,491,595 72
do 1890-91	do	1891	1,079,105 87
do 1891-92	do	1892	1,061,615 93
do 1892-93	do	1893	624,794 07
do 1893-94	do	1894	1,043,285 10
do 1894-95	do	1895	1,123,949 10
do 1895-96	do	1896	648,145 49
do 1896-97	do	1897	230,355 30
			<hr/>
			\$13,365,637 33

A ce qui précède il faut ajouter les subventions exceptionnelles qui suivent:—

Chemin de fer Canada-Central.....	\$	1,525,250	00
Chemin de fer Canadien du Pacifique.....		25,000,000	00
do do prolongement		1,500,000	00
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest (section Digby et Annapolis).....		500,000	00
		<hr/>	
Total jusqu'au 30 juin 1897..		\$41,890,887	33

La somme qui précède ne comprend pas la subvention annuelle payable à la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique et Nord-Ouest, non plus que la

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

somme due à la province de Québec pour le chemin de fer de la Rive-Nord entre Ottawa et Québec, somme sur laquelle on n'a que l'intérêt à payer.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1<sup>er</sup> juillet 1896.

Un relevé de ces déboursés se trouve à la Partie II, p. 44, et une liste des contrats se rattachant aux subventions passés dans le cours de l'exercice, à la partie IV.

On trouvera à la Partie III la liste des actes de subvention passés chaque année depuis 1882. Il n'a pas été accordé de subvention dans le cours des sessions de 1895 et 1896.

Compagnie du chemin de fer Albert-Sud.

( Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

( Voir Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie de chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

( Voir Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer Jonction de Beauharnois.

( Voir Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer de Belleville et North-Hastings.

( Voir Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie houillère de Boston et de la Nouvelle-Ecosse.

( Voir Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer de Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

( Voir nos 48, 181, 193, 240, 267 et 316.)

L'acte 48-49 Vic., ch. 59 (1885), accordait une subvention n'excédant pas \$128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886, le chemin subventionné devant être terminé le 1<sup>er</sup> août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de \$45,000 a été payée. Le reste de la subvention, dont le privilège ne s'étendait qu'au 1<sup>er</sup> août 1889, a été accordé de nouveau par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890).

L'acte 53 Vict., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention dont le montant ne devait pas dépasser \$64,000 pour 20 milles de chemin de fer entre New-



boro' et Palmer's-Rapids. A cette subvention l'acte 54-55 Vict., ch. 8, en a substitué une autre du même montant pour la même distance de 20 milles, mais "commençant à un endroit situé à Newboro' ou dans le voisinage et allant jusqu'à Palmer's-Rapids", et les paiements devant se faire à l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit: de Newboro à Westport, 4 milles; et de Westport à Palmer's-Rapids, 16 milles.

Par l'Acte des subventions aux chemins de fer 55-56 Vict., ch. 5 (1892), le montant resté impayé sur les subventions accordées par 52 et 53 Vict., a été voté de nouveau, et subséquemment encore par 57-58 Vic., chap. 4 (1894), la somme ne devant pas dépasser \$86,800.

A la date de l'exercice 1891-92 il avait été payé \$105,200. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1897.

Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erie.

( Voir Rapport annuel 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

( Voir Rapport annuel 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.

( Voir Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Canada-Est.

( Voir Rapport annuel 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

( Voir n° 243.)

L'Acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorisait une subvention limitée à \$80,000 pour la construction de 25 milles d'un chemin de fer partant de Revelstoke ou près de là, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant à la tête du lac de l'Arc.

Le 14 octobre 1893, un contrat a été conclu avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique pour l'exécution de l'entreprise dont l'achèvement fut fixé au 1<sup>er</sup> août 1896. Durant l'exercice de 1894-95, une somme de \$28,000 a été payée pour les 10 premiers milles à partir de Revelstoke, et durant le dernier exercice le reste de la subvention a été payé—ce qui porte la totalité des paiements à \$80,000.

Compagnie du chemin de fer du Cap de la Madeleine.

( Voir n° 369.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 58 Vic., ch. 63 (1895), avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de quelque point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la paroisse de Sainte-Marie de la Madeleine, jusqu'au fleuve Saint-Laurent dans cette paroisse.

L'Acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention pour lui venir en aide jusqu'au montant de \$9,600 pour trois milles de chemin, à partir

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

du Cap-de-la-Madeleine jusqu'à l'embranchement des Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique pour y faire un raccordement.

Cette compagnie a demandé et obtenu de passer un contrat pour exécuter les travaux le 26 juin 1896.

Durant l'exercice, la somme de \$7,424 a été payée pour la distance de 2.32 milles.

Compagnie de Prolongement du chemin de fer du Cap-Breton.

( Voir Rapport annuel 1895-96.)

Compagnie de chemin de fer de Caraquette.

( Voir Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

( Voir nos 40, 143, 156, 205 et 353.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet 1886 avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la Rivière-au-Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Norton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1<sup>er</sup> juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli par l'acte des subventions, 52 Vic., ch. 3 (1889).

Le 1<sup>er</sup> décembre 1890, un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte des subventions de 1889, la limite de la subvention étant \$128,000; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4½ milles, dont la limite était de \$14,400, autorisé par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à \$142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux devaient être finis le 1<sup>er</sup> décembre 1891.

L'acte 51 Vic., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer pour une valeur de \$83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham (chemin de fer que la Compagnie du chemin de fer Central a acquis; la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887), l'octroi portant pour condition que ces rails devaient être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer, et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

L'acte des subventions de 1894, 57-58 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention à cette compagnie, ne dépassant pas \$48,000, pour quinze milles de son chemin, de Chipman aux houillères de New-Castle, et un contrat pour les travaux fut passé avec la compagnie le 7 septembre 1895.

A la clôture de l'exercice 1891-92 il avait été payé, y compris la valeur de ces rails, \$159,251.54. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1897.

Compagnie de chemin de fer d'embranchement de Chatham.

( Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

( Voir Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique.

( Voir nos 301, 249 et 275.)

L'acte 52 Vic., ch. 62 (1889), a constitué cette compagnie pour la construction d'un chemin de fer du havre de Cobourg à la rivière Trent, au chemin de fer Ontario et Québec, et allant jusqu'aux régions minières de Marmora et Belmont.

Par législation subséquente, en 91-92-94, la charte de la compagnie a été restaurée, et pouvoirs ont été donnés à la compagnie de prolonger sa voie jusqu'aux terres minières du comté d'Hastings, et de la louer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le temps fixé pour l'achèvement étant le 9 juillet 1898.

L'acte des subventions de 1894 a autorisé une subvention de \$96,000 pour trente milles du chemin de fer de la compagnie, de Cobourg au chemin de fer Ontario et Québec, et l'acte des subventions de 1892 a autorisé une nouvelle subvention de \$60,800 pour dix-neuf milles. Le même acte a restauré la subvention autorisée en 1890.

On a passé avec la compagnie, le 19 juin 1894, un contrat pour la construction de quarante-neuf milles, à terminer le 1<sup>er</sup> d'août 1896.

Un arrêté du conseil du 28 décembre 1894 a approuvé un arrangement conclu entre la compagnie et le chemin de fer Canadien du Pacifique en date du 30 juin 1894, pour la concession du chemin à cette dernière compagnie, lorsqu'il sera terminé, pour une période de 999 ans.

L'acte des subventions de 1897, 60-61 Vict., ch. 4, a autorisé, au lieu des subventions accordées par l'acte de 1892, une subvention de \$3,200 par mille pour 50 milles depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, et une autre subvention de 50 pour 100 sur le prix de revient dépassant \$15,000 par mille—la subvention totale ne devant pas excéder \$6,400 par mille.

Rien n'avait été payé le 30 juin 1897.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Colombie et Kootenay.

*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*

( Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Cornwallis.

( Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland.

( Voir Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic.

( Voir Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest.)

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chaux du Canada.

( Voir Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie houillère Dominion.

( Voir Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

( Voir n<sup>os</sup> 99, 175, 214, 292 et 339.)

Par l'acte des subventions de 1888, 50-51 Vic., ch. 24, une subvention ne dépassant pas \$96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P.Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, contrat fut passé avec la compagnie le 1<sup>er</sup> décembre 1887, pour la construction d'une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est, au village de Drummondville, jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, devant être terminée le 1<sup>er</sup> août 1891.

Le 2 mai 1889, la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste (17½ milles) des 30 milles subventionnés.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch. 3, a accordé une nouvelle subvention de \$14,400 pour 4½ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, et la compagnie fut admise à passer un contrat pour ces travaux le 21 janvier 1890.

L'acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$76,000 pour 24 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 2 février 1891, la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise de donner à la compagnie une subvention ne devant pas dépasser \$14,720 pour 4 $\frac{6}{10}$  milles partant du quai de Ball et allant à la Jonction de Sainte-Rosalie.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser \$96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir de Saint-Léonard en allant vers l'ouest pour se raccorder à l'Intercolonial à la Jonction de la Chaudière. On a passé contrat avec la compagnie pour l'entreprise le 14 novembre 1894.

A la fin de l'exercice 1892-93, il avait été payé à cette compagnie la somme de \$195,840, et durant le dernier exercice une autre somme de \$92,096 a été payée, ce qui forme un total de \$287,936 au 30 juin 1895. Aucun paiement n'a été fait durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.

( Voir Rapports annuels de 1885-86, et 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer Erié et Huron.

( Voir Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

( Voir Rapport annuel de 1886-87.)

## Compagnie de pont Frédéricton et Sainte-Marie.

( Voir Rapport annuel de 1888-89.)

## Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.

( Voir Rapport annuel de 1893-94.)

## Compagnie de chemin de fer Great-Eastern.

( Voir nos 88, 114, 174, 213, 235 et 296.)

L'acte 47 Vic., ch. 10, a autorisé l'octroi d'une subvention de pas plus de \$32,000 sur une distance portée à 10 milles pour la construction d'une ligne d'Yamaska à la rivière Saint-François, et la Compagnie de chemin de fer Great-Eastern ayant demandé cette subvention, contrat a été passé avec elle le 12 octobre 1886, en vertu d'un arrêté du conseil du 9 du même mois ; la date du parachèvement des travaux étant fixée au 1<sup>er</sup> octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire \$19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas \$96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand-Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888 pour l'exécution des travaux. Au cours de l'exercice, la somme de \$16,300 a été payée sur cette subvention de \$96,000 pour les 6.66 milles de chemin depuis la rive est de la rivière Nicolet jusqu'à la ligne du Grand-Tronc à Saint-Grégoire.

L'acte 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$64,000 pour une nouvelle longueur de 10 milles à partir de Saint-Grégoire. Cette subvention a été de fait votée de nouveau par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Autorisation a été donnée de conclure un contrat pour cette entreprise, mais le contrat n'est pas encore signé.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de deux ponts, l'un sur la rivière Nicolet et l'autre sur la rivière Saint-François, jusqu'à concurrence de \$37,500. Le 20 juin 1891, la compagnie a signé un contrat pour l'entreprise. Au cours de l'exercice, la somme de \$4,845 a été payée pour travaux sur le pont de Nicolet.

L'acte des subventions 54-55 Vic., ch. 3, a autorisé le paiement du solde impayé (\$79,700) de la subvention accordée par l'acte 50-51 Vic., ch. 26, et qui s'était éteinte, pour un chemin de fer allant de la rivière Saint-François au chemin de fer Arthabaska à Saint-Grégoire.

En vertu d'un contrat portant la date du 16 avril 1894, et confirmé par 57-58 Vic., ch. 63 (1894), la Compagnie de chemin de fer Atlantique et lac Supérieur a fait l'acquisition du chemin de fer entre Yamaska et Saint-Grégoire.

Somme totale payée à la compagnie jusqu'au 30 juin 1892, \$40,345. Il n'a pas été fait d'autre paiement jusqu'au 30 juin 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## Compagnie du chemin de fer Grand-Nord.

( Voir nos 33, 37, 72, 79, 154, 215, 231, 308, 309, 346, 371 et 407.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin qui devra être terminé pour le 1<sup>er</sup> juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885 il fut payé \$25,088 pour 7.84 milles.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention n'excédant pas \$57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie du chemin de fer Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887, qui en a aussi approuvé la localisation. Le contrat passé le 19 août suivant comporte que le chemin devra être terminé le 1<sup>er</sup> août 1890.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une subvention ne dépassant pas \$22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Qué., 7 milles.

La compagnie ci-dessus a demandé la subvention, mais aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 3., et à la date du 8 octobre 1890 contrat a été passé pour l'exécution des travaux, dont l'achèvement était fixé au 1<sup>er</sup> août 1891. Le chemin a été terminé et ouvert au public en janvier 1892.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$48,000 pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, quinze milles.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement de la somme de \$28,100 restée impayée sur la subvention accordée en 1886.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement de la somme de \$25,600 restée impayée sur la subvention accordée en 1891, et un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

Par le même acte, la subvention n'excédant pas \$48,000 accordée à la compagnie pour la construction de 15 milles de son chemin à partir de Montcalm jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, par l'acte 53 Vic., ch. 2, a été accordée de nouveau. On a passé un contrat avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de \$96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir d'un point de raccordement au chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, en allant vers l'ouest, au lieu de la subvention antérieure accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue. On a passé contrat avec la compagnie pour les travaux le 16 septembre 1895, à être terminés le 30 novembre 1896.

L'acte des subventions 60-61 Vict., ch. 4 (1894), a autorisé le paiement des soldes restés impayés, n'excédant pas \$182,400, pour 64 milles de chemin de fer entre Montcalm et le raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de

Saint-Tite. Aussi pour 9 milles calculés en moins dans la distance entre Montcalm et Saint-Tite; aussi pour 35 milles de Saint-Jérôme à Hawkesbury; ces deux dernières étant les subventions de \$32,000 par mille avec 50 pour 100 des dépenses de \$15,000 par mille. Le tout ne devant pas excéder \$6,400 par mille.

Pendant l'exercice 1894-95 il a été payé \$32,000 pour une section de dix milles entre le 18<sup>e</sup> et le 28<sup>e</sup> mille à partir de Saint-Jérôme, et pendant l'exercice 1895-96 il a été payé \$32,000 pour dix milles à l'ouest de Saint-Tite: portant à \$142,688 la totalité des paiements faits à cette compagnie. Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1897.

Compagnie de chemin de fer dit "Gulf Shore" du Nouveau-Brunswick.

( Voir nos 374 et 382.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte du Nouveau-Brunswick 48 Vic., ch. 49 (1884), pour la construction d'un chemin de fer partant de quelque endroit sur la ligne du chemin de fer de Caraquette, allant au village de Tracadie, où quelque endroit dans la paroisse de Sumarey, comté de Gloucester. L'acte 57 Vic., chap. 73 (1894), a fait revivre la charte de cette compagnie.

L'acte des subventions du Canada 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention au montant de \$38,400 pour une ligne de chemin de fer partant d'un endroit sur le chemin de fer Caraquette à ou près du garage de Poquemouche, en allant au village de Tracadie, distance de 12 milles.

La compagnie ayant demandé cette subvention, il lui fut accordé de passer un contrat pour les travaux le 22 avril 1896. Pendant le dernier exercice et jusqu'au 30 juin 1897, la compagnie a reçu \$28,635.05.

Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph.

( Voir Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey.

( Voir Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford).

( Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Intercolonial.

( Voir Rapports annuels de 1887-88 et 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer Inverness et Richmond.

( Voir nos 208 et 357.)

L'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 50 Vic., ch. 60 (1887), a constitué cette compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Hawkesbury et un endroit dans le district de Margaree. L'acte de 1888, ch. 79, a autorisé la

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

construction du chemin depuis Port-Hawkesbury et Port-Hastings, Judique, Port-Hood, Mabeu et Margaree, jusqu'à Eastern-Harbour, Chéticamp.

L'acte des subventions, 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de \$80,000 pour 25 milles de chemin de fer allant de Port-Hawkesbury vers Chéticamp, et la compagnie a passé contrat pour cette entreprise le 23 novembre 1894, la date fixée pour l'achèvement étant le 1<sup>er</sup> décembre 1896.

Rien n'a encore été payé à venir au 30 juin 1897.

Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa.

(N<sup>os</sup> 24, 159 et 301.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1804), la Compagnie du chemin de fer Ironside, Bancroft et Ottawa a reçu une subvention ne devant pas dépasser \$106,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 10 août 1886.

Le solde non payé de la subvention, \$145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), puis encore par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Pendant l'exercice il a été payé \$48,000, ce qui porte à \$144,000 le total des paiements faits jusqu'au 30 juin 1897.

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

( Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental.

( Voir Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.)

Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke.

( Voir Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit.

Ci-devant "Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Détroit, nom changé par l'acte fédéral 54-55 Vic., ch. 88 (1891).

( Voir Rapport annuel, 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer L'Assomption.

( Voir Rapport annuel 1886-87.)

Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair.

( Voir Rapport annuel 1888-89.)



## Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.

(N<sup>os</sup> 55, 84, 119, 122, 169, 216, 278, 282 et 324.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Ontaouais. La subvention ne devait pas dépasser \$25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885 contrat fut passé pour la construction de 6 milles, à terminer pour le 1<sup>er</sup> janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vic., ch. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un ordre du conseil du 20 juillet 1886 et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une nouvelle subvention de \$6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée. La subvention totale restant toutefois au même chiffre, \$31,600.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, la subvention de \$33,600 fut autorisée pour 10 $\frac{1}{2}$  milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Saut jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

Par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), il a été autorisé une subvention ne dépassant pas \$48,000 pour 15 milles à partir de la station Mattawa, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le Long-Saut, ou *vice versa*.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne dépassant pas \$64,000 pour 20 milles à partir de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 52 Vic., ch. 3.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise d'accorder à cette compagnie à la place des subventions qui précèdent de 1889-90, une subvention ne dépassant pas \$112,000 pour 35 milles de son chemin à partir de Mattawa jusqu'au Long-Saut.

Le même acte accorde une subvention à la compagnie pour 15 milles de son chemin à partir du Long-Saut jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, et 15 pour 100 de la valeur d'un pont en bois (à armatures) sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, mais de pas plus de \$15,000, et ne dépassant pas en tout \$63,000.

Le 31 août 1893 un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la section entre Mattawa et les rapides du Long-Saut, suivant les conditions de la subvention de 1892.

L'acte spécial 54-55 Vic., ch. 94 (1891), a donné à la compagnie le pouvoir de transférer ou louer son chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et aussi de prolonger le chemin jusqu'à la tête du lac Témiscamingue; les travaux de la compagnie devant être terminés au 30 juillet 1896. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique contrôle aujourd'hui le chemin.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé les subventions antérieurement accordées, en a fait revivre le solde resté impayé, et a autorisé une subvention supplémentaire, la totalité des subventions ne devant pas dépasser \$274,940.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le 12 septembre 1894, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux qui doivent être compris entre Mattawa et le lac Kippewa.

Par un autre contrat du 1<sup>er</sup> juin 1894, la compagnie a entrepris de construire un pont à fermes sur la rivière Ottawa, à Mattawa.

A l'expiration de l'exercice de 1888-89, la somme de \$52,760 avait été payée. Aucun autre paiement ne fut fait qu'au cours de l'exercice 1894-95, alors qu'une autre somme de \$233,198.95 fut payée. Dans le cours de l'exercice 1895-96, les paiements se sont élevés à \$17,900.75, formant un total de paiements de \$303,859.70 faits au 30 juin 1896, et laissant sur le montant de la subvention un solde de \$6,476.25 non payé. Ce solde a été payé durant le dernier exercice. Total de la subvention payée, \$310,335.95.

### Compagnie de chemin de fer Lotbinière et Mégantic.

( Voir nos 253 et 335.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 52 Vic., ch. 59 (1889), pour la construction d'un chemin de fer partant de l'église (ou près de là) de Saint-Jean-Deschaillons, dans le comté de Lotbinière, et allant à Glen-Lloyd, dans le comté de Mégantic.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), une subvention jusqu'à concurrence de \$48,000 fut autorisée pour 15 milles d'un chemin de fer allant de Saint-Jean-Deschaillons à Glen-Lloyd.

Le 17 juillet 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise ainsi subventionnée, et à ce contrat en a été substitué un autre en date du 27 février 1894, pour entre Saint-Jean-Deschaillons et la station Lyster, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de la compagnie une subvention limitée à \$48,000, pour un autre parcours de 15 milles.

Le 19 novembre un contrat fut passé avec la compagnie pour la distance entre la station Lyster et Lyster, deux milles et demi, et douze milles et demi à partir des quinze milles construits. Ce contrat fut modifié par un autre portant la date du 3 juillet 1896 et qui substituait 2½ milles à l'extrémité nord de la ligne pour 2½ milles de la station Lyster à Lyster.

Au cours du dernier exercice il a été payé \$22,400, ce qui complète la somme des subventions accordées à cette compagnie, \$96,000.

### Compagnie de chemin de fer Midland.

(N° 336.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de la Nouvelle-Ecosse 59 Vic., chap. 85 (1896), avec pouvoir de construire un chemin de fer allant de Windsor à Maitland ou près de Maitland, et de là, *via* Clifton, à un point entre Truro et Stewiacke, sur l'Intercolonial; de là à Eastville; avec prolongements et embranchements à des mines de houille et de fer et à des ports d'expédition. •

Par l'acte fédéral des subventions 57-58 Vic., chap. 4 (1894), autorisation a été donnée d'accorder une subvention de \$3,200 par mille pour 90 milles de chemin de

fer allant de Newport ou Windsor à Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, et d'un point sur le dit chemin de fer à un point près d'Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, vers un point sur l'embranchement Dartmouth de l'Intercolonial, au lieu d'une subvention autorisée en 1892; aussi, pour un pont de chemin de fer traversant la rivière Shubenacadie, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction. Le total des subventions ne devant pas excéder \$300,000.

La compagnie de chemin de fer Midland, ayant pétitionné, fut admise à conclure un contrat pour ces travaux le 30 juillet 1896, les dits travaux devant être terminés le 1<sup>er</sup> août 1898.

Au 30 juin 1897 il n'avait pas encore été fait de paiements.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Montfort.

( Voir nos 245, 310, 373 et 441.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 53 Vic., ch. 107 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point donné sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le chemin de fer Montréal et Occidental, soit de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de la ligne allant à Montfort, et pour la continuation du chemin jusqu'à un point donné sur la rivière Rouge, dans le township d'Arundel.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention à cette compagnie jusqu'à concurrence de \$67,200 pour 21 milles d'une voie ferrée allant de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de là, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, à Montfort.

L'acte 56 Vic., ch. 3 (1893), a confirmé cette subvention, avec une addition fixant la largeur de la voie à "trois pieds".

Le 16 mai 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de 21 milles de chemin de fer de Saint-Sauveur à Montfort, et à l'ouest, le chemin devant être terminé pour le 1<sup>er</sup> septembre 1895.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention de \$38,400 en faveur de la dite compagnie pour 12 milles de son chemin, à partir de l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, et la compagnie a été admise à conclure un contrat le 30 juillet 1896: la rivière Rouge devant servir de point terminal pour la distance subventionnée.

Au 30 juin 1895, la somme de \$67,200 avait été payée. Il n'y a pas eu d'autres paiements de faits jusqu'au 30 juin 1897.

Compagnie de chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain.

( Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé.

( Voir Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Sorel.

( Voir Rapport annuel de 1892-93.)

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer Montréal et Occidental.

( Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Ottawa.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.)

(*Nom changé par 53 Vic., ch. 58.*)

( Voir nos 97, 186, 237 et 320.)

L'acte des subventions de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de \$96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury, le montant de cette subvention n'excédant pas \$96,000.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1<sup>er</sup> août 1891.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud, 16 milles.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention de \$96,000 pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement du solde de \$46,040 de la subvention votée en 1887.

En septembre 1892, après inspection, permission fut donnée de livrer à la circulation la partie du chemin entre Vaudreuil et Pointe-Fortune, 23½ milles.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a fait revivre ce qui était resté impayé des subventions de 1887 et 1890, et un contrat fut conclu avec la compagnie, en vertu de cet acte, le 26 juin 1896, le temps fixé pour l'achèvement étant le 1<sup>er</sup> août 1898.

Au cours du dernier exercice la compagnie a reçu \$32,000, ce qui porte à \$105,600 le total des paiements faits jusqu'au 30 juin 1897.

Ce chemin de fer a été affermé à perpétuité à la Compagnie du Pacifique.

Compagnie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.

(*Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental par l'acte 53 Vic., ch. 62.*)

( Voir Rapport annuel 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan.

( Voir Rapport annuel 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard.

• ( Voir Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer dite "New-Glasgow Iron, Coal and Railway Company.

( Voir Rapport annuel 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer "Northern and Pacific Junction."

( Voir Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer "Northern and Western."

( Voir Rapport annuel de 1889-90.)

Aussi sous l'en-tête "Chemin de fer du Canada Est", dans le présent rapport.

Compagnie de chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse.

Voir nos 129, 135 et 307.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'au point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ  $\frac{3}{4}$  de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas \$147,200 a été autorisé pour 46 milles de chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39 $\frac{1}{2}$  milles partant d'un point à 33 $\frac{1}{2}$  milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

L'acte des subventions 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement du solde de \$4,500. A la clôture de l'exercice 1891-92 le total des paiements faits à cette compagnie s'élevait à \$230,700, couvrant la distance de Lunenburg à Middleton et l'embranchement de Bridgewater, 73 $\frac{1}{2}$  milles en totalité.

Un arrêté du conseil du 2 juillet 1894 a ordonné le paiement de \$4,500, mais on n'avait pas fait de nouveaux paiements au 30 juin 1897, en attendant la décision de certains sujets en litige.

Compagnie du chemin de fer "Southern" de la Nouvelle-Ecosse.

( Voir nos 207 et 272.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de la Nouvelle-Ecosse, 51 Vic., ch. 72, sous le nom de "Compagnie de chemin de fer Annapolis et Atlantique." Son nom a été changé comme ci-dessus par l'acte 57 Vic., ch. 65.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), lui a accordé une subvention (remplaçant celle qui lui avait été donnée précédemment) pour 75 milles de chemin de fer entre

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Sand-Point, Shelburne-Harbour, N.-E., à Annapolis-Royal, et jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse, à New-Germany ou près de là; la subvention étant limitée à \$240,000.

Cette compagnie ayant demandé cette subvention, on a passé contrat avec elle le 12 janvier 1894 pour la construction d'une ligne à partir de Sand-Point et allant vers New-Germany. Un arrêté du conseil du 25 août 1894 a approuvé le tracé des 75 milles complets du chemin.

### Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique.

(Nom changé en celui de Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York par l'acte 60 Vic., chap. 57, 1897.)

( Voir nos 31, 115, 150 et 288.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention de \$262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1896 contrat fut passé avec la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1<sup>er</sup> du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotick et Franktown, le chemin devant être terminé pour le 1<sup>er</sup> juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1<sup>er</sup> juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une nouvelle subvention de \$19,200 a été accordée pour une distance de six milles.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, de 1892, remet en vigueur la subvention accordée en 1889, la longueur du chemin étant portée à  $53\frac{87}{100}$ . Le 1<sup>er</sup> juin 1895, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne de Cornwall à Ottawa, une distance de 53.87 milles, l'ouvrage devant être complété le 1<sup>er</sup> août 1896.

Par l'acte spécial 60-61 Vic., ch. 57, le nom de la compagnie fut changé en celui de "Compagnie de chemin de fer Ottawa et New-York", et ses pouvoirs de construction furent continués jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1891.

Par l'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), au lieu de la subvention votée en 1892, une subvention de \$3,200 par mille fut autorisée pour 53.87 milles de Cornwall à Ottawa, avec une autre subvention de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant \$15,000 par mille,—le total des subventions ne devant pas excéder \$6,400 par mille.

Au 30 juin 1897 il n'avait pas encore été fait de paiements.

### Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

( Voir Compagnie du chemin de fer de l'ouest d'Ontario et du Pacifique et Rapport annuel de 1891-92.)

### Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord.

( Voir nos 246 et 298.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte d'Ontario, 64 Vic., ch. 90 (1891), pour la construction d'un chemin de fer depuis le chemin de fer Midland du Canada,

soit à Hastings ou à Campbellford, jusqu'à un point donné du chemin de fer Central d'Ontario, dans les limites du township de Marmora, comté d'Hastings.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 6 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention de \$32,000 à cette compagnie pour 10 milles de chemin de fer entre les mines de fer de Belmont et les chemins de fer Canadien du Pacifique et Ontario-Central.

Le 9 mars 1893 on a passé contrat avec la compagnie pour l'exécution de cette entreprise, c'est-à-dire entre les mines Belmont et les deux chemins de fer en question. Ce contrat a été remplacé par un autre en date du 23 avril 1896, en conformité de la subvention accordée par la 56<sup>e</sup> Vic., ch. 2, 1893, pour le même montant, mais payable aux deux sections : des mines de Belmont à Marmora, de Marmora au chemin de fer Ontario-Central.

Au cours du dernier exercice, la compagnie a reçu \$35,720, totalité de la somme due pour la distance de 9.60 milles.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne-Orford.

( Voir Rapports annuels 1893-94 et 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York)

( Voir Compagnie de chemin de fer Ontario et Pacifique.)

Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

( Voir nos 92, 134, 199, 242, 278 et 277.)

Cette compagnie a été constituée par la fusion opérée en vertu de l'acte 54-55 Vic., ch. 93, de la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 35, et de la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Renfrew, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 71. La compagnie a le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville d'Ottawa par Arnprior, Renfrew, Eganville et Killaloe, jusqu'à un point sur la baie Georgienne à ou près du village de Parry-Sound.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1882), a accordé à cette compagnie les subventions qui suivent, à la place de celles antérieurement mises à sa disposition mais qui n'ont pas été utilisées.

- (a) Pour 22 milles de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention limitée à \$70,400.
- (b) Pour 30 milles de chemin de fer à partir d'Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention limitée à \$96,000.
- (c) Pour 55 milles de chemin de fer à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, une subvention limitée à \$6,400 par mille pour la première moitié de cette division, et à \$3,200 par mille pour l'autre moitié, ne dépassant pas en tout \$264,000.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les deux premières subventions ont fait l'objet d'un contrat en date du 29 septembre 1892. Le point de départ indiqué sur le chemin de fer Canadien du Pacifique était Renfrew, et la date pour l'achèvement des travaux mise au 1<sup>er</sup> août 1896.

La troisième subvention, à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, a fait l'objet d'un contrat avec la compagnie en date du 8 novembre 1892. Ce contrat a été remplacé par un autre du 20 septembre 1894.

A la clôture de l'exercice 1895-96 la totalité des paiements faits à la compagnie s'élevait à \$430,400, montant des subventions. La distance couverte par ces subventions se trouvant au bout du 55<sup>e</sup> mille de Barry's-Bay, ou un total de 107 milles à l'ouest de Renfrew—la distance subventionnée.

Par le 60<sup>e</sup> Vict., chap. 8 (1896), la compagnie a été fusionnée, sous son propre nom, avec la compagnie de chemin de fer de Parry-Sund.

La partie ouest, 47 $\frac{3}{4}$  milles, du chemin de la compagnie fusionnée, c'est-à-dire celle comprise entre la traverse du chemin de fer Northern Pacific Junction et Parry-Sound, avait été subventionnée sous le nom de Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, et à la clôture de l'exercice 1895-96 elle avait reçu \$152,800.

L'acte 60-61 Vict., chap. 4 (1897), a autorisé une subvention pour la partie (52 milles) du chemin de la compagnie partant de la traverse du chemin de fer Northern Pacific Junction (à Scotia) et allant au pont, 55 milles à l'ouest de Barry's-Bay, où des subventions avaient été précédemment accordées; aussi pour 4 milles de chemin de fer à travers l'île Parry. La nouvelle subvention est de \$3,200 par mille, avec une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur la dépense dépassant \$15,000 par mille: les subventions totales ne devant pas excéder \$6,400 par mille.

### Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer Ottawa et Gatineau par l'acte 57-58 Vic., ch. 87, qui a refondu et modifié les actes relatifs à la compagnie.)

(Voir nos 8, 26, 58, 151, 305, 349, 379 et 409.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 19 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village du Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de \$320,000. Cette subvention étant devenue éteinte elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

En vertu d'un arrêté du conseil en date du 10 juillet 1889, un contrat avec la compagnie pour les travaux en question, 62 milles, fut signé le 19 août.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1883), accorde de nouveau les \$89,248 restées impayées.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 6 (1894), autorise une subvention de \$64,000 pour une longueur de vingt milles à partir des 62 milles déjà subventionnés, mais il a été passé un contrat pour l'entreprise le 7 octobre 1895.

L'acte des subventions de 1897, au lieu de cette subvention, en accorda une de \$3,200 par mille pour les dits 20 milles, avec une autre de 50 pour 100 de la dépense



dépassant \$15,000 par mille; les subventions totales ne devant pas excéder \$6,400 par mille.

Par l'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), le solde de \$35,872 du crédit de 1893 fut voté de nouveau.

Au 30 juin 1894 le total des paiements s'élevait à \$284,128. Il n'en avait pas été fait d'autres au 30 juin 1897.

**Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.**

(Nom changé en celui de **Compagnie de chemin de fer d'Oshawa**, 54-55 Vic., ch. 91.)

( Voir Rapport annuel de 1895-96.)

**Compagnie de chemin de fer de colonisation de Parry-Sound.**

( Voir Rapport annuel de 1895-96.)

**Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg-Junction.**

( Voir Rapport annuel de 1894-95.)

**Compagnie de chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.**

(Ci-devant la **Compagnie de chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre**.)

( Voir Rapport annuel de 1892-93.)

**Compagnie de chemin de fer Pontiac et Renfrew.**

( Voir Rapport annuel de 1889-90.)

**Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique.**

( Voir nos 25, 138, 211, 294, 329, 330, 331, 385 et 408.)

Cette compagnie a été constituée en vertu de l'acte fédéral 43 Vic., ch. 55 (1880), avec pouvoir de construire un chemin de fer d'un point de la ligne du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, à ou près de Hull ou d'Aylmer, à un point dans le comté de Pontiac convenable pour traverser la rivière Ottawa, et de là à Pembroke pour se raccorder avec le chemin de fer du Canada-Central.

L'acte 45 Vic., ch. 69, donne le pouvoir de construire un pont sur la rivière Ottawa.

En 1884 le parlement, par l'acte 49 Vic., ch. 8, accorda à cette compagnie une subvention de \$3,200 par mille, et n'excédant pas \$272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point " non à l'est de Lapasse ",—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1<sup>er</sup> septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1<sup>er</sup> juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1<sup>er</sup> juillet 1887.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), autorise une subvention de \$31,500 à cette compagnie pour construire un pont sur la rivière Ottawa à la Culbute, et une subvention de \$9,600 pour 3 milles de sa voie jusqu'à Pembroke, depuis un point situé à 3 milles de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans les quatre ans à partir du 22 mai 1888.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$24,000 pour 7½ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer.

L'acte 53 Vic., ch. 68 (1890), prolonge jusqu'au 22 mai 1892 le temps pour compléter le chemin de fer jusqu'à Pembroke et construire sur la rivière Ottawa, à ou près de la cité d'Ottawa, le pont que cette compagnie a été autorisée à construire par l'acte 45 Vic., ch. 69. Le même acte donne à la compagnie autorisation de continuer son chemin depuis le dit pont jusqu'au bassin du canal, dans la cité d'Ottawa.

L'acte 53 Vic., ch. 69 (1890), autorise la compagnie à acheter de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la section entre Hull et Aylmer, ou une partie d'icelle.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, art. 4 (1892), a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée en 1894; et l'acte spécial de 1892, ch. 56, prolonge de 2 ans le temps pendant lequel la compagnie devra commencer la construction du pont sur la rivière Ottawa à ou près d'Ottawa, et de 5 ans, à partir du 9 juillet 1892, la date du parachèvement du pont. Il a été aussi accordé une prolongation de 4 ans à compter de cette date pour compléter la ligne jusqu'à Pembroke.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a remis en vigueur les subventions votées en 1888, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans quatre ans. La date fixée pour terminer ces travaux se trouve ainsi prolongée jusqu'au 23 juillet 1898.

Le même acte a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée par le ch. 8 de l'acte de 1884, moins les \$24,000 pour les 7½ milles entre Hull et Aylmer, soit une balance de \$73,172.

Le même acte a remis encore en vigueur la somme de \$24,000 votée en 1890 pour la ligne entre Hull et Aylmer.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a remis en vigueur les soldes restant engagés des subventions accordées par les actes de 1884 et 1894, et s'élevant à \$114,272.

Par le même acte la subvention pour les 7½ milles de Hull à Aylmer, remise en vigueur par l'acte de 1894, a été votée de nouveau, avec en plus 50 pour 100 de la dépense dépassant \$15,000 par mille: le total des subventions ne devant pas excéder \$6,400 par mille.

A la fin de l'exercice 1887-88, il avait été payé sur le montant de la subvention votée en 1884, la somme de \$174,828. Pendant l'exercice 1894-95 une somme de \$18,750 a été payée, soit un total de \$193,578. Il n'a été fait aucun paiement durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer Québec-Central.

(Voir Rapport annuel 1895.)

xxxiii

Compagnie de chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean.

( Voir Rapport annuel 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

( Voir Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

( Voir Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud.

( Voir Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud.

( Voir n° 365.)

Cette compagnie, constituée par le chapitre 130 des statuts de la Nouvelle-Ecosse, de 1892, a obtenu une charte fédérale par l'acte 58-59 Vic., ch. 64 (1895), avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer d'un point près du port d'Yarmouth, N.-E., pour de là passer par les comtés d'Yarmouth, Shelburne, Queen, Lunenburg et Halifax, jusqu'à un point dans ou près de la ville d'Halifax; aussi un embranchement jusqu'à Lockport et Caledonia.

Par l'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), l'octroi d'une subvention en faveur de cette compagnie de \$3,200 par mille, mais restreinte à \$112,000, fut autorisé pour 35 milles de chemin d'Yarmouth en se dirigeant vers Shelburne et Lockport.

Le 28 février 1895 un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux ainsi subventionnés, le temps pour l'achèvement des travaux étant fixé au 1<sup>er</sup> août 1897. Les plans pour toute la distance ont été approuvés par un arrêté du conseil en date du 14 février 1895.

Rien de la subvention n'avait été payé au 30 juin 1897.

Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara.

( Voir Rapport annuel 1895-96.)

Compagnie du Tunnel de Saint-Clair.

( Voir Rapports annuels de 1890-91 et 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

( Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer St-Stephen et Milltown.

( Voir Rapport annuel de 1895-96.)

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.

( Voir Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

( Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(Nom changé en celui de "Compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides"  
par l'acte provincial 51-52 Vic., ch. 108.

( Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Louis et Richibouctou.

( Voir Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Témiscouata, de la Rivière-du-Loup à Edmundston.

( Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

( Voir Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.

( Voir Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer de la Tobique.

( Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

( Voir Rapport annuel de 1887-88.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis.

( Voir nos 297, 344 et 393.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 46 Vic., ch. 90 (1883), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Montréal, Portland et Boston, à Richelieu, et allant à un point donné sur la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent.

L'acte fédéral 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé l'octroi d'une subvention allant jusqu'à \$102,400 pour 32 milles entre Iberville et Saint-Hyacinthe, et au delà vers Sorel.

Le 19 août 1893, contrat a été conclu avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise.

L'acte fédéral 57-58 Vic., ch. 4 (1894), autorise l'octroi d'une subvention limitée à \$102,400 pour une nouvelle distance de 32 milles, et contrat fut passé le 23 octobre 1894 avec la compagnie pour faire les travaux couvrant toute la distance entre Saint-Hyacinthe et Sorel.

Pendant le dernier exercice la compagnie a reçu une somme de \$2,700, ce qui porte à \$187,328 le total des paiements faits au 30 juin 1897.

Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.  
(*Voir Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.*)

Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo.  
(*Voir Rapport annuel de 1891-92.*)

Compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest.  
(*Nom changé en celui de "Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis" par l'acte 56 Vic., ch. 63.*)

(*Nom changé de nouveau en celui de "Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic" par 57-58 Vic., ch. 69.*)  
(*Voir Rapport annuel de 1894-95.*)

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Ouest.  
(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec—C.C.P.*)  
(*Voir Rapport de 1890-91.*)

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.  
(*Voir Rapport annuel de 1895-96.*)

Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis.  
(*Voir Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.*)

#### SUBVENTIONS EN TERRES.

Un certain nombre de compagnies ont reçu l'aide de subventions en terres, autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'Intérieur. La lecture de leurs rapports font connaître leur situation.

CANAUX.

Au 30 juin 1897, les dépenses totales occasionnées par la construction et l'agrandissement des canaux du Canada s'élevaient à \$69,289,531.31; de plus, il a été dépensé \$14,500,344.46 pour leurs réparation, entretien et exploitation: total, \$83,789,875.77. Les recettes totales qui en sont provenues, y compris les péages, ainsi que les loyers de terrains et de chutes d'eau, se sont élevées à \$11,302,577.27. (Voir les relevés du comptable, Partie II, p. 26.)

Les dépenses totales pendant le dernier exercice ont été comme suit: pour constructions et agrandissements, \$2,348,636.91; pour réparations, réfections et exploitation, \$633,276.16: total, \$2,981,913.07.

Les recettes totales pendant le même exercice ont été de \$384,780.53, soit un surplus de \$43,277.44 sur les recettes de l'exercice précédent. Les péages ont produit \$321,627.33, c'est-à-dire une augmentation de \$52,788.66, et les loyers \$44,599.64, c'est-à-dire une diminution de \$6,914.37.

La dépense totale pour le personnel et l'entretien, les réparations et les réfections, s'est montée pendant l'exercice à \$653,276.16, diminution de \$60,414.81; et les recettes nettes ayant été de \$384,780.53 comme dit plus haut, l'excédant des dépenses sur les recettes s'est chiffré par \$248,495.63, comparé à l'excédent de \$354,152.25 de l'exercice précédent.

Les chiffres qui précèdent se rapportent à l'exercice 1896-97; mais l'on trouvera dans la partie V, sous le titre "Statistique des canaux", une volumineuse statistique sur le trafic des canaux et diverses statistiques commerciales ayant trait à la *saison de navigation* de 1896.

Les quelques données qui suivent sur le trafic des canaux pendant la saison de navigation de 1896 offrent un certain intérêt:—

Par le canal Welland il a passé 1,279,987 tonneaux de fret (augmentation de 486,625 tonneaux), dont 793,362 se composaient de produits agricoles et 160,232 de produits forestiers: 988,718 tonneaux allant à l'est et 291,267 à l'ouest; 1,243,595 tonneaux étaient du fret direct, dont 957,928 tonneaux ont passé à l'est tout le long du parcours du canal.

De cette quantité les vaisseaux canadiens ont transporté 341,130, et ceux des Etats-Unis 902,465 tonneaux.

Le fret total pour l'est et l'ouest par ce canal et venant de ports des Etats-Unis en destination de ports des Etats-Unis, a été de 653,213 tonneaux, soit une augmentation de 183,434 tonneaux sur l'année 1895.

La quantité de grain transporté à Montréal par ce canal et ceux du Saint-Laurent a été de 461,049 tonneaux, soit une augmentation de 229,558 tonneaux sur l'année précédente; sur cette quantité il en a été transbordé 77,355 tonneaux à Ogdensburg, contre 231,491 tonneaux transportés en 1895, et dont 18,987 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg.

La quantité transportée sur les canaux du Saint-Laurent a été de 1,113,690 tonneaux de fret (augmentation de 295,462 tonneaux), dont 709,834 pour l'est sans

transbordement, et 29,324 pour l'ouest sans transbordement aussi. 597,540 tonneaux étaient des produits agricoles et 106,053 des marchandises.

Trois cargaisons de maïs ont été directement transportées à Montréal, soit 1,176 tonneaux.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité transportée s'exprime par 502,046 tonneaux, dont 490,482 de produits forestiers, diminution de 41,602 tonneaux.

Sur le canal Chambly on a transporté 344,935 tonneaux, dont 221,853 de produits forestiers, diminution de 4,345 tonneaux.

Sur le canal Rideau 73,307 tonneaux, dont 46,102 de produits forestiers ont été transportés.

Sur le canal Saint-Pierre la quantité transportée a été de 65,508 tonneaux, dont 6,332 de produits forestiers.

Sur le canal Murray 13,056 tonneaux, dont 1,489 de produits forestiers, ont été transportés.

Sur le canal de la vallée de Trent il est passé 21,145 tonneaux, dont 20,650 de produits forestiers.

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie le mouvement du fret a été de 4,577,394 tonneaux transportés dans 5,136 navires; le nombre des éclusages a été de 3,042. Il a été transporté 19,312,877 boisseaux de blé et 6,656,940 d'autres grains, 1,797,708 barils de farine, 3,392,905 tonnes de minerai de fer et 30,233,800 pieds de bois, mesure de planches. Le trafic total, servi ici par les deux canaux américain et canadien, s'est élevé à 17,256,423 tonneaux—transportés dans 18,577 navires—593 de plus que l'année dernière. La quantité totale de blé transporté s'est chiffrée par 93,463,876 boisseaux, augmentation de 17,372,109, et 27,715,265 boisseaux d'autres graines, augmentation de 19,173,055 boisseaux. La quantité totale de bois transportée a été de 658,640,000 pieds, mesure de planche—diminution de 52,141,344 pieds.

Fait intéressant à noter à propos du transport par canaux et par chemins de fer, c'est que tandis que la quantité de grains et de pois descendue à Montréal par les canaux du Saint-Laurent était de 495,868 tonneaux, représentant une augmentation de 248,348 sur l'année précédente, la quantité transportée à Montréal par les chemins de fer du Pacifique et Grand-Tronc n'était que de 153,717 tonneaux, soit une augmentation de 102,603 sur l'année précédente. La quantité de grain transportée aux ports maritimes par les canaux de l'Etat de New-York était de 753,039 tonneaux, augmentation de 372,608 tonneaux, tandis que la quantité transportée par les chemins de fer du même Etat aux mêmes ports s'élevait à 3,864,760 tonneaux.

Du fret total transporté par les canaux et par les chemins de fer de l'Etat de New-York, la proportion transportée par les canaux a diminué de 68.9 pour 100 en 1859 et 47.0 pour 100 en 1869 à 8.5 pour 100 en 1896.

Reste à voir les résultats qui suivront le prochain achèvement du réseau amélioré des canaux canadiens.

Le rapport de l'ingénieur en chef et ceux des ingénieurs surintendants contiennent des détails complets sur l'exploitation des différents canaux, ainsi que sur le progrès et la condition des travaux de construction et d'agrandissement au cours d'exécution.

Le département n'épargne rien pour que ces ouvrages soient terminés de façon à pouvoir être utilisés pendant la saison de 1899.

Il est bon de noter que l'ingénieur en chef insiste beaucoup sur le fait que, quoique les dimensions des nouvelles écluses soient 270 pieds de long, 45 pieds de large, avec 14 pieds d'eau sur les seuils, la longueur des navires qu'il s'agit d'y admettre est limitée à 255 pieds.

#### COMMISSION DES VOIES DE GRANDE NAVIGATION.

En 1895, une résolution fut adoptée par le Congrès des Etats-Unis en vue de nommer des commissaires pour conférer avec d'autres commissaires de la Grande-Bretagne et du Canada, dans le but de s'enquérir et de faire rapport sur la possibilité de construire un réseau de canaux devant donner l'accès des grands lacs aux navires océaniques. Trois commissaires furent en conséquence nommés par le gouvernement des Etats-Unis, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 30 novembre 1895, trois commissaires furent aussi nommés par le Canada : MM. O. A. Howland, T. C. Keefer, I.C., et T. Munro, I.C. De part et d'autre, ces messieurs ne devaient pas recevoir d'émoluments; mais le parlement vota un crédit pour faire face aux dépenses de la commission.

À la fin de l'année dernière, les commissaires des Etats-Unis ont présenté leur premier rapport, dont la partie principale a été reproduite dans le dernier rapport du département.

Les commissaires des Etats-Unis jugent que le projet est tout à fait praticable; ils considèrent qu'une profondeur navigable d'au moins 28 pieds devrait être établie; que le premier ouvrage à faire devrait être la construction d'un canal à Niagara (de Tonawada à Alcott, et des ouvrages destinés à contrôler le niveau du lac Erié, ouvrages pour lesquels ils recommandent de faire des études hydrographiques complètes, ainsi que pour le développement de la route Oswégo-Onéida-Mohawk, la route Saint-Laurent-Champlain, l'amélioration de la rivière Hudson, et celle des chenaux intermédiaires des lacs. Ils estiment à \$600,000 au moins les frais de ces études, qui devront prendre plusieurs années. Leur rapport, qui est très volumineux et instructif, accompagné d'un grand nombre de plans et de dessins, a été transmis au Congrès le 8 janvier 1897.

Les commissaires canadiens ont aussi, à la date du 17 juin 1897, fait leur rapport, dont la partie principale est reproduite dans une annexe du présent livre bleu (Partie VII). Il contient une masse de renseignements importants sur le commerce croissant des grands lacs et sur d'autres sujets.

Dans la même annexe se trouve un court extrait d'un rapport fait par le chef des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, portant la date du 13 juillet 1897, et couvrant un rapport élaboré sur un examen préliminaire conduit par le major Symons pour un canal à navires allant des grands lacs à la rivière Hudson.

Ces différents rapports font voir que si le projet est déclaré parfaitement réalisable, la seule route qui puisse être avantageuse au Canada est celle qui, suivant la route du Saint-Laurent et du lac Champlain, donnerait et à Montréal et à New-York tous les avantages que son exécution peut offrir. Toutefois, l'opinion du major



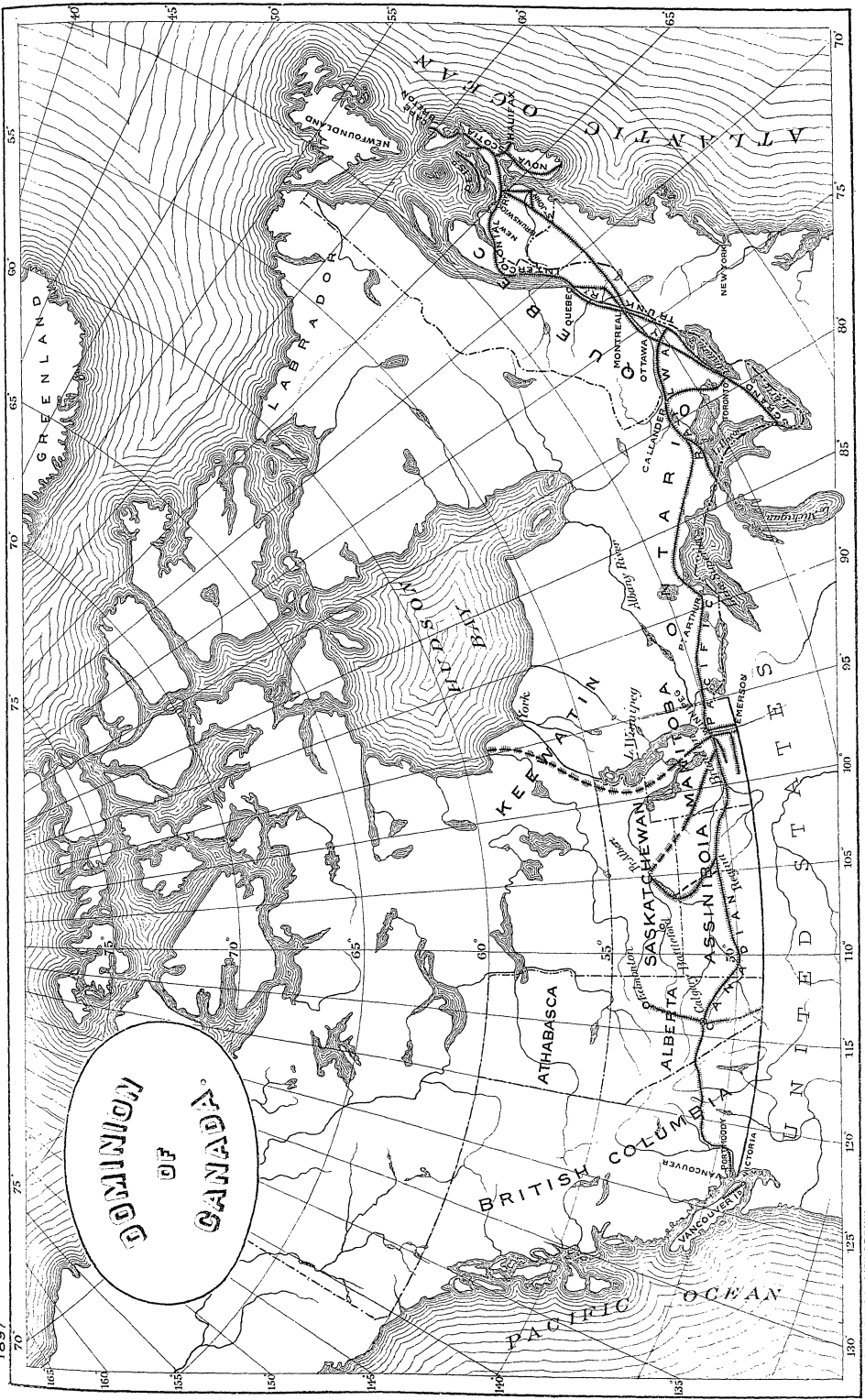
Symons est adverse à l'entreprise, sous quelque forme que ce soit. Il estime son exécution à \$200,000,000, et les frais d'entretien et d'exploitation à \$2,000,000 par année. Il considère que la construction d'un pareil canal n'est pas un projet qui mérite d'être entrepris par le gouvernement général, car les avantages qui en résulteraient ne seraient pas proportionnés aux dépenses. Il préconise plutôt l'agrandissement et l'amélioration du canal Erié, dans des dimensions suffisantes pour laisser passer des barges de 1,500 tonneaux qui descendraient du canal Erié à la rivière Hudson. Il en évalue le prix à un quart de celui d'un canal à navires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

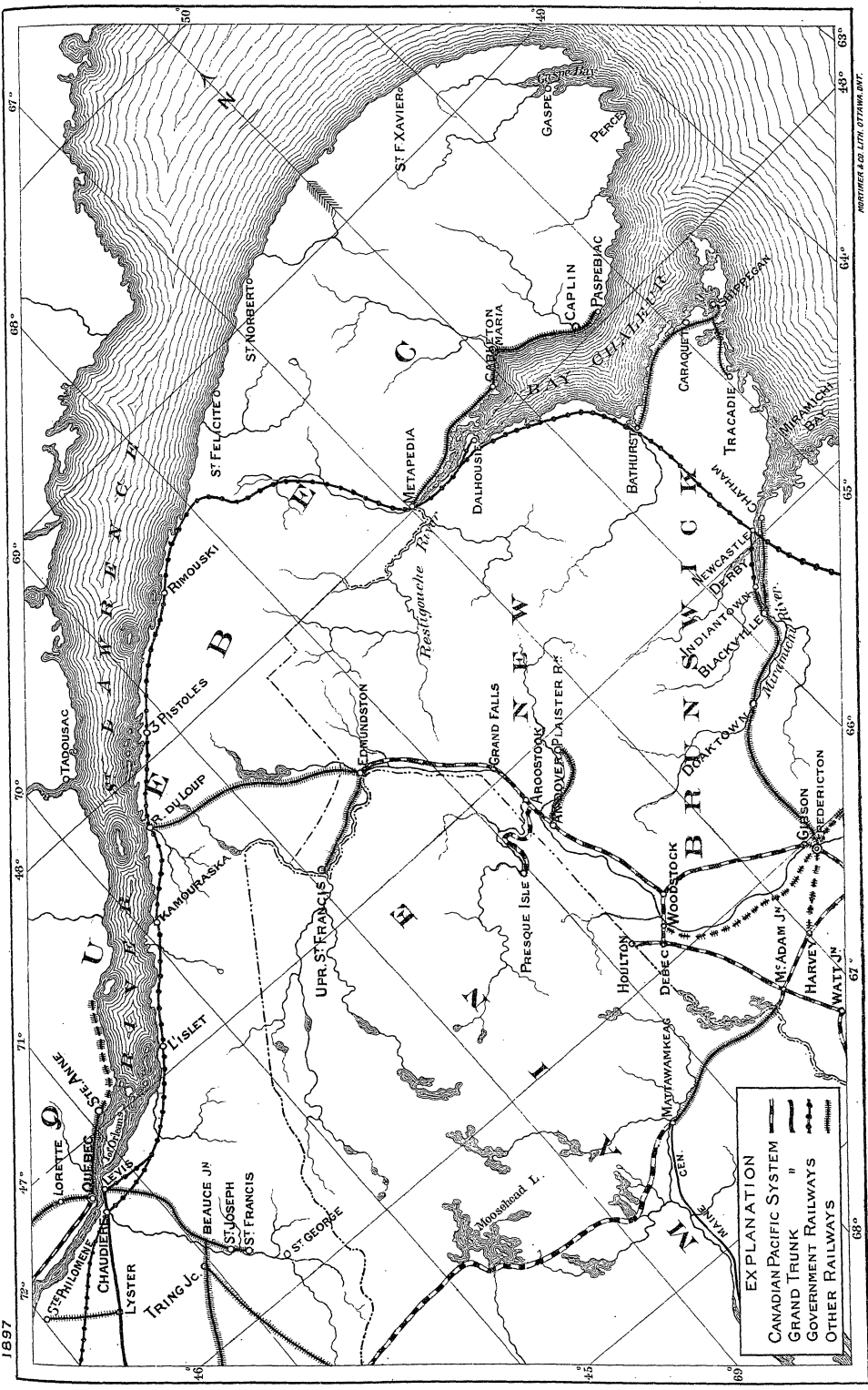
COLLINGWOOD SCHREIBER,

*Député du ministre des Chemins de fer et Canaux.*



**DOMINION  
OF  
CANADA**





**EXPLANATION**

- Canadian Pacific System
- Grand Trunk Government Railways
- Other Railways

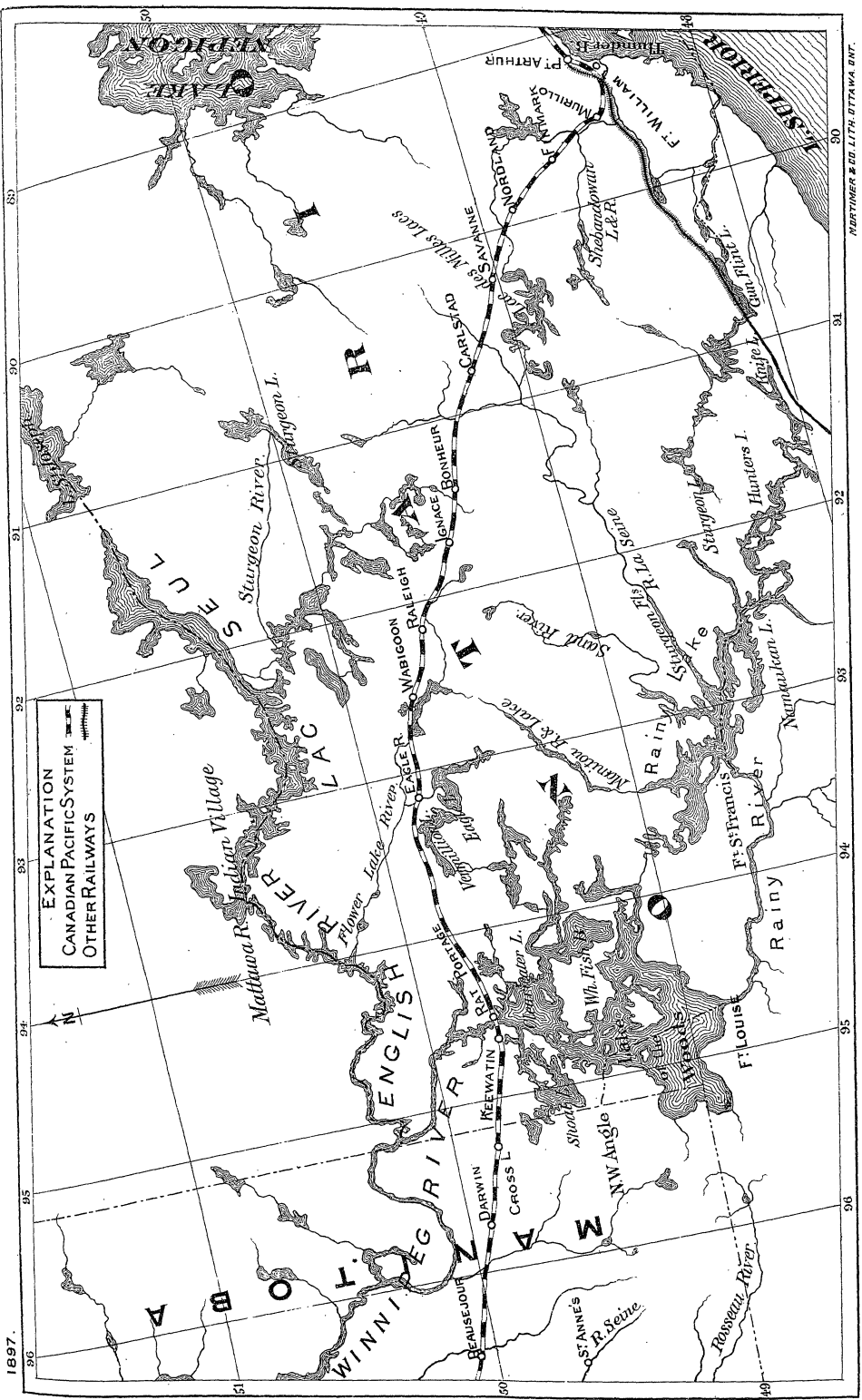




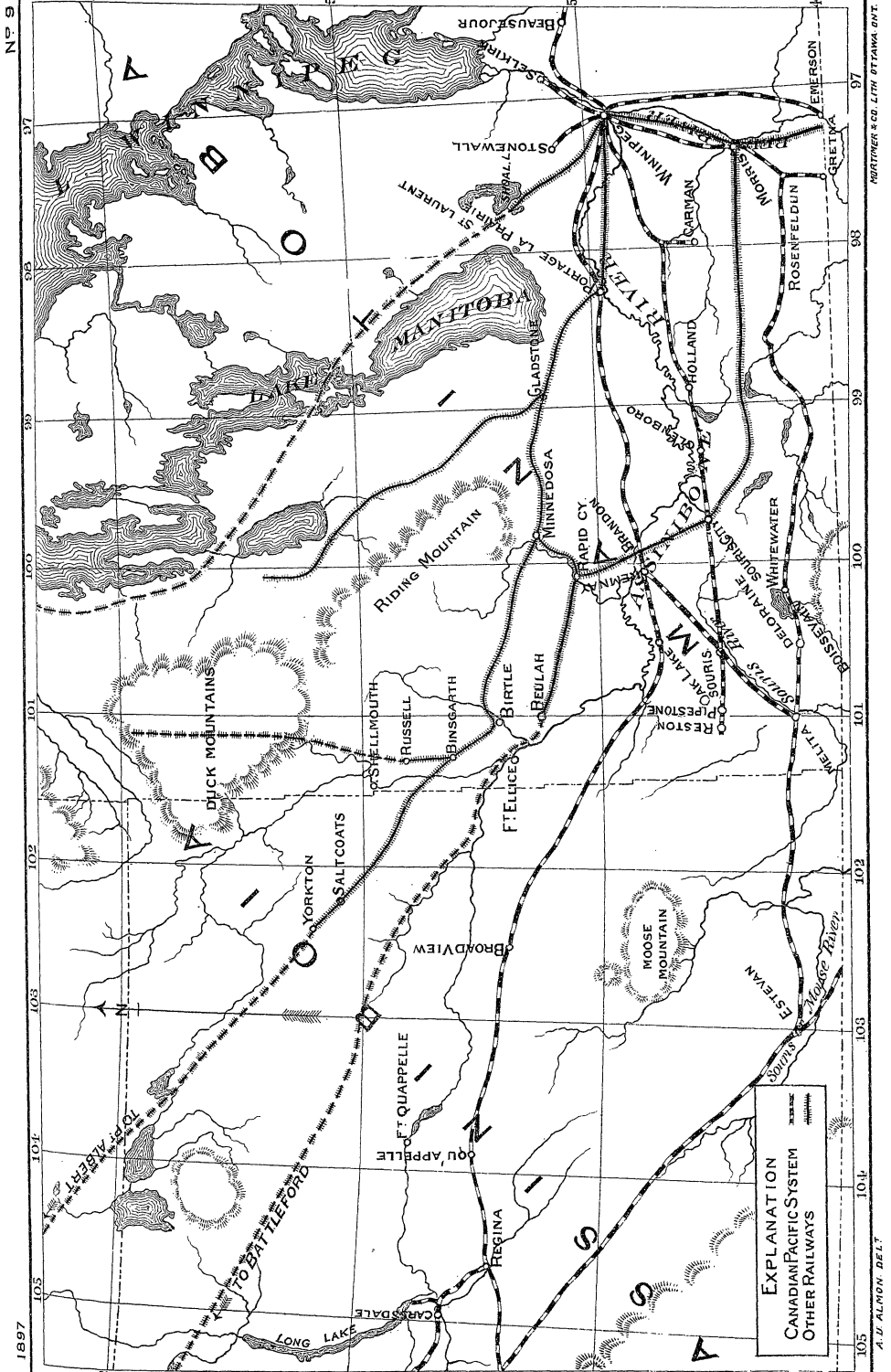








EXPLANATION  
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM  
 OTHER RAILWAYS



**EXPLANATION**  
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM  
 OTHER RAILWAYS

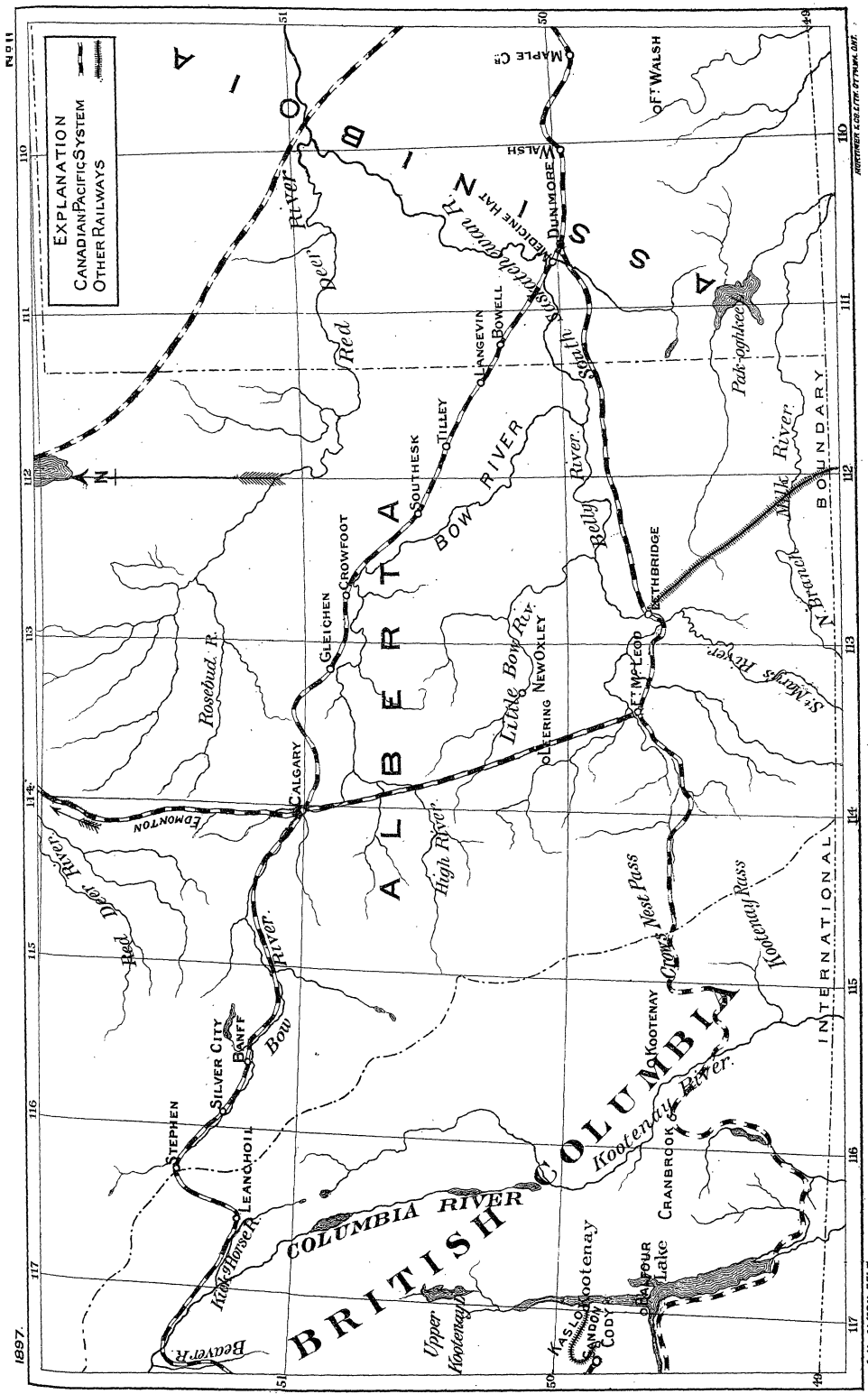
1897

N. P. S.

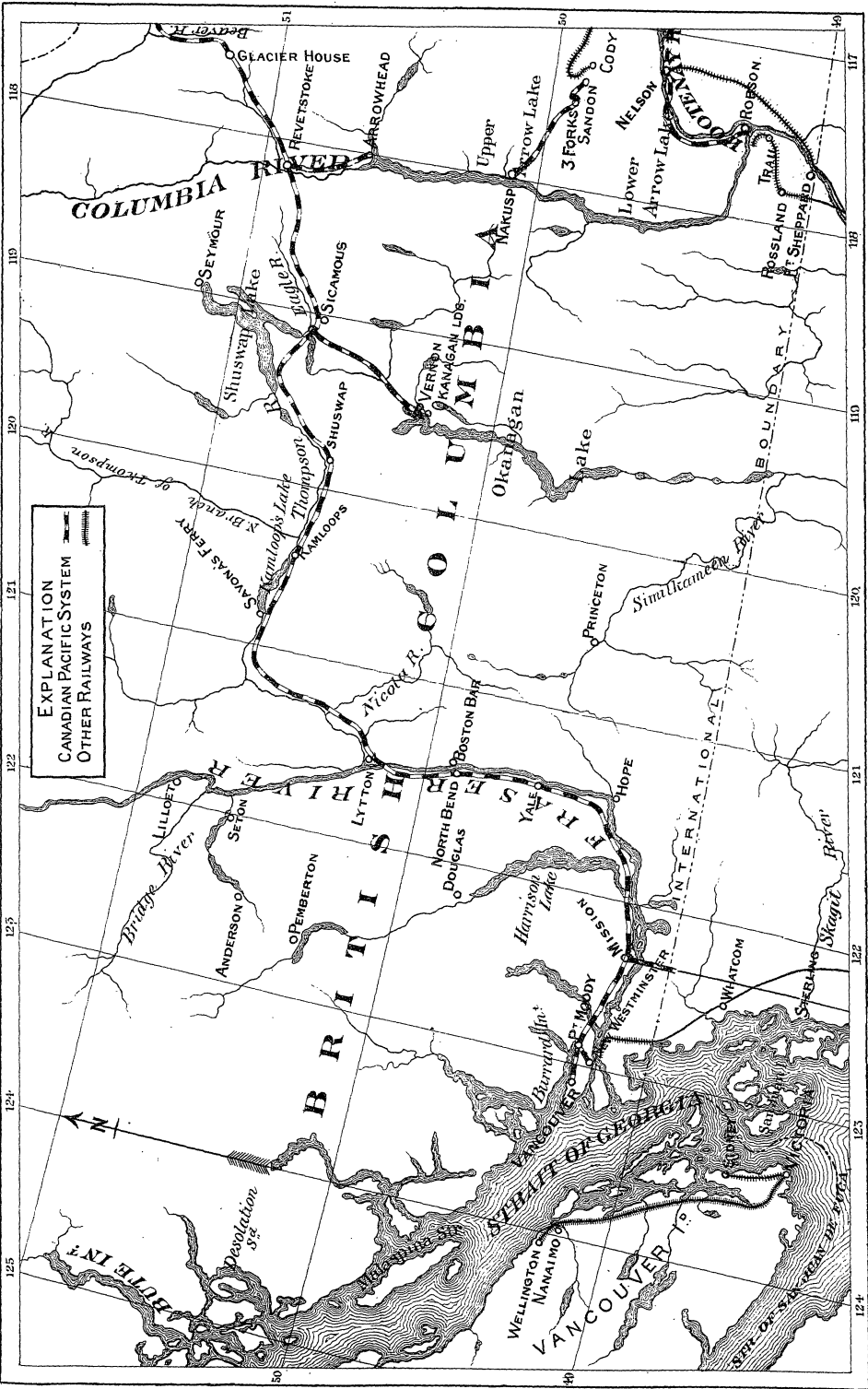
HARTNER & CO. LITH. OTTAWA ONT.

A. J. ALMON. DELT.

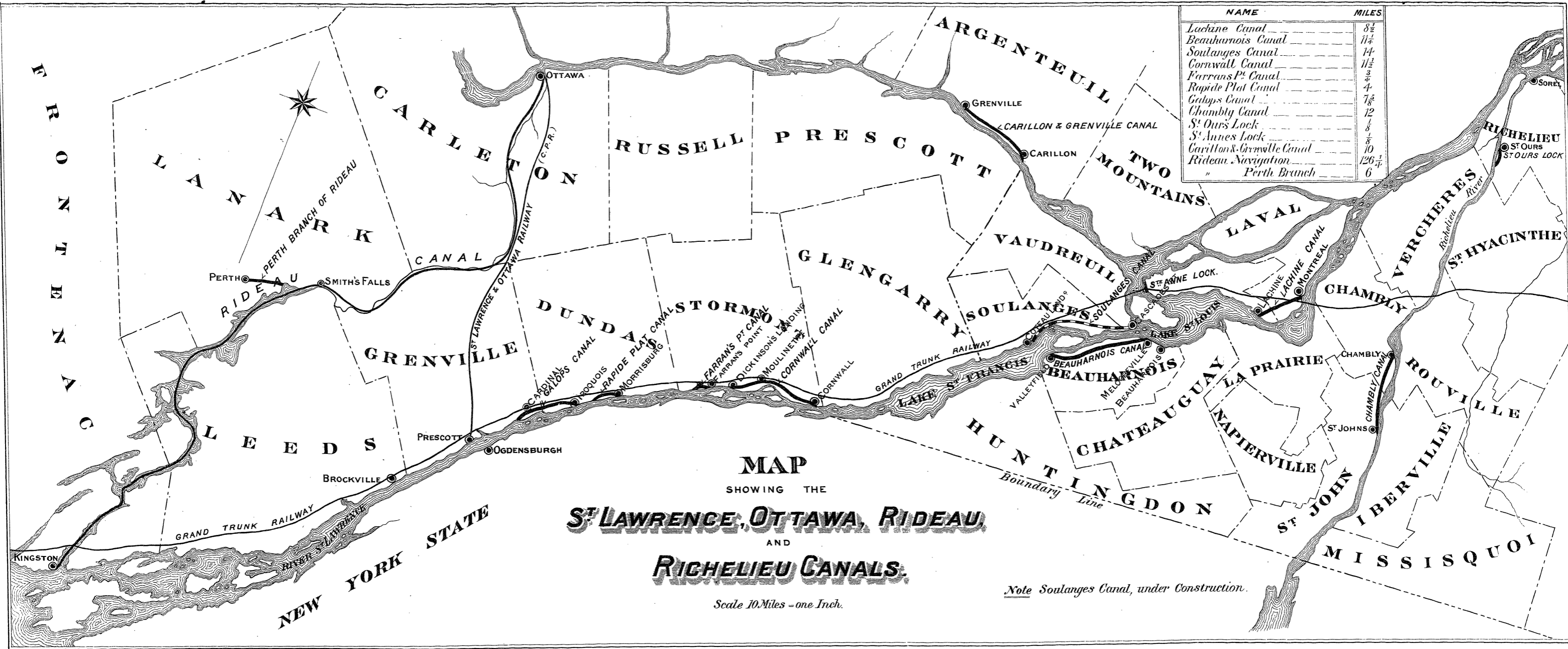




EXPLANATION  
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM  
 OTHER RAILWAYS



**EXPLANATION**  
**CANADIAN PACIFIC SYSTEM**  
**OTHER RAILWAYS**



NAME	MILES
Lachine Canal	8½
Beauharnois Canal	11¾
Soulanges Canal	14
Cornwall Canal	11½
Farrans Pt Canal	¾
Rapide Plat Canal	4
Galops Canal	7½
Chambly Canal	12
S <sup>t</sup> Ours Lock	1
S <sup>t</sup> Annes Lock	¾
Carillon & Grenville Canal	10
Rideau Navigation	126¼
" Perth Branch	6

**MAP**  
 SHOWING THE  
**ST. LAWRENCE, OTTAWA, RIDEAU,**  
 AND  
**RICHELIEU CANALS.**

Scale 10 Miles = one Inch.

*Note* Soulanges Canal, under Construction.

FRONTENAC

LAVAL  
RIDEAU  
PERTH BRANCH OF RIDEAU  
SMITH'S FALLS

CARLETON  
OTTAWA  
(C.P.R.)  
ST. LAWRENCE & OTTAWA RAILWAY

RUSSELL  
PRESCOTT  
GRENVILLE  
CARILLON & GRENVILLE CANAL  
CARILLON

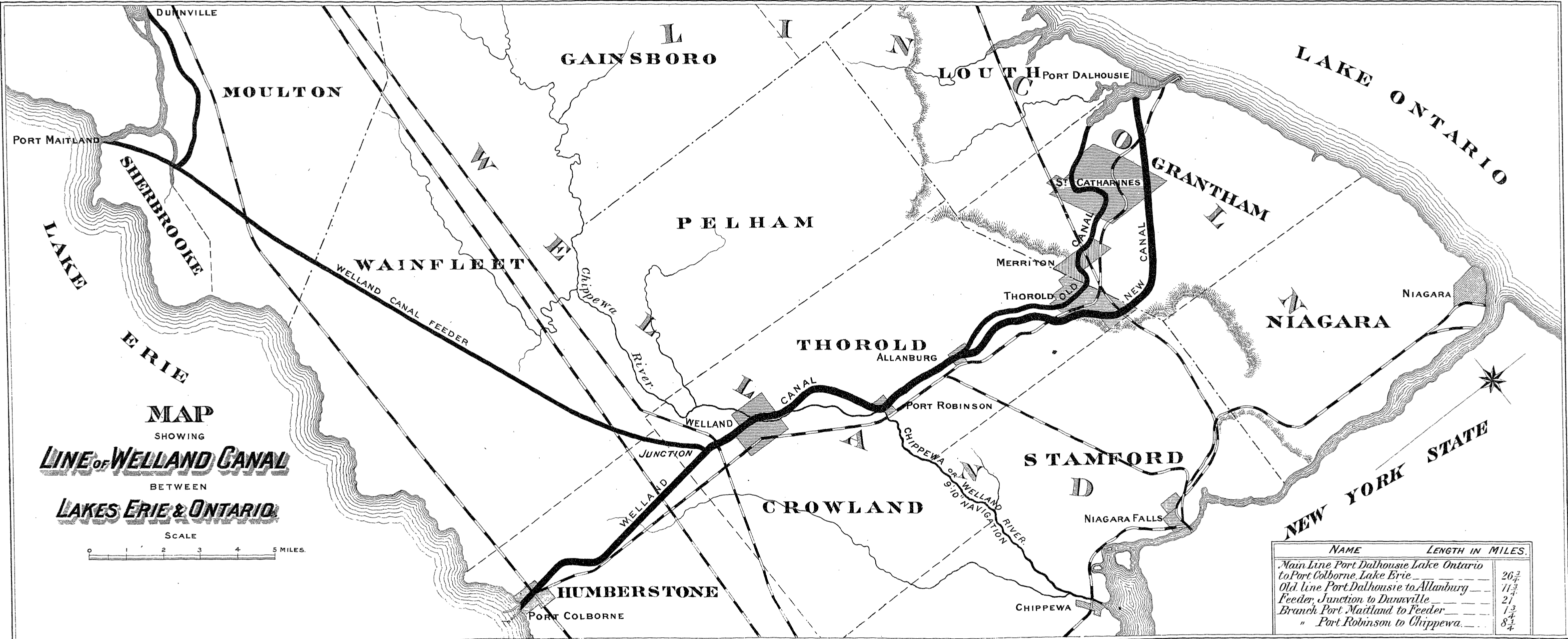
ARGENTEUIL  
TWO MOUNTAINS  
LAVAL  
VERCHERES  
RICHELIEU  
SOREL  
ST. OURS  
ST. OURS LOCK

PERTH  
RIDEAU  
SMITH'S FALLS  
CANAL  
GRENVILLE  
DUNDALE  
STORMONT  
CARDINAL  
GALOPS CANAL  
PROQUOIS  
RAPIDE PLAT CANAL  
MORRISBURGH  
FARRANS PT CANAL  
FARRANS POINT  
DICKINSON'S LANDING  
MOULINETTE  
CORNWALL CANAL  
CORNWALL  
PRESCOTT  
OGDENSBURGH  
BROCKVILLE  
KINGSTON

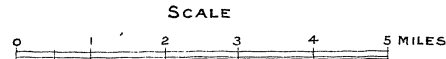
GLENGARRY  
VAUDREUIL  
SOULANGES  
ST. ANNE LOCK  
LACHINE  
LACHINE CANAL  
MONTREAL  
CHAMBLY  
VERCHERES  
RICHELIEU RIVER  
ST. HYACINTHE

LAKE ST. THOMAS  
HUNTINGDON  
CHATEAUGUAY  
LA PRAIRIE  
NAPIERVILLE  
ST. JOHN  
I BERVILLE  
ROUVILLE  
MISSISQUOI  
CHAMBLEY CANAL  
ST. JOHNS

NEW YORK STATE

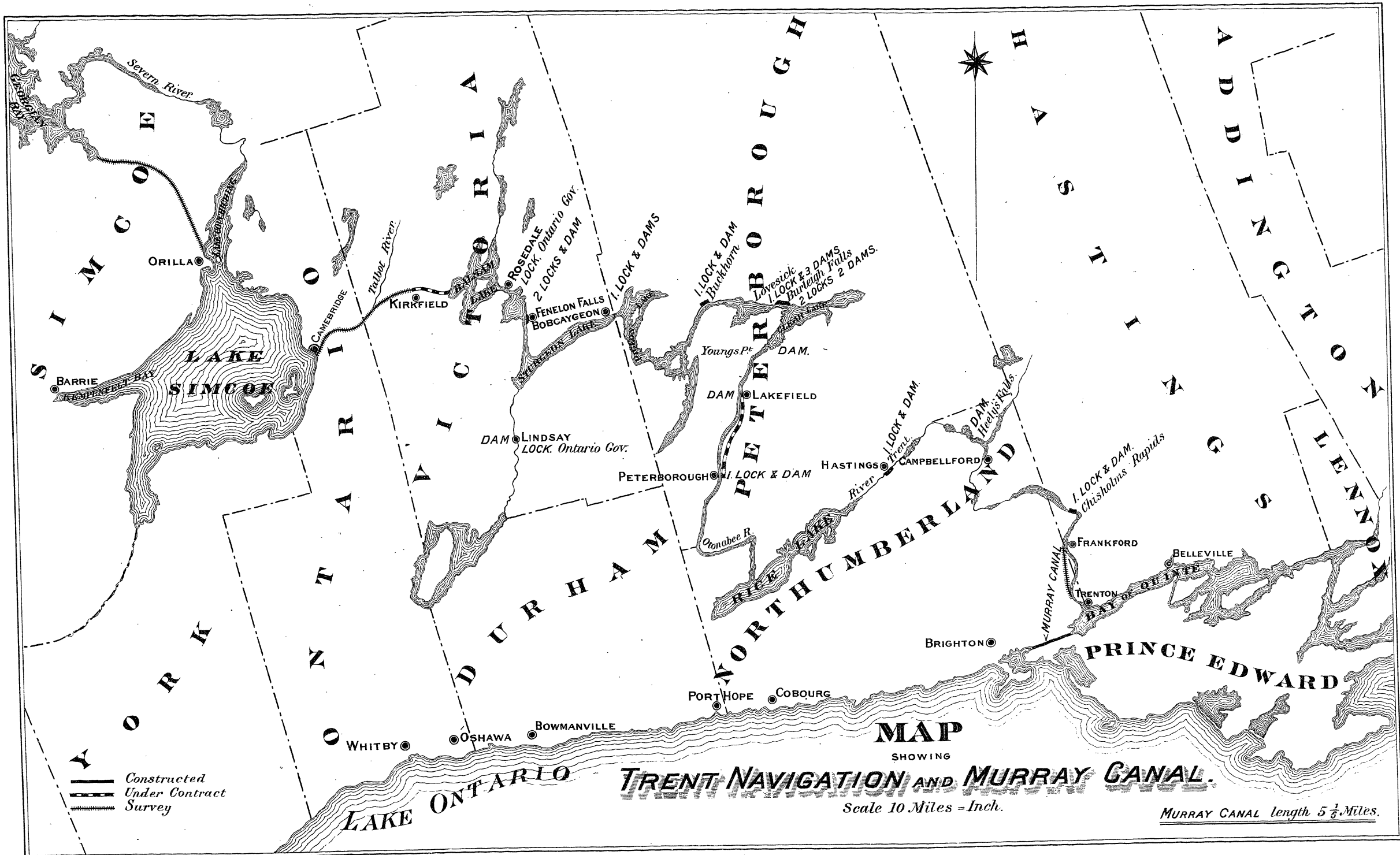


MAP  
SHOWING  
**LINE OF WELLAND CANAL**  
BETWEEN  
**LAKES ERIE & ONTARIO**



NAME	LENGTH IN MILES.
Main Line Port Dalhousie Lake Ontario to Port Colborne, Lake Erie	26 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Old line Port Dalhousie to Allanburg	11 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Feeder Junction to Dunnville	21
Branch Port Maitland to Feeder	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
" Port Robinson to Chippewa	8 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA.



——— Constructed  
 - - - Under Contract  
 ..... Survey

**MAP**  
 SHOWING  
**TRENT NAVIGATION AND MURRAY CANAL.**

Scale 10 Miles = Inch.

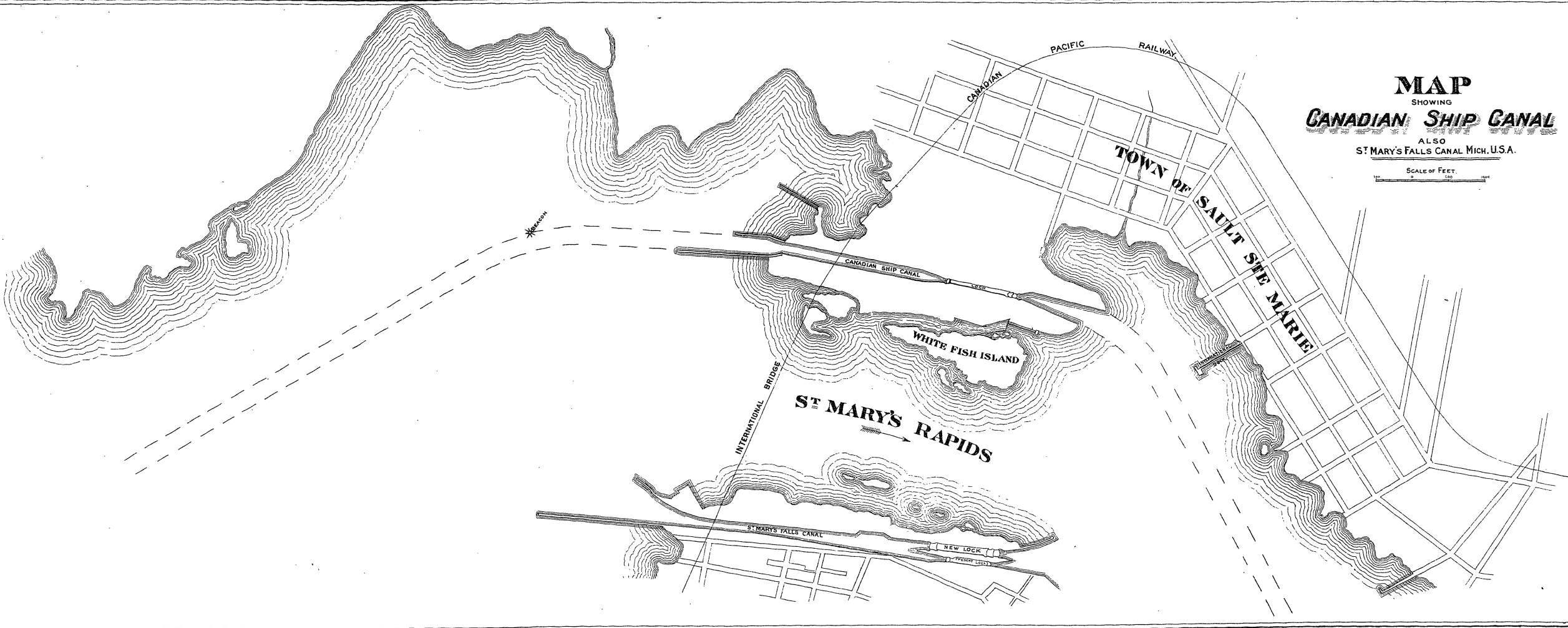
MURRAY CANAL length 5 1/8 Miles.



**MAP**  
SHOWING  
**CANADIAN SHIP CANAL**

ALSO  
ST MARY'S FALLS CANAL MICH., U.S.A.

SCALE OF FEET  
0 100 200



# PARTIE I

## CARTES DES CHEMINS DE FER ET CANAUX FÉDÉRAUX

AVEC RENSEIGNEMENTS SUR LES

COMMUNICATIONS TRANSCONTINENTALES PAR CHEMINS DE FER ET  
SUR LES ROUTES DE LA NAVIGATION PAR LES CANAUX

AINSI QUE LE

## RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

COMPRENANT CEUX DU

GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET DU SURINTENDANT DES CANAUX

AUSSI

DÉCISIONS DU COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## ROUTES TRANSCONTINENTALES CANADIENNES PAR CHEMIN DE FER.

### DE HALIFAX OU SAINT-JEAN À MONTRÉAL.

Les routes qui s'offrent entre Halifax et Montréal sont au nombre de quatre, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé, en tout ou en partie, comme suit : (les noms adoptés sont ceux des lignes principales) :

#### Route du chemin de fer Intercolonial—

	Milles.
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis.....	675
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.....	173
	848

(Ou par bateau rasseur de Lévis à Québec, et de là par le chemin de fer du Nord, C. P. R., aussi 173 miles.)

#### Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—

Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B....	275
Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag .....	146
Par le chemin de fer du Pacifique jusqu'à Montréal.	334
	775

#### Route du chemin de fer Grand-Tronc—

Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N. B.....	275
Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick...	90
Par le chemin de fer Maine-Central. ....	224

Total jusqu'à la jonction de Danville.....	589
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.....	270
	859

#### Route du chemin de fer de Témiscouata—

Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275
Par le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à Edmonton .....	170
Par le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à la Rivière-du-Loup .....	81
Par l'Intercolonial jusqu'à Lévis.....	115
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.....	173
	814

DE MONTRÉAL A LA COTE DU PACIFIQUE PAR LE CHEMIN DE FER CANADIEN  
DU PACIFIQUE.

*Ligne-mère.*

	Milles.
De Québec à la jonction de Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal).....	159
De Montréal (tête de la navigation transatlantique à la jonction de Saint-Martin).....	13
De la jonction de Saint-Martin à Callander.....	331
De Callander à Port-Arthur.....	649
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge, en face de Winnipeg ....	428
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry.....	1,257
De Savona's-Ferry à l'océan Pacifique à Port-Moody	213
	2,547
De Port-Moody à Vancouver.....	15
	2,906
Total de Montréal à Vancouver.....	2,906

Ce chemin de fer a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 28 juin 1886.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir : les ports de la Pointe-du-Chêne, de Pictou, d'Halifax, de Saint-Jean, de Sydney et de Sydney-Nord. Il se relie au Grand-Tronc à la frontière de la Chaudière et au chemin de fer Canadien du Pacifique à Québec, par bateau passeur entre Lévis et Québec.

La longueur totale du chemin est de 1,142 milles, à laquelle il faut ajouter pour les voies affectées au transport des marchandises, 12½ milles, ce qui représente un total de 1,154½ milles.

Voici quelles sont les distances de la ligne directe :—

	Milles.
De Lévis (en face de Québec) par Saint-Joseph et la jonction de Saint-Charles (14 milles) à Halifax.....	675
De Lévis à Saint-Jean.....	578
De Lévis <i>via</i> Truro { à Sydney .....	827
à Sydney-Nord.....	820

NOTE.—A Lévis, les voyageurs font correspondance avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et avec le Grand-Tronc. Les marchandises passent directement par la voie de l'ancienne ligne-mère entre le raccordement de la Chaudière et celui de Saint-Charles (17 milles), au lieu de passer par Lévis, dont la longueur est de 24 milles

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de long. Il s'étend de la jonction Windsor, sur l'Inter-colonial, à Windsor.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

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

LONGUEUR DE LA LIGNE.	Milles.
De Souris à Tignish.....	168
De Mount-Stewart à Georgetown.....	24
De Charlottetown à Royalty-Junction.....	5
D'Emerald-Junction au Cap- Traverse.....	13
D'Alberton au quai de Cascumpec.....	1
	<hr/>
	211

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, entre Charlottetown et Pictou et entre Georgetown et Pictou, et en hiver par des vapeurs construits *ad hoc*, entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou; il y a aussi un service de chaloupes à patins qui établit communication avec le Cap-Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin, sur la terre ferme, à une distance de neuf milles. Ici, au moyen de la ligne du Nouveau-Brunswick et du chemin de fer de Prince-Edouard, soit un parcours d'environ 40 milles, la correspondance se fait avec l'Intercolonial à Sackville. Ce service de chaloupes à patins est fait par le ministère de la marine, et des trains spéciaux transportent les malles et les attendent au Cap-Traverse, chaque fois que le ministère des postes le demande.

## CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables, sont les suivants :

1. Ceux du Saint-Laurent.
2. Le canal Welland.
3. Le canal du Saut-Sainte-Marie.
4. Ceux du Richelieu entre le Saint-Laurent et le lac Champlain.
5. Ceux de la rivière Ottawa.
6. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston.
7. Ceux de la Trent.
8. Le canal Saint-Pierre, Cap-Breton.

## LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.

Du détroit de Belle-Isle, à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux lieux, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de

dix à douze pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer durant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du canal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1884 que des travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à eau basse, sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada qui, en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., chap. 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 500 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et ici commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui rachètent les divers rapides par lesquels le chenal en amont est obstrué et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Supérieur, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 71 milles; la chute totale, directement rachetée par les écluses, est de 551 pieds; et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 51. Ce nombre diminuera lorsque le canal de Soulanges sera terminé.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Saut-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux entre Montréal et le lac Erié comprend des écluses dont voici les dimensions: longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils, 14 pieds. *La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds.*

#### CANAL LACHINE.

Longueur du canal .....	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses .....	5
Grandeur des écluses.....	270 pieds par 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	45 "
Hauteur de l'eau { à 2 écluses.....	18 "
{ à 3 écluses .....	14 "
Largeur moyenne du canal neuf.....	150 "

La profondeur du prisme du canal entre les écluses n'est actuellement adaptée qu'aux vaisseaux tirant 12 pieds d'eau.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Les anciennes écluses mesurent 200 pieds x 45 pieds. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et rachète les rapides Saint-Louis, première série des rapide sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

### CANAL DE BEAUHARNOIS.

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

Le canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15 $\frac{1}{4}$  milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous le nom des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Un canal d'un plan agrandi est en voie de construction sur la rive nord du fleuve.

### CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal.....	11 $\frac{1}{2}$ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	6
Dimensions des écluses.....	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	48 “
Hauteur de l'eau sur les seuils .....	14 “
Longueur du canal au fond .....	100 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	164 “

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45 pieds, peuvent aussi s'utiliser.

Depuis la tête du canal de Beauharnois jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 32 $\frac{3}{4}$  milles sur le lac Saint-François, navigable pour les vaisseaux du tonnage actuellement en usage.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

### CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-à-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

#### CANAL DE LA POINTE À FARRAN.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	200 x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse.....	3 $\frac{1}{2}$ pieds.
Tirant sur le seuil au niveau ordinaire de l'eau...	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 du canal de la Pointe-à-Farran la distance par le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter, si c'est nécessaire, le rapide de la Pointe-à-Farran. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

## CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal .....	3 $\frac{3}{8}$ milles.
Nombre d'écluses .....	2
Dimensions des écluses .....	270 x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	11 $\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils .....	14 "
Largeur du canal au fond.....	82 "
Largeur du canal à la surface de l'eau .....	152 "

On peut aussi se servir de la vieille écluse de 200 x 45 pieds.

De la tête du canal de la Pointe-à-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 vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides sans dangar.

## CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.....	7 $\frac{1}{8}$ milles.
Nombre d'écluses.....	4
Dimensions des écluses.....	{ 2—270 x 45 pieds. 2—200 x 45 "
Chute totale des écluses.....	15 $\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	14 "
Largeur du canal au fond .....	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4 $\frac{1}{2}$  milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

## CANAL DE MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest .....	5 $\frac{1}{8}$ milles.
Largeur au fond.....	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau .....	120 "
Profondeur à compter du plus bas niveau du lac.....	11 "

Pas d'écluses.

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal.....	27½ milles.	26¾ milles.
Ports auxiliaires (autrefois 3).....		2
Nombre d'écluses {	26	d'ascension 25
	1	
Dimensions.....	1 écluse .... 200 x 45	} 270 pds x 45 pds.
	1 " .... 200 x 45	
	1 (de partage) 230 x 45	
	24 écluses .... 150 x 45	
Chute totale des écluses.....	326¾ pds.	326¾ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	10¼ pds.	14 "

### BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal.—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland.....		2,322 pieds.
“ “ Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc .....	300	“
“ “ De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara .....	1,020	“
Nombre d'écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson.....		2
Dimensions des écluses.....		150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland .....		10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9	“ 10 pouces.

### CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal.....	21 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	{ 1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Chute des écluses.....	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pieds.

### BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal.....	1¾ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	185 x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse.....	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	11

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour le nouveau canal et l'autre pour l'ancien.

De Port-Dalhousie à Allanburgh,  $11\frac{3}{4}$  milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 394 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière du Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière du Saut-Sainte-Marie jusqu'à une courte distance du canal du Saut-Sainte-Marie. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérieur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth de 390 milles.

#### CANAL DU SAUT-SAINT-MARIE.

Longueur du canal, entre les extrémités des jetées à l'entrée.....	5,967 pieds.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	900 x 60 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau) ..	20 pieds 3 pouces.
Chute totale..	18 "
Largeur du canal au fond ....	141 " 8 pouces.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien.

#### MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal de Lachine, ainsi que par la région navigable du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa; et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de  $245\frac{5}{8}$  milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour racheter les difficultés qui s'offrent à la navigation :—

L'écluse de Sainte-Anne,	} Canaux de l'Ottawa.
Le canal de Carillon,	
Le canal de Grenville,	
Le canal Rideau.	

La différence de niveau (non compris celui du canal de Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine.....	8½	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne.....	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées.....	½	23½
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon.....	27	50½
Canal Carillon.....	¾	51½
Du canal Carillon au canal Grenville.....	6¼	57¾
Canal Grenville.....	6¾	63¾
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau.....	56	119¾
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston.....	126½	245¾

### ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal.....	½ mille.	½ mille.
Nombre d'écluses.....	1	1
Dimensions de l'écluse.....	190 x 45 pieds	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 “	9 “

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, rachète les rapides de Saint-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

### CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal.....	¾ mille.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	16 “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	100 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	110 “

Ce canal rachète les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal Rideau il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

## CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal.....	5 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses.....	5 “
Dimensions des écluses .....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	43 $\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	50 à 80 pieds.

Ce canal, qui rachète les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

## NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

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

Largeur navigable.....	126 $\frac{1}{2}$ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston.....	{ 35 d'ascension. 14 de chute.
Chute totale.....446 $\frac{1}{4}$	{ 282 $\frac{1}{4}$ d'ascension et 164 de chute. } à eau haute.
Dimensions des écluses.....	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal.....	4 $\frac{1}{2}$ pieds.
Largeur du canal au fond.....	{ 60 pieds dans la terre. 54 “ le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	80 “ la terre.

## CANAL DE PERTH.

Longueur du canal.....	6 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	134 x 32 pieds.
Chute totale.....	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils .....	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage .....	200 pieds.
Largeur du canal au fond .....	49 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	{ 40 pieds dans le roc. 60 “ l'argile.

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.



A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur du Richelieu entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly est de 7 pieds, et la distance est de 32 milles.

#### CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal.....	12 milles.
Nombre d'écluses.....	9 "

Dimensions des écluses :—

Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean...	122 pieds	} de 22½ à 24 } pieds de large.
" d'ascension 2.....	124 "	
" " 3, 4, 5, 6 .....	118 "	
" " 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses .....	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils .....	7 "	
Largeur du canal au fond .....	36 "	
" " à la surface de l'eau ...	60 "	

Le canal de Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal rachète les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

#### CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant de Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton; du lac Balsam par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron; la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet commencée en 1837 par le gouvernement impérial fut subséquemment abandonnée. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles .....		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley .....		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro' .. .	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à un point au delà du lac Balsam.....	61	
	132¼	32¾
Distance totale, baie de Quinté à un point au delà du lac Balsam.....		165
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du Scugog .....		27½

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée sont les suivantes : canaux avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénélon, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro' et le lac Balsam, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro, le barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otanabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et les lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides de Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles rachète les rapides de Burleigh et Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim (*Deer*).

Aux rapides de Buckhorn, 7 milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes de Fénélon.

Aux chutes de Fénélon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.



Ci-suit une liste des écluses, avec leur dimensions :

1	écluse à Rosedale (entretenu par le gouvernement d'Ontario).....	100' x 30'			
		x 4' 6" à 6' 6" profondeur d'eau sur le seuil.			
2	écluses à Fénélon.....	134' x 33' x 5' 0" à 7' 6"			profondeur d'eau sur le seuil.
1	do Lindsay.....	do 5' 0" à 7' 0"	do		do
1	do Bobcaygeon..	do 5' 8" à 7' 6"	do		do
1	do Buckhorn ....	do ' 0" à 9' 0"	do		do
1	do Lovesick .....	do 5' 0" à 9' 4"	do		do
2	do Burleigh .....	do 2' 4" à 7' 0"	do		do
1	do Pointe de Young (ouvrage du gouvernement provincial),	134' x 33'			
		x 5' 0" à 14' 0" profondeur d'eau sur le seuil.			
1	do Peterborough.	134' x 33" x 5' 0" à 10' 0"			profondeur d'eau sur le seuil.
1	do Hastings.....	do 7' 0" à 10' 6"	do		do
1	do Chisholms ....	do 5' 0" à 8' 6"	do		do

—  
13

#### CANAL DE SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal.....	environ 2,400 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	55 pieds.
Ecluse.....	une écluse de marée, 4 portes doubles.
Dimensions.....	200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils...	18 " à l'eau la plus basse.
Profondeur d'eau dans le canal.	19 " "
Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie Saint-Pierre .....	4 " "

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud au Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs du Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

#### CANAL DE SOULANGES.

On est à construire ce canal sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent au lieu d'agrandir le canal de Beauharnois sur la rive sud. Il suit une ligne qui s'étend en amont de la pointe des Cascades à la pointe de Macdonald, près de Coteau-Landing. Le projet comprend la construction d'un canal sur une ligne pratiquement droite, long de 14 milles, avec une écluse de prise d'eau et quatre écluses d'ascension rachetant une chute d'eau de 82½ pieds. (Le nombre d'écluses dans le canal de Beauharnois, y compris l'écluse de prise d'eau, est de neuf). Les dimensions des écluses seront celles du plan agrandi, c'est-à-dire : longueur, 270 pieds ; largeur, 45 pieds ; profondeur de l'eau sur les seuils, 14 pieds.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA 16 novembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 30 juin 1897, mais couvrant aussi les travaux de construction exécutés jusqu'au premier novembre courant. J'avais espérer vous remettre ce rapport plus tôt, mais il s'est écoulé beaucoup de temps avant de pouvoir obtenir les rapports de certains fonctionnaires qui avaient la direction de travaux; de là la raison de l'heure tardive de mon rapport. Je vous transmets en même temps:—

Premièrement.—Le rapport annuel du gérant général des chemins de fer de l'Etat, auquel sont annexés les rapports de l'ingénieur en chef et de l'inspecteur du service mécanique de la division de l'Intercolonial, ainsi que le rapport du surintendant de la division de l'Île du Prince-Edouard, avec les états de comptes préparés par les comptables de ces voies ferrées. (Partie I.)

Deuxièmement.—Les rapports annuels des ingénieurs surintendants des divers canaux. (Partie II.)

Troisièmement.—Un état indiquant la situation des subventions accordées pour aider à la construction des chemins de fer, ainsi qu'une liste des actes concernant les subventions aux chemins de fer. (Partie III.)

Quatrièmement.—Etat des contrats passés dans le cours de l'exercice, préparé par M. Doull. (Partie IV.)

Cinquièmement.—Etat des sources de pouvoir hydraulique et autres propriétés de l'Etat louées par le ministère durant l'exercice, préparé par M. Doull. (Partie IV.)

Sixièmement.—Etat des propriétés acquises ou détériorées durant l'exercice, préparé par M. Doull. (Partie IV.)

Septièmement.—Conventions relatives aux subventions accordées pour aider à la construction des chemins de fer, passées durant l'exercice, état préparé par M. Doull. (Partie IV.)

Huitièmement.—Statistique des canaux pour la période de navigation de 1896, compilée par M. Devlin. (Partie V.)

Neuvièmement.—Statistique des chemins de fer, pour l'exercice clos le 30 juin 1897, compilation de M. Ridout d'après les rapports des compagnies de chemin de fer. (Partie VI.)

TABLEAU indiquant la longueur des chemins de fer de l'Etat en exploitation au 30 juin 1896.

## DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

	Milles.	Au total
De la Jonction de la Chaudière à Halifax.....	678	
De Moncton à Saint-Jean.....	89	
De Truro à Sydney.....	217	
De la Jonction d'Oxford à Pictou.....	70	
De la Jonction de la Chaudière à Lévis.....	8	
De Lévis à la Jonction de Saint-Charles <i>via</i> Harlaka...	14	
De la Jonction de Dalhousie à Dalhousie.....	7	
De la Jonction de Derby à Indiantown.....	14	
De la Jonction de Painsec à Indiantown..	11	
De la Jonction de Pugwash à Pugwash..	5	
De la Jonction de Stellarton à Brown's-Point.....	12	
De la Jonction Sydney-Nord à Sydney-Nord. .	5	
De New-Glasgow à Pictou-Landing... ..	7	
De l'embranchement de Dartmouth.....	11½	
	<hr/>	1,148½

## EMBRANCHEMENTS, SERVICE DES MARCHANDISES.

Rivière-du-Loup, embranchement du quai.....	4	
Rimouski do .....	2	
Newcastle do .....	2	
Dorchester do .....	1	
Courtney-Bay do .....	1	
Sackville do .....	½	
Stewiacke do .....	1	
Embranchement de la filature de coton de Halifax.....	1	
	<hr/>	12½
Total .....		1,161

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

De la Jonction de Windsor à Windsor.....	32
--	----

## DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

De Souris à Tignish.....	168
De Mount-Stewart à Georgetown.....	24
De Charlottetown à Royalty-Junction.....	5
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse. . .	13
D'Alberton au quai de Cascumpec.....	1
	<hr/>
	211

Longueur totale des chemins de fer de l'Etat. .... 1,404

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice peuvent se chiffrer comme suit :—

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles en exploitation.	—	Sommes.	Profits.	Pertes.
			\$ c.	\$ c.	\$ c.
Division de l'Intercolonial.	1,145	Recettes .....	2,866,028 02		
		Frais d'exploitation.....	2,925,968 67		
Embranchement de Windsor	32	des recettes.....	40,603 23		59,940 65
		Entretien.....	10,821 04	29,782 19	
Division de l'Ile du Prince-Edouard.....	211	Recettes.....	153,443 13		
		Frais d'exploitation.....	240,489 90		37,046 77
		Profits déduits des pertes .....		29,782 19	146,987 42
Nombre total de milles.	1,388	Perte nette.....			29,782 19
					117,205 23

Une soigneuse attention a été portée à l'entretien de la voie et du matériel roulant, qui sont tous deux en satisfaisant état. Je regrette de dire que les affaires de l'Intercolonial n'accusent pas d'amélioration.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

—	1895-96.	1896-97.
	\$ c.	\$ c.
Division de l'Intercolonial.....	2,957,640 10	2,866,028 02
Embranchement de Windsor.....	36,561 83	40,603 23
Division de l'Ile du Prince-Edouard.....	146,476 54	153,443 13
Total .....	3,140,678 47	3,060,074 35

Ce qui accuse une diminution de \$80,604.12 de produit brut.

Les frais d'exploitation bruts des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

—	1895-96.	1896-97.
	\$ c.	\$ c.
Division de l'Intercolonial.....	3,012,827 62	2,925,968 67
Embranchement de Windsor.....	16,476 46	10,821 04
Division de l'Ile du Prince-Edouard.....	225,188 56	240,479 90
Total.....	3,254,442 64	3,177,269 61

Ce qui, en comparaison de l'exercice précédent, accuse, pour l'année, une diminution de frais d'exploitation de \$77,173.03, qui se répartit ainsi:—

	1895-96.	1896-97.	Différence.	
			Augmentation.	Diminution.
	l \$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Frais de traction .....	1,047,967 27	1,051,238 89	3,271 62	.....
Dépenses pour wagons.....	693,747 00	750,480 08	56,733 08	.....
Entretien de la voie et des travaux d'art.....	890,218 71	737,609 94	.....	152,608 77
Dépenses des gares.....	411,697 50	413,841 24	2,143 74	.....
Frais généraux.....	209,748 81	218,435 68	8,686 87	.....
Circulation des wagons.....	1,063 35	5,663 78	4,600 43	.....
	3,254,442 64	3,177,269 61	75,435 74	152,608 77
				75,435 74
Diminution nette.....				77,173 03

### DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

En comparaison de l'hiver précédent, le transport des voyageurs d'outre-mer arrivés par Halifax accuse un léger accroissement pour la saison d'hiver 1896-97.

ETAT COMPARATIF du transport des voyageurs d'outre-mer arrivés par Halifax, pendant les hivers 1895-96 et 1896-97.

Nom du steamer.	1895-96. Nombre de passagers.			Nomi du steamer.	1896-97. Nombre de passagers.		
	1re classe.	2e classe.	Total.		1re classe.	2e classe.	Total.
Numidian.....	49	479	528	Mongolian .....	29	351	380
Salvador.....	61	491	552	Labrador.....	96	462	358
Mongolian.....	25	297	322	Numidian.....	29	204	233
Vancouver.....	66	293	359	Vancouver.....	64	496	560
Laurentian.....	43	502	545	Laurentian.....	41	307	348
Parisian.....	21	493	514	Scotsman.....	42	251	293
Scotsman.....	37	570	607	State of Nebraska.....	4	43	47
State of Nebraska.....	4	132	136	Parisian.....	52	453	505
				Siberian.....	.....	102	102
Total.....	306	3,257	3,563	Scotia.....	.....	279	279
				Prussia.....	.....	471	471
				Total.....	357	3,419	3,776

Sur ces 3,563 passagers de 1896-97, 2,197 sont passés *via* Saint-Jean, par le chemin de fer Pacifique, et 1,366 sont passés *via* la Chaudière par le Grand-Tronc.

— Sur les 3,776 passagers de 1896-97, 2,993 sont passés *via* Saint-Jean, par le chemin de fer Pacifique, et 783 sont passés *via* la Chaudière par le Grand-Tronc.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## ÉTAT COMPARATIF du mouvement des marchandises venues par mer pendant les hivers de 1895-96 et 1896-97.

Noms des lignes de steamers.	Hiver de 1895-96.			Noms des lignes de steamers.	Hiver de 1896-97.		
	Tonnes d'arrimage	Tonnes, poids.	Au total.		Tonnes d'arrimage	Tonnes, poids.	Au total.
Ligne Allan, de Liverpool.....	1,121	1,499	2,620	Ligne Allan, de Liverpool.....	1,172	721	1,893
Ligne Dominion, de Liverpool.....	362	401	763	Ligne Dominion, de Liverpool.....	707	263	970
Canada et Terre-Neuve, de Liverpool.....	115	1,138	1,253	Canada et Terre-Neuve, de Liverpool.....	6	975	981
Ligne Furness, de Londres.....	601	717	1,318	Ligne Furness, de Londres.....	2,191	1,280	3,471
Ligne Donaldson, de Glasgow.....	155	347	502				
Total.....	2,354	4,102	6,456	Total.....	4,076	3,239	7,315

L'état qui précède indique une augmentation de 859 tonnes dans le mouvement des marchandises venues par mer, pendant l'hiver de 1896-97, en comparaison de l'hiver de 1895-96.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital, au 30 juin 1897 :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.						Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons à plate-forme découverte.	Wagons à houille, de toutes sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.	Wagons à plate-forme découverte.								
	204	15	92	7	94	24	99	2,071	2,209	999	44	10	21	2	
	...	5	.....	.....	.....	39	.....	103	110	418	.....	.....	.....	.....	
Total.....	204	20	92	7	94	63	99	2,174	2,319	2,075	44	10	21	2	

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant reconstruit pendant l'exercice clos le 30 juin 1897, sur et à même le revenu, pour maintenir le matériel en bon état :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.						Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons à plate-forme découverte.	Wagons à houille, de toutes sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.	Wagons à plate-forme découverte.								
Total.....	9	.....	.....	.....	.....	2	.....	110	59	204	.....	.....	1	.....	

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1876, date à laquelle ce chemin a été livré à la circulation comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.		Produits nets.		Profits.		Pertes.		Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
1876-77.....	714	1,661,673	55	1,154,445	33	.....	.....	507,228	22	421,327	613,420
1877-78.....	714	1,816,273	56	1,378,946	78	.....	.....	432,326	78	522,710	618,957
1878-79.....	714	2,010,183	22	1,294,009	69	.....	.....	716,083	53	510,861	640,101
1879-80.....	829	1,603,429	71	1,506,298	48	.....	.....	97,131	23	561,924	581,483
1880-81.....	840	1,759,851	27	1,760,393	92	.....	542 65	.....	.....	725,777	631,245
1881-82.....	840	2,069,657	48	2,079,262	66	.....	9,605 18	.....	.....	838,956	779,994
1882-83.....	840	2,360,373	27	2,370,910	10	.....	10,547 83	.....	.....	970,961	878,600
1883-84.....	887	2,377,433	62	2,384,414	92	.....	6,981 30	.....	.....	1,009,237	944,636
1884-85.....	941	2,519,751	56	2,441,203	66	.....	.....	78,547	90	989,936	957,228
1885-86.....	946	2,583,999	67	2,450,093	88	.....	.....	133,905	79	1,023,788	932,880
1886-87.....	966	2,922,369	62	2,660,116	93	.....	.....	262,252	69	1,143,020	942,784
1887-88.....	971	3,366,781	74	2,983,336	05	.....	.....	333,445	69	1,288,823	1,040,163
1888-89.....	971	3,244,647	73	2,967,801	00	.....	.....	276,846	73	1,218,877	1,136,272
1889-90.....	971	3,560,575	74	3,012,739	87	.....	.....	547,835	87	1,368,819	1,219,233
1890-91.....	1,094	3,662,341	94	2,977,395	38	.....	.....	684,946	56	1,304,534	1,298,304
1891-92.....	1,142	3,439,377	00	2,945,441	97	.....	.....	493,935	03	1,264,575	1,297,732
1892-93.....	1,142	3,045,317	50	3,065,499	09	.....	20,181 59	.....	.....	1,388,080	1,292,878
1893-94.....	1,142	2,981,671	98	2,987,510	27	.....	5,833 29	.....	.....	1,342,710	1,301,062
1894-95.....	1,142	2,936,902	74	2,940,717	95	.....	3,815 21	.....	.....	1,267,816	1,352,667
1895-96.....	1,142	3,012,827	62	2,957,640	10	.....	.....	55,187	52	1,379,618	1,471,866
1896-97.....	1,145	2,925,968	67	2,866,028	02	.....	.....	59,940	65	1,296,028	1,501,690

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à la Jonction de la Chaudière et à Saint-Jean, en destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe.

Exercice.	Pour l'ouest.		Aux stations locales.	Total.
	Via Chaudière.	Via Saint-Jean.		
1876-77.....	.....	.....	103,420	103,420
1877-78.....	.....	.....	97,043	97,043
1878-79.....	.....	.....	112,232	112,532
1879-80.....	.....	.....	135,369	136,466
1880-81.....	.....	.....	174,483	184,607
1881-82.....	.....	.....	218,364	248,158
1882-83.....	.....	.....	227,380	262,423
1883-84.....	.....	.....	252,014	293,562
1884-85.....	.....	.....	213,791	349,004
1885-86.....	.....	.....	215,272	407,592
1886-87.....	.....	.....	233,178	453,585
1887-88.....	.....	.....	309,727	529,659
1888-89.....	.....	.....	338,538	526,487
1889-90.....	.....	.....	366,967	556,546
1890-91.....	.....	.....	344,829	498,038
1891-92.....	.....	.....	392,441	433,806
1892-93.....	.....	.....	402,653	543,296
1893-94.....	.....	.....	367,390	478,691
1894-95.....	.....	.....	310,253	385,200
1895-96.....	.....	.....	369,708	432,513
1896-97.....	.....	.....	331,469	382,172

C'est donc pendant l'exercice 1886-87 que ce chemin a transporté à l'ouest la plus grande quantité de houille, soit 220,407 tonnes; depuis lors, le mouvement de houille en transit pour les endroits situés à l'ouest du chemin de fer Intercolonial a diminué.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

**TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté pour expédition à Halifax, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—**

Année.	Boisseaux.		Total.	Année.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	Via St-Jean.			Via Chaudière.	Via St-Jean.	
1876-77.....				1888-89.....	129,725		129,725
1877-78.....				1889-90.....	502,012		502,012
1878-79.....				1890-91.....	148,803	69,534	218,337
1879-80.....				1891-92.....	745,997	519,500	1,265,497
1880-81.....				1892-93.....	155,306	197,669	352,975
1881-82.....				1893-94.....	Nil.	8,026	8,026
1882-83.....	31,011		31,011	1894-95.....	Nil.	Nil.	Nil.
1883-84.....	73,389		73,389	1895-96.....	Nil.	Nil.	Nil.
1884-85.....	300,901		300,901	1896-97.....	Nil.	Nil.	Nil.
1885-86.....	389,122		389,122				
1886-87.....	575,880		575,880	Total.....	3,121,167	794,729	3,915,896
1887-88.....	69,021		69,021				

**TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportés, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—**

Année.	Barils.	Année.	Barils.
1876-77.....	254,710	1887-88.....	871,838
1877-78.....	657,778	1888-89.....	948,514
1878-79.....	630,329	1889-90.....	1,116,050
1879-80.....	533,248	1890-91.....	1,013,129
1880-81.....	672,310	1891-92.....	954,015
1881-82.....	692,095	1892-93.....	856,913
1882-83.....	983,916	1893-94.....	944,967
1883-84.....	817,134	1894-95.....	938,351
1884-85.....	935,977	1895-96.....	822,097
1885-86.....	761,127	1896-97.....	847,701
1886-87.....	763,894		

**TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—**

Année.	Boisseaux.	Année.	Boisseaux.
1876-77.....	292,852	1887-88.....	1,219,035
1877-78.....	331,170	1888-89.....	1,526,158
1878-79.....	302,921	1889-90.....	2,610,202
1879-80.....	534,021	1890-91.....	2,890,921
1880-81.....	565,678	1891-92.....	3,776,677
1881-82.....	560,253	1892-93.....	1,514,619
1882-83.....	1,195,601	1893-94.....	1,304,684
1883-84.....	654,673	1894-95.....	1,036,384
1884-85.....	734,902	1895-96.....	1,064,385
1885-86.....	849,800	1896-97.....	1,093,499
1886-87.....	1,018,395		



TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transporté, pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77.....	58,096,474	1887-88.....	197,755,272
1877-78.....	56,626,547	1888-89.....	199,507,777
1878-79.....	55,626,696	1889-90.....	210,886,071
1879-80.....	55,462,654	1890-91.....	184,188,324
1880-81.....	72,841,388	1891-92.....	175,474,340
1881-82.....	78,356,418	1892-93.....	181,211,013
1882-83.....	104,633,417	1893-94.....	200,507,949
1883-84.....	131,120,948	1894-95.....	202,247,269
1884-85.....	138,493,675	1895-96.....	226,332,715
1885-86.....	117,186,512	1896-97.....	243,355,725
1886-87.....	161,801,763		

TABLEAU indiquant le nombre de têtes de bétail transportées pendant chaque exercice, sur le chemin, depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77.....	34,414	1887-88.....	98,302
1877-78.....	46,498	1888-89.....	85,960
1878-79.....	47,584	1889-90.....	86,771
1879-80.....	70,990	1890-91.....	95,529
1880-81.....	61,574	1891-92.....	87,889
1881-82.....	73,479	1892-93.....	93,369
1882-83.....	68,338	1893-94.....	79,203
1883-84.....	60,090	1894-95.....	72,106
1884-85.....	70,785	1895-96.....	64,051
1885-86.....	74,498	1896-97.....	72,082
1886-87.....	82,896		

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, *via* le port d'Halifax, transportées sur le chemin pendant chaque exercice, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe :—

Exercice.	<i>Via</i> Chaudière à destin. et en provenance de l'ouest.	<i>Via</i> Saint-Jean à destin. et en provenance de l'ouest.	A destination et en provenance de l'ouest.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1876-77.....	14,949		3,405	18,354
1877-78.....	21,628		2,643	24,271
1878-79.....	21,073		4,952	26,025
1879-80.....	15,454		3,334	18,788
1880-81.....	21,607		4,168	25,775
1882-83.....	24,875		7,911	32,786
1883-84.....	19,696		6,533	26,229
1884-85.....	22,787		8,405	31,192
1885-86.....	13,464		8,216	21,680
1886-87.....	16,923		9,811	26,734
1887-88.....	41,864		8,878	50,742
1888-89.....	17,340		11,481	28,821
1889-90.....	9,895		11,730	21,625
1890-91.....	9,923		10,764	20,687
1891-92.....	9,719	17	23,835	33,571
1892-93.....	7,295	100	12,319	19,714
1893-94.....	3,023	204	13,455	16,682
1894-95.....	6,749	213	10,399	17,361
1895-96.....	3,767	314	16,748	20,829
1896-97.....	2,654	263	17,239	20,156

Le bois méplat ne figure pas dans l'état qui précède, mais il en a été transporté 83,100 tonneaux en 1896-97.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

**TABLEAU** indiquant le nombre de tonnes de sucre brut et raffiné transporté pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe :—

Exercice.	Sucre brut.				Sucre raffiné.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1876-77.....	340			340				
1877-78.....	186			186				
1878-79.....	1,041			1,041				
1879-80.....	12,220			12,220				
1880-81.....	13,872			13,872	4,022		2,902	6,924
1881-82.....	14,256		1,290	15,546	7,146		3,607	10,753
1882-83.....	9,465		508	9,973	11,126		5,497	16,623
1883-84.....	13,778		3,068	16,846	14,543		7,265	21,808
1884-85.....	10,381		3,661	14,042	18,024		8,445	26,469
1885-86.....	4,394		3,998	8,392	7,660		5,858	13,518
1886-87.....	20,450		8,500	28,950	15,044		8,395	23,439
1887-88.....	14,320		14,085	28,405	21,641		7,133	28,774
1888-89.....	24,358		7,160	31,518	12,955		11,120	24,075
1889-90.....	7,390		8,913	16,303	6,778		6,125	12,903
1890-91.....	5,088	4,670	8,215	17,973	10,130	468	5,996	16,594
1891-92.....	7,142	3,960	10,535	21,637	12,633	7,674	12,414	32,721
1892-93.....	Nil.	Nil.	10,137	10,137	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94.....	Nil.	Nil.	6,775	6,775	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95.....	Nil.	Nil.	10,342	10,342	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96.....	Nil.	Nil.	9,824	9,824	15,138	13,734	11,309	40,181
1896-97.....	Nil.	Nil.	4,925	4,925	5,694	8,069	6,957	20,720

**TABLEAU** indiquant le nombre de tonnes de poisson frais et salé transporté pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe :—

Exercice.	Poisson frais.				Poisson salé.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1876-77.....	530	921	527	1,978	551	1,848	802	3,201
1877-78.....	596	1,015	474	2,085	998	1,644	805	3,347
1878-79.....	471	1,336	817	2,624	988	1,038	1,048	2,974
1879-80.....	519	1,362	453	2,334	1,612	2,238	959	4,809
1880-81.....	498	1,879	920	3,297	2,418	937	1,051	4,406
1881-82.....	475	1,619	957	3,051	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-83.....	542	384	393	1,319	3,299	759	1,354	5,412
1883-84.....	838	1,682	412	2,932	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85.....	1,062	1,885	484	3,431	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86.....	1,669	1,645	902	4,216	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87.....	1,278	1,572	2,008	4,858	3,236	569	1,747	5,532
1887-88.....	1,533	1,477	1,031	4,041	2,617	476	1,099	4,193
1888-89.....	2,474	2,000	1,870	6,344	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90.....	2,235	1,787	2,111	6,223	2,449	847	3,288	6,584
1890-91.....	2,029	2,788	1,848	6,665	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92.....	1,367	1,746	547	3,660	1,946	928	1,889	4,763
1892-93.....	1,683	1,875	3,340	6,898	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94.....	1,959	2,192	2,224	6,375	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95.....	2,006	3,726	1,160	6,892	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96.....	1,966	3,059	1,319	6,344	1,863	1,087	2,791	5,741
1896-97.....	3,307	3,115	1,286	7,708	2,168	1,176	2,536	5,880

L'on a enlevé les rails en acier de 56 livres sur un parcours de 13½ milles, pour les remplacer, aux frais du revenu, par 1,418 tonnes de rails de 67 livres, et 288,949 traverses ont été renouvelées.

## COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel, au 30 juin 1897 :—

Voie, etc.....	\$47,593,553 30
Matériel roulant.....	7,822,603 85
Total.....	<u>\$55,416,157 15</u>

L'embranchement sur Dartmouth, qui se relie à la ligne-mère à la Jonction de Windsor et dont le parcours est de 11½ milles, est terminé et en exploitation.

L'agrandissement de la cour et du dépôt à marchandises du côté est de la rue Water, à la tête de ligne en eau profonde à Halifax, facilite beaucoup les affaires de la gare.

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin continue à être exploité par la Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic, autrefois la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, compagnie recevant les deux tiers des recettes brutes pour l'exploitation du trafic, et l'Etat un tiers pour l'entretien de la voie et des travaux d'art.

L'on a enlevé les anciens rails de fer sur un parcours de deux milles pour les remplacer par des rails d'acier de 56 livres à la verge.

La voie a été entretenue en bon état.

TABLEAU indiquant les recettes et leur partage entre l'embranchement de Windsor et la ligne principale du chemin de fer Intercolonial de Windsor à Halifax, les frais d'entretien et les recettes nettes de l'embranchement de Windsor pendant chaque exercice depuis 1880.

Exercice.	Milles en exploitation.	Un tiers des recettes brutes.		Part du ½ des recettes brutes créditée à la ligne de la Jonct. W. jusqu'à Halifax.		Part du ½ des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.		Coût de l'entretien.		Profits.		Pertes.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
1880-81..	32	28,434	29	7,217	76	21,216	53	20,502	26	714	27	.....	.....
1881-82..	32	28,461	07	7,407	88	21,053	19	13,099	55	7,953	64	.....	.....
1882-83..	32	32,199	77	8,085	88	24,113	89	23,103	93	1,009	96	.....	.....
1883-84..	32	30,428	39	7,409	46	23,018	93	22,140	86	878	07	.....	.....
1884-85..	32	32,246	30	7,794	95	24,451	35	18,751	96	5,699	39	.....	.....
1885-86..	32	31,185	63	7,527	52	23,658	11	19,229	49	4,428	62	.....	.....
1886-87..	32	33,564	58	8,237	00	25,327	58	26,042	33	.....	714 75	.....	.....
1887-88..	32	32,242	85	7,689	30	24,553	55	24,040	33	513	22	.....	.....
1888-89..	32	37,313	43	8,941	32	28,372	11	20,856	50	7,515	61	.....	.....
1889-90..	32	39,544	19	9,381	73	30,162	46	18,982	82	11,179	64	.....	.....
1890-91..	32	33,519	56	9,284	43	30,235	13	28,931	71	1,303	42	.....	.....
1891-92..	32	42,891	23	9,382	38	33,508	85	19,514	37	13,994	48	.....	.....
1892-93..	32	43,901	28	9,585	17	34,316	11	16,889	95	17,426	16	.....	.....
1893-94..	32	41,834	70	8,859	23	32,975	47	17,645	09	15,330	88	.....	.....
1894-95..	32	50,703	84	11,626	20	39,077	64	14,640	07	24,437	57	.....	.....
1895-96..	32	47,456	74	10,894	91	36,561	83	16,476	46	20,085	37	.....	.....
1896-97..	32	54,208	81	13,605	58	40,603	23	10,821	04	29,782	19	.....	.....

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### COMPTE DU CAPITAL.

Coût total de la voie et du matériel roulant au 30 juin 1897:—

Voie, etc.....	\$3,291,836 38
Matériel roulant.....	458,729 00

Total ..... \$3,750,565 38

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit:—

Locomotives.	Voitures à voyageurs.				Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons à plates-formes découvertes.	Fourgons de conducteurs.	Fourgons de payeurs.	Chasse-neige.	Flangers.
	1re classe.	2e classe.	Wagons à bagage et fumoirs.	Wagons particuliers.						
21	17	13	6	1	175	125	3	1	8	7

Le matériel roulant reconstruit pendant l'exercice se compose de:—1 locomotive, 1 wagon de première, 9 wagons fermés et à bestiaux, 8 wagons à plates-formes découvertes, 1 chasse-neige et 1 flanger.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin au trafic:—

Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.		Recettes brutes.		Pertes.	Tonnes de marchandises transportées	Nombre de voyageurs transportés.
		\$	cts.	\$	cts.			
1875-76.....	199	214,930	43	118,060	96	96,869	47	28,358
1876-77.....	199	228,595	25	130,664	92	97,930	33	41,039
1877-78.....	199	221,599	49	135,899	60	85,699	89	38,923
1878-79.....	199	223,313	12	125,855	99	97,457	21	38,668
1879-80.....	199	164,640	55	113,851	11	50,789	44	37,208
1880-81.....	199	203,122	88	131,131	43	71,991	45	45,396
1881-82.....	199	228,259	97	137,267	54	90,922	43	48,315
1882-83.....	199	252,808	41	146,170	42	106,637	99	51,920
1883-84.....	199	236,428	13	144,504	12	91,924	01	51,841
1884-85.....	211	211,207	01	158,588	06	52,618	95	57,346
1885-86.....	211	216,744	34	155,584	36	61,159	98	57,913
1886-87.....	211	204,237	37	155,303	37	48,934	00	53,589
1887-88.....	211	229,639	95	158,363	62	71,276	33	59,603
1888-89.....	211	247,559	44	171,369	56	76,189	89	55,682
1889-90.....	211	266,485	85	160,971	78	105,514	07	51,604
1890-91.....	211	257,990	08	174,258	05	83,732	03	59,511
1891-92.....	211	259,706	38	157,442	69	132,263	69	51,065
1892-93.....	211	226,422	17	162,690	42	63,731	75	56,718
1893-94.....	211	226,891	06	158,533	33	68,357	23	53,577
1894-95.....	211	232,905	19	149,654	71	83,250	41	48,325
1895-96.....	211	225,138	56	146,476	54	78,662	02	46,395
1896-97.....	211	240,489	90	153,443	13	87,046	77	52,151

On a remplacé les anciens rails en fer sur un parcours de 12½ milles par des rails en acier de 50 livres à la verge, de sorte que la voie est maintenant dans l'état qui suit:—

Rails d'acier (50 livres à la verge).....	Milles. 139
Rails de fer (40 livres à la verge).....	72

Longueur totale du chemin ..... 211

Le renouvellement des 12½ milles de voie a pris 1,000 tonnes de rail d'acier de 50 livres à la verge.

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état d'exploitation.

### CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

La compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs ayant demandé au gouvernement de prendre ce chemin et de l'exploiter comme partie de l'Intercolonial, donnant l'assurance que la chose pouvait se faire avec profit, le gouvernement décida finalement d'en faire l'essai en entretenant et en exploitant le chemin durant quelques mois, à compter du 26 décembre 1896; le gouvernement cessa de l'exploiter et le remit à la compagnie le 31 mai 1897. La longueur du chemin est de 79 milles, et la ligne s'étend de son point de raccordement avec l'Intercolonial, à Métapédia, jusqu'à la station de Caplin.

Voici quels sont les résultats de l'exploitation durant la période indiquée :—

Frais d'exploitation.....	\$18,679 97
Recettes brutes.....	6,725 08

Pertes.....	\$11,954 89
-------------	-------------

Les travaux qui suivent sont inclus dans les frais d'exploitation susmentionnés :

Enlèvement de la neige et de la glace de la voie.....	\$4,812 24
---	------------

Réparation des dégâts faits par la tempête du 28 avril 1897.....	1,100 00
---	----------

	\$5,912 24
--	------------

Les résultats de ces quelques mois d'exploitation ont été tels qu'ils ont enlevé l'idée d'acquérir la ligne et d'en faire un embranchement de l'Intercolonial. Il est hors de tout doute, cependant, que l'exploitation du chemin est d'une grande commodité pour la région qu'il dessert.

### COMPTE DU CAPITAL.

J'ai fait un voyage sur le chemin de fer Canadien du Pacifique d'Ottawa à Vancouver, et j'ai examiné les travaux faits et en cours d'exécution conformément à la sentence arbitrale.

Sur la division de Savona's-Ferry, à Emory's-Bar, les travaux d'arbitrage sont presque finis, ce qui rend le chemin durable, et l'alignement du chemin a été aussi beaucoup amélioré. Le montant adjugé par les arbitres a été consciencieusement et profitablement employé.

Le montant total adjugé par les arbitres à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était de \$579,255 20

Le relevé suivant fait voir comment les travaux ont marché d'époque en époque :—

Somme d'ouvrage fait avant la date de la sentence arbitrale, juillet 1891.....	\$202,675 20
--	--------------

Somme d'ouvrage fait depuis :

De juillet 1891 à février 1892.....	11,966 79
-------------------------------------	-----------

En février 1892.....	188 15
----------------------	--------

mars ".....	9,160 77
-------------	----------

avril ".....	16,674 16
--------------	-----------

mai ".....	16,010 86
------------	-----------

juin ".....	21,696 89
-------------	-----------

juillet ".....	21,907 15
----------------	-----------

août ".....	19,477 77
-------------	-----------

septembre ".....	21,182 75
------------------	-----------

octobre ".....	22,278 71
----------------	-----------

novembre ".....	12,349 29
-----------------	-----------

décembre ".....	4,772 04
-----------------	----------

A reporter.....	\$380,330 53	\$579,255 20
-----------------	--------------	--------------

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Somme d'ouvrage fait depuis—Fin.

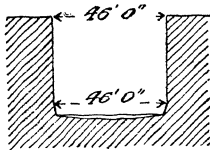
	Report.....		\$380,330 53	\$579,255 20
janvier	1893	.....	6,183 40	
février	"	.....	3,873 20	
mars	"	.....	4,014 85	
avril	"	.....	10,815 33	
mai	"	.....	10,445 76	
juin	"	.....	8,329 18	
juillet	"	.....	6,269 49	
août	"	.....	7,889 02	
septembre	"	.....	11,954 28	
octobre	"	.....	9,398 85	
novembre	"	.....	1,920 40	
décembre	"	.....	Nil	
janvier	1894	.....	Nil	
février	"	.....	84 37	
mars	"	.....	2,026 64	
avril	"	.....	6,108 73	
mai	"	.....	8,455 57	
juin	"	.....	615 20	
juillet	"	.....	4,702 91	
août	"	.....	8,919 75	
septembre	"	.....	6,352 62	
octobre	"	.....	4,932 97	
novembre	"	.....	282 18	
décembre	"	.....	212 06	
janvier	1895	.....	Nil	
février	"	.....	Nil	
mars	"	.....	Nil	
avril	"	.....	390 56	
mai	"	.....	1,387 77	
juin	"	.....	4,357 23	
juillet	"	.....	4,689 27	
août	"	.....	7,615 10	
septembre	"	.....	8,885 20	
octobre	"	.....	10,832 50	
novembre	"	.....	3,237 63	
décembre	"	.....	777 70	
janvier	1896	.....	Nil	
février	"	.....	Nil	
mars	"	.....	860 04	
avril	"	.....	1,800 84	
mai	"	.....	4,983 97	
juin	"	.....	4,141 20	
juillet	"	.....	3,553 80	
août	"	.....	3,183 96	
septembre	"	.....	3,173 09	
octobre	"	.....	2,728 39	
novembre	"	.....	826 34	
décembre	"	.....	33 92	
janvier	1897	.....	.....	
février	"	.....	.....	
mars	"	.....	.....	
avril	"	.....	.....	
mai	"	.....	.....	
juin	"	.....	49 31	
juillet	"	.....	335 08	
août	"	.....	475 51	
			572,445 70	
	Balance.....		\$6,809 50	

### OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

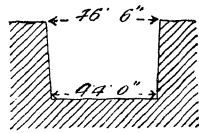
Il n'est que juste de faire remarquer ici qu'au nombre des ouvrages et entreprises que la compagnie a exécutés pour améliorer solidement son chemin, sous forme de construction de ponts métalliques, de formation de remblais solides, et l'adoption des appareils les plus nouveaux pour son matériel roulant dans le but de protéger la vie et d'assurer le confort de ses voyageurs et de ses employés, la compagnie a actuellement 7,589 wagons à marchandises munis d'attelages automatiques, et 5,056 wagons à marchandises munis de freins automatiques.

Relevé des opérations du chemin de fer Canadien du Pacifique pendant chacun des exercices clos le 30 juin, depuis que le chemin a été ouvert jusqu'à la côte du Pacifique, en juin 1886.

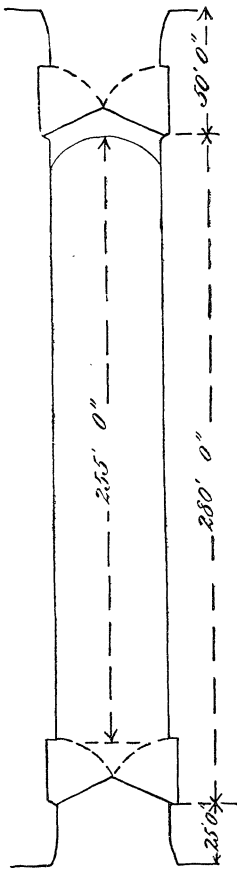
	1886-87. Milles, 4,274.	1887-88. Milles, 4,662.	1888-89. Milles, 4,974.	1889-90. Milles, 5,086.	1890-91. Milles, 5,537.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Recettes.....	10,650,254 08	12,711,010 01	13,016,611 81	15,572,985 62	18,672,174 04
Frais d'exploitation.....	7,299,045 16	9,034,360 27	8,997,312 05	9,424,166 45	11,538,133 53
Revenu net.....	\$3,351,208 82	\$3,676,649 74	\$4,019,299 76	\$6,148,819 17	\$7,134,040 51
Voyageurs transportés.....	1,949,215	2,135,735	2,457,306	2,685,730	2,971,774
Tonnes de march. transportées	2,118,319	2,321,957	2,636,121	3,006,684	3,675,113
	1891-92. Milles, 5,537.	1892-93. Milles, 5,782.	1893-94. Milles, 6,094.	1894-95. Milles, 6,159.	1895-96. Milles, 6,211.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Recettes.....	20,789,104 17	20,795,304 66	19,357,098 05	17,912,273 60	20,175,384 99
Frais d'exploitation.....	12,441,126 28	12,665,587 12	12,447,808 03	11,282,506 00	12,202,360 50
Revenu net.....	\$8,347,977 89	\$8,129,717 54	\$6,909,290 02	\$6,629,767 60	\$7,973,024 49
Voyageurs transportés.....	3,150,684	3,335,598	3,153,340	2,892,995	3,036,619
Tonnes de march. transportées	4,058,575	4,266,348	4,014,915	3,720,567	4,576,632
	1896-97. Milles, 6,314.				
	\$ c.				
Recettes.....	21,242,638 75				
Frais d'exploitation.....	12,576,800 42				
Revenu net.....	8,665,838 33				
Voyageurs transportés.....	\$2,987,163 00				
Tonnes de march. transportées	4,640,578 00				



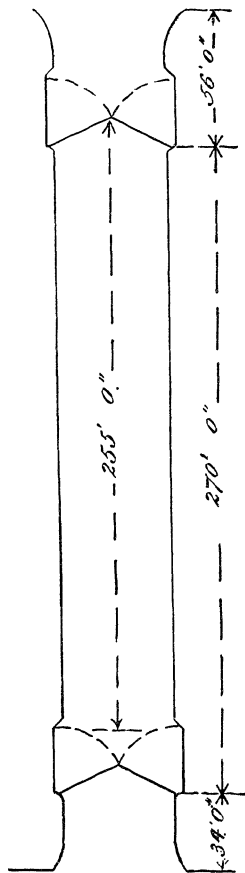
SECTION OF  
SOULANGES CANAL LOCK.



SECTION OF  
WELLAND CANAL LOCK



SOULANGES CANAL LOCK.



WELLAND CANAL LOCK



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CANAU—COMPTE DU CAPITAL.

### CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

#### *Construction.*

Depuis mon dernier rapport on a fait un peu de nivellement, terminé la résidence du surintendant, et exécuté d'autres travaux de moindre importance, mais il reste à faire d'autres travaux qui, s'ils étaient exécutés seraient, je crois, avantageux pour l'exploitation du canal, savoir:—

1. Remplacer le pont tournant qui sert actuellement au chemin de fer Canadien du Pacifique par un autre pont tournant qui traverserait en son entier le prisme du canal.

2. Prolonger les jetées d'entrée à l'extrémité d'amont et à l'extrémité d'aval du canal.

3. Enlever l'angle du chenal à l'entrée d'aval.

Tous les contrats pour la construction de ce canal sont clos et réglés, à l'exception de celui de MM. Hugh Ryan et Cie; et le devis estimatif final a été préparé mais n'a pas été complètement acquitté. Depuis lors ils ont présenté un gros compte de travaux supplémentaires, mais je ne m'en suis pas encore occupé, vu d'autres affaires pressantes. Pour ce que j'en sais, toutefois, j'ai mis dans mon dernier devis estimatif tout ce à quoi ils ont droit.

Les sommes versées à compte de la construction et de l'organisation de ce canal s'élevaient

Au 30 juin 1897, à .....	\$3,657,573 65
Du 30 juin 1897 au 16 novembre 1897, à.....	2,885 72
Total.....	<u>\$3,660,459 37</u>

### CANAL DE SOULANGES.

#### *Construction.*

Depuis mon dernier rapport les travaux des sections 1, 2, 4, 5, 6, 7 et 12 ont été enlevés des mains des entrepreneurs, à cause, dans le cas des sections 1 et 2, de la lenteur de l'exécution, et dans le cas des sections 4, 5, 6, 7 et 12 de la suspension absolue des travaux. L'on est à prendre des mesures pour de nouveau adjuger les travaux à d'autres dans le but de terminer les sections 1 et 2, le gouvernement s'étant emparé des travaux au commencement de ce mois. Pour ce qui est des sections 4, 5, 6, 7 et 12 on a reçu des soumissions le printemps dernier; l'entreprise pour les sections 4, 5, 6 et 7 a été adjugée à Andrew Onderdonk, et pour la section 12 à M. J. Hogan, de bons entrepreneurs sûrs qui, j'ai toute confiance, rempliront les conditions de leurs contrats.

*Sections 1 et 2.*—Archibald Stewart, entrepreneur. A la suite des représentations qui ont été faites au ministre, alléguant que la pierre préparée pour la construction des écluses était sans valeur et tout à fait impropre à des ouvrages de canaux, j'ordonnai à l'entrepreneur et conformément aux instructions du ministre, de suspendre l'emploi de cette pierre, dont environ 16,000 verges cubes avaient été taillées prêtes à être mises en place, jusqu'à ce qu'on pût s'enquérir parfaitement de l'affaire

dans le but de se rendre compte des faits véritables. Cette enquête eut lieu et il s'en suivit que la pierre fut déclarée d'excellente qualité, et le 16 octobre 1896 l'entrepreneur fut autorisé à continuer les travaux. La saison toutefois était trop avancée pour organiser la main-d'œuvre nécessaire, et elle se termina sans qu'il y eut de l'ouvrage de fait. L'entrepreneur produisit une réclamation pour ce retard, et depuis ces négociations la chose fut réglée en lui versant la somme de \$17,345. On doit cependant faire remarquer que la suspension des maçons n'a pas empêché le cassage de la pierre de se faire pour le béton et n'a pas arrêté le creusage du prisme du canal, non plus que la construction des jetées d'entrée en caisson et en béton, etc. La campagne de 1897 s'ouvrit avec l'espoir que l'entrepreneur se mettrait énergiquement au travail pour terminer son entreprise le 31 octobre 1897, ainsi que le lui enjoignait l'avis que je lui donnai en mars dernier. Mais les travaux firent peu de progrès, et, au mois de juin, je lui donnai avis que s'il ne mettait pas plus de vigueur dans les six jours, on lui enlèverait les travaux; toutefois le ministre ne voulant pas faire preuve de trop de rigueur remit à plus tard l'exécution de cette mesure dans l'affaire; tout de même l'entrepreneur promettait de temps à autre avec une activité apparente d'augmenter le nombre de ses hommes et son outillage de manière à pouvoir terminer ses travaux dans le temps voulu, mais pour des raisons inexplicables il n'en fit rien. Il ne s'est pas posé une pièce dans les caissons des jetées des abords, de même qu'il ne s'est pas extrait une verge de terre jusque vers le milieu d'octobre dernier, époque où la drague à vapeur fut mise en marche; mais à raison de l'absence de matériel roulant et de rails elle n'était pas convenablement desservie; en conséquence elle n'extrait que 250 à 300 verges cubes par jour, au lieu de 1,000 verges cubes au moins. Le 14 octobre je lui signifiai un autre avis, et le 6 novembre un arrêt fut rendu en conseil lui enlevant les travaux des mains. A cette époque la campagne favorable aux travaux allait se terminer. Cependant, dans le but de reprendre de bonne heure la construction des écluses le printemps suivant, il était nécessaire que l'on se mît vigoureusement à déposer sur les lieux le sable et la pierre de taille nécessaires à la maçonnerie, et à casser de la pierre pour le béton, et en conséquence ces ouvrages s'exécutent à la journée jusqu'à ce que les travaux soient de nouveau donnés à l'entreprise. Je puis dire ici que les murs de l'écluse n° 1 sont construits jusqu'à environ 14' 6" du couronnement, et qu'à l'écluse n° 2 le premier rang de maçonnerie est posé. Je dois à l'entrepreneur de dire que ces ouvrages d'écluse, qui ont été presque tous exécutés par lui, sont solides, forts et d'excellente qualité, le tout satisfaisant tant au point de vue du travail que des matériaux; les murs sont d'une maçonnerie massive, faite d'une grosse pierre saine et d'un béton bien mêlé, de tel sorte qu'il n'y a rien à redire. Le seul motif de plainte a été la lenteur de la marche des travaux, qui était telle, qu'à ce compte, il aurait fallu plusieurs années pour les terminer.

La valeur approximative des travaux de l'entreprise est de. \$820,000  
Somme brute des devis estimatifs au 1<sup>er</sup> novembre 1897..... 516,935

Reliquat. .... \$ 303,065

Section n° 3.—M.M. O'Leary, frères, entrepreneurs.

Les travaux de cette section sont composés presque entièrement d'ouvrages en terre et du bordage en pierre du prisme. En sus il y a eu la construction des piles et des culées du pont de voiture sur le canal, d'un aqueduc en conduites en fer de

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

2' 6" sous le canal et des clôtures. Les travaux ont été terminés d'une façon très satisfaisante, et l'on est à préparer le dernier devis estimatif :—

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$200,000
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> novembre 1897.	193,853
Reliquat.....	\$ 6,147

Sections 4, 5, 6 et 7.—Andrew Onderdonk, entrepreneur.

Ces travaux avaient d'abord été donnés à l'entreprise à George Goodwin, qui suspendit les opérations. En conséquence on lui enleva l'ouvrage, qui, après concours, fut de nouveau adjugé à l'entrepreneur actuel le 7 avril 1897. Cette dernière campagne n'a pas été, quant aux travaux, aussi satisfaisante qu'on aurait pu le désirer. Tout de même l'organisation est très bonne, et les préparatifs généraux pour l'exécution des travaux l'année prochaine sont satisfaisants, et je ne vois rien qui en empêche le parachèvement, pour l'ouverture de la navigation au printemps de 1899.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$890,000
Somme brute des devis estimatifs, 1 <sup>er</sup> novembre 1897..	391,045
Reliquat.....	\$498,955

Section 8.—Charles Raynor, entrepreneur.

Les travaux sous l'empire du contrat allaient se terminer lorsque survint une suite de légers éboulements, suivis au mois d'octobre dernier d'un autre de proportions beaucoup plus considérables qui emporta avec lui au milieu du canal une culée d'un pont de voitures dans laquelle se trouvaient 1,100 verges cubes de béton d'un poids de 2,500 tonneaux; la culée fut renversée sur le côté après avoir été rejetée à 40 pieds de sa position. Cette masse de béton était si solide et si forte qu'aucune fissure ne s'est fait voir. Cet accident retardera quelque peu le parachèvement des travaux. Toutefois rien n'empêche d'enlever cet éboulement et de terminer l'entreprise l'année prochaine. En même temps il est facile de comprendre que ces revers sont de nature à décourager un entrepreneur.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$300,000
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> novembre 1897	251,295
Reliquat... ..	\$ 48,705

Section 9.—MM. Manning et McDonald, entrepreneurs.

Les travaux de cette section étaient pratiquement terminés, à l'exception du bordage en pierre des talus du canal, lorsque survint une suite d'éboulements qui obstruèrent le chenal. On est à enlever ces éboulements, et s'il n'en arrive pas d'autres et qu'on emploie un nombre d'hommes suffisant l'année prochaine pour nettoyer le prisme, l'on devrait terminer cette section pour le 1<sup>er</sup> septembre.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$150,000
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> novembre 1897	110,076
	\$ 39,924

## Section 10.—MM. Rogers et Taylor, entrepreneurs.

Les travaux de cette section approchent vers la fin et devront, dans le cours ordinaire des choses, se terminer le 1<sup>er</sup> septembre prochain.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$280,000
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> novembre 1897	253,765
Reliquat.....	\$ 26,235

## Section 11.—MM. Poupore et Fraser, entrepreneurs.

Tous les ouvrages d'art de cette section sont terminés, et il ne reste pratiquement à faire qu'un peu de fouille dans la terre et le roc, du bordage en pierre et des clôtures, travaux qui devront être terminés pour le 1<sup>er</sup> octobre prochain.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$310,000
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> novembre 1897	271,896
Reliquat .....	\$ 38,104

## Section 12.—M. J. Hogan, entrepreneur.

Cette entreprise se compose de fouilles dans la terre et le roc, de bordage en pierre et de construction de clôtures. L'entreprise avait d'abord été adjugée à MM. O'Brien et Fils, qui ne purent l'exécuter à raison de la nature dure des matières à extraire. L'ouvrage leur fut en conséquence enlevé, et à la suite d'un concours, fut de nouveau adjugé à George Goodwin, qui après avoir travaillé quelques mois cessa les opérations; et durant plusieurs années rien ne fut fait. En conséquence les travaux furent enlevés à cet entrepreneur et confiés, sous l'empire d'un contrat, à M. J. Hogan, qui les exécute aujourd'hui. Ce dernier entrepreneur a un outillage considérable sur les lieux, et son organisation de même que les dispositions qu'il a prises sont telles que j'ai tout lieu de croire qu'il terminera l'ouvrage pour le 1<sup>er</sup> novembre 1898, vu qu'il est en état d'extraire, durant l'hiver, le roc dont la quantité est d'environ 120,000 verges cubes.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$280,000
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> novembre 1897	66,425
Reliquat .....	\$213,275

## Section 13.—Manning et McDonald, entrepreneurs.

Il reste encore beaucoup à faire dans cette section, mais ces messieurs sont des entrepreneurs d'expérience, et j'ai tout lieu d'espérer que les travaux seront terminés l'année prochaine, y compris la construction de l'écluse de la prise d'eau.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$580,000
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> novembre 1897	440,763
Reliquat.....	\$139,237

A en juger par les prix des travaux donnés à l'entreprise, le prix de revient estimatif de ce canal, y compris les terrains et

les dommages-intérêts, sera de.....	\$5,000,000
Le 1 <sup>er</sup> novembre 1897 il a été payé en tout.....	2,877,548
Reliquat.....	\$2,122,452

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Voici quelles sont les sommes respectives que les entrepreneurs avaient touchées au 1<sup>er</sup> nov. 1897.

Poupore et Fraser.....	Section 11	\$ 238,450 00
C. H. Raynor.....	" 8	235,100 00
J. et M. O'Leary.....	" 3	189,690 30
Rogers et Taylor.....	" 10	327,846 50
Manning et Macdonald .....	" 9	99,070 00
do .....	" 13	406,690 00
A. Stewart.....	Sections 1 et 2	487,420 00
Andrew Onderdonk.....	Sections 4, 4, 6 et 7	52,320 00
George Goodwin.....	Section 11	42,020 00
do .....	Sections 4, 5, 6 et 7	281,160 00
do .....	Section 12	8,100 00
M. J. Hogan.....	" 12	19,840 00
		\$ 2,303,706 80

### CANAL DE LACHINE.

#### AGRANDISSEMENTS.

Les travaux d'agrandissement en cours d'exécution sont :

1. Le creusement du prisme du canal entre Saint-Gabriel et Lachine à une profondeur de 16 pieds, travaux que MM. McNamee et Mann exécutent à l'entreprise, sauf une faible lisière autour des piles du chemin de fer Canadien du Pacifique, où le travail se fait à la journée. Ces travaux se sont poursuivis jour et nuit et on a fait des progrès satisfaisants; de telle sorte qu'on n'a pas lieu de douter que l'ouvrage se terminera l'année prochaine.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$595,200
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> nov. 1897.....	432,224
Reliquat.. ..	\$162,976

### LAC SAINT-LOUIS.

#### CONSTRUCTION.

Cet ouvrage se compose du creusement d'un chenal large de 300 pieds et profond de 17 pieds sur une longueur d'environ quatre milles. Les travaux sont donnés à l'entreprise à la Compagnie de dragage Weddell. Cette compagnie a à l'œuvre trois dragueurs qui ont fait de la bonne besogne, et les travaux sont si près de la fin qu'on ne peut avoir de doute qu'ils seront terminés l'année prochaine.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$ 213,300
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> nov. 1897.....	157,393
Reliquat .....	\$ 56,007

## CANAL DE GRENVILLE.

Lorsqu'il se fit des travaux il y a quelques années on ne termina pas le prisme du canal sur une distance d'une couple de milles, et à la suite de légers éboulements qui se produisirent de chaque côté, le canal devint si étroit et si peu profond que la navigation finit par être difficile, et l'on jugea opportun, dans l'intérêt du commerce, de nettoyer et d'élargir cette partie du chenal de manière à la rendre conforme au reste du canal. En conséquence l'on demanda et l'on reçut des soumissions et l'entreprise fut adjugée aux plus bas soumissionnaires, MM. Pigott et Ingles, qui se mirent à l'œuvre le 9 avril 1897. Jusqu'ici ils n'ont fait que peu de progrès, mais l'on s'attend à ce qu'ils poussent vigoureusement les travaux durant l'hiver, époque où le canal est à sec.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$ 70,000 00
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> nov. 1897....	9,208 00
Reliquat... ..	<u>\$ 60,792 00</u>

## CANAL DE LA TRENT.

## CONSTRUCTION.

La division de Peterborough-Lakefield, qui s'étend de Peterborough à Lakefield, distance de 10 milles, est divisée, pour des fins de construction, en deux sections,—MM. Corry et Laverdure ont les trois premiers milles et demi à faire à partir de Peterborough, et MM. Brown et Aylmer ont les six autres milles et demi jusqu'à Lakefield.

## Section 1.—Brown, Love et Aylmer, entrepreneurs.

Ces entrepreneurs ont fait d'excellente besogne, trois des écluses en béton sont terminées et une autre est commencée; deux des barrages sont terminés et un troisième est en voie de construction; les déviations de chemin sont faites et la tranchée dans le roc est aux trois quarts faite à Lakefield. Je ne vois rien qui empêche de terminer cette section l'année prochaine.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$ 380,000 00
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> nov. 1897....	218,478 00
Reliquat.....	<u>\$ 161,522 00</u>

## Section 2.—Corry et Laverdure, entrepreneurs.

Les travaux de ces entrepreneurs ont fait d'excellents progrès; les culées en béton d'un bon nombre de ponts de voitures ont été construites, et les piles et les culées en béton du pont du Grand-Tronc, avec les murs des abords, ont été terminés. Le barrage du Warsaw est à moitié terminé, et le prisme du canal est à peu près terminé sur au delà de deux milles et demi. Je ne puis voir pourquoi les entrepreneurs ne termineraient pas leurs travaux l'année prochaine.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise .....	\$360,000 00
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> nov. 1897.....	145,712 00
Reliquat.....	<u>\$214,288 00</u>

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les travaux du chenal de Rosedale s'exécutent à la journée. Les travaux se composent du creusage et de l'élargissement du chenal, dont la profondeur n'était que de 3 pieds. Cette profondeur a été portée à 7 pieds, avec une largeur *minima* de 60 pieds; les travaux sont sur le point de se terminer.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise .....	\$40,000 00
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> nov. 1897 .....	39,352 00
	<hr/>
Reliquat .....	\$ 648 00
	<hr/> <hr/>

### DIVISION DU LAC BALSAM ET DU LAC SIMCOE.

La distance entre le lac Balsam et le lac Simcoe est de 21 milles, dont la première section s'étend du lac Balsam sur un parcours de  $6\frac{1}{2}$  milles; Andrew Onderdonk exécute les travaux à l'entreprise; l'ouvrage est à peu près terminé. Un des principaux détails de cette entreprise était une tranchée de 25 pieds de profondeur pratiquée dans le roc sur une distance d'un mille; cet ouvrage est complètement terminé.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$420,000 00
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> nov. 1897....	385,855 00
	<hr/>
Reliquat.....	\$ 34,145 00
	<hr/> <hr/>

### CANAL MURRAY.

Il n'a été rien dépensé au compte du capital, pour ce canal, durant l'exercice et à venir jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1897.

### CANAL DE CORNWALL.

#### CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

Les travaux de l'agrandissement du canal de Cornwall à Mille-Roches comprend la construction d'un barrage à l'île du Sheik et l'agrandissement du canal à partir du barrage d'amont jusqu'à l'entrée supérieure du canal.

L'exécution des travaux des sections 2, 3 et 4 ainsi que la construction du barrage de l'île du Sheik sont confiées à William Davis et Fils en vertu d'un contrat; on peut dire que l'entreprise est à peu près terminée, il reste à faire le curage du chenal lorsqu'on videra le canal le printemps prochain.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$2,600,000 00
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> nov. 1897...	2,577,158 00
	<hr/>
Reliquat .....	\$ 22,842 00
	<hr/> <hr/>

Les sections 5, 6, 7 et 8 ont été données à l'entreprise à la Compagnie de dragage Gilbert, qui a terminé ses travaux.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$ 510,000 00
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> nov. 1897.....	499,902 00
	<hr/>
Reliquat.....	\$ 10,098 00
	<hr/>

Section 10.—L'entrée d'amont a été confiée à Jocks, DeLorimier et C<sup>ie</sup>. Leurs travaux sont terminés. Le devis estimatif final s'élève à \$439,855.00.

Le prix de revient estimatif total de l'agrandissement de ce canal est de.....	\$4,700,000 00
Somme versée au 1 <sup>er</sup> nov. 1897.....	4,508,230 00
	<hr/>
Reliquat .....	\$ 191,770 00
	<hr/>

Au 1<sup>er</sup> novembre 1897 les entrepreneurs avaient touché les sommes qui suivent :

Section 2, William Davis et Fils.....	\$ 955,413 31
do 3, do .. .. .	572,396 91
do 4, do .. .. .	716,167 34
do 5, E. Gilbert et Fils.....	136,306 73
Ile du Sheik, William Davis et Fils.....	423,202 73
Section 6, E. Gilbert et Fils.....	47,721 37
do 7, do .. .. .	96,832 88
do 8, do .. .. .	215,270 21
do 10, Jocks, DeLorimier et C <sup>ie</sup> .....	438,055 86
	<hr/>
Total.....	\$3,601,367 27
	<hr/>

## CANAL DE LA POINTE À FARRAN.

### AGRANDISSEMENT.

L'on peut dire que les travaux d'agrandissement de ce canal se composent de la construction de jetées d'entrée, d'une écluse de prise d'eau de 800 pieds de long sur 45 de large, à une profondeur d'eau de 14 pieds sur les seuils, et de l'agrandissement du lit du canal. On a demandé et reçu le printemps dernier des soumissions pour l'exécution de ces travaux, et l'entreprise a été adjugée à la Compagnie Canadienne de Construction de Montréal, le contrat ayant été passé le 1<sup>er</sup> juin 1897, et les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899. L'organisation et l'outillage de ces entrepreneurs n'ont pas été suffisants pour faire croire au parachèvement des travaux dans le temps voulu, et à moins d'une modification radicale avant l'ouverture du printemps, il sera de mon devoir de leur signifier un avis de six jours, ainsi que l'autorise l'article 14 du contrat. Jusqu'ici la construction des jetées d'entrée à marché d'une façon satisfaisante, mais le creusage du lit du canal a marché très lentement. Les fouilles faites pour les fondations de l'écluse ont récemment fait de bons progrès.



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Il n'a pas encore été livré de pierre pour la maçonnerie, mais il y a une certaine quantité de pierre taillée à la carrière de Mille-Roches.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$582,000 00
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> nov. 1897....	71,775 00
	_____
Reliquat.....	\$510,225 00
	_____

### CANAL DU RAPIDE-PLAT.

#### AGRANDISSEMENT.

L'agrandissement de ce canal est terminé, à l'exception du curage du fond lorsque le canal sera vidé le printemps prochain.

Le prix de revient estimatif de l'agrandissement est de	\$1,660,000
Somme brute des devis estimatifs et finaux au 1 <sup>er</sup> novembre 1897.....	1,614,881
	_____
Reliquat.....	\$ 45,119
	_____

Voici quelles sont les sommes que, respectivement, les entrepreneurs ont touchées jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1897.

1. Section—Poupore et Fraser.....	\$836,030 00
2. do —Cie de dragage Weddell.....	223,419 00
3. Poupore et Fraser.....	238,050 00
	_____
Total.....	\$1,297,499 80
	_____

### CANAL DES GALOPS.

#### AGRANDISSEMENT.

*Section d'Iroquois.*—Cette section s'étend d'Iroquois à l'île Sparrow Hawk. On a demandé et reçu, le printemps dernier, des soumissions pour l'exécution de ces travaux, et l'entreprise a été adjugée aux plus bas soumissionnaires, MM. Larkin et Sangster. La date du contrat est le 30 mai 1897, et celle du parachèvement le 1<sup>er</sup> janvier 1899. Les principaux ouvrages de cette entreprise sont des jetées en encaissement, une écluse en maçonnerie de 800 pieds de long sur 45 de large, la construction de berges étanches, le creusement d'un nouveau lit sur une certaine distance, le creusement et l'agrandissement de l'ancien lit à l'extrémité occidentale, et la construction de piles et de culées pour un pont de voitures. Ces entrepreneurs sont organisés d'une façon satisfaisante, et leur outillage suffit, je crois, pour faire espérer qu'avec de la diligence l'entreprise sera suffisamment avancée à l'ouverture de la navigation au printemps de 1899 pour permettre à la circulation de se faire sans interruption. Dans le nouveau lit les fouilles sont rendues au roc, ainsi que dans le bassin de l'écluse, de sorte que l'extraction du roc pourra se faire avec vigueur durant l'hiver.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise .....	\$789,920
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> novembre 1897.	153,650
	_____
Reliquat.....	\$636,270
	_____

*Section de Cardinal.*—Cette section s'étend de l'extrémité occidentale de la section d'Iroquois, en passant par Cardinal, jusqu'aux écluses de l'entrée d'amont. On a demandé des soumissions le printemps dernier pour l'exécution de ces travaux, et l'entreprise a été adjugée aux plus bas soumissionnaires, MM. W. Davis et Fils. Les travaux se composent principalement de la construction de caissons et de fouilles; il y a environ 2,750,000 verges cubes de matières à enlever. Cette section exige que l'on fasse preuve de la plus grande diligence, l'installation d'un gros outillage et une organisation complète pour terminer les travaux dans les délais prescrits par le contrat. Les entrepreneurs ont leur ouvrage bien organisé et un gros outillage, sur les lieux, mais pour terminer l'entreprise pour le printemps de 1899 il faudra travailler jour et nuit l'année prochaine.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise.....	\$1,100,000
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> novembre 1897.	108,890
	<hr/>
Reliquat.....	\$ 991,110
	<hr/> <hr/>

*Section de l'entrée d'Amont.*—MM. Murray et Cleveland, entrepreneurs. Les travaux de cette section touchent à la fin et devront se terminer de bonne heure l'été prochain.

Valeur approximative des travaux.....	\$1,650,000
Somme brute des devis estimatifs au 1 <sup>er</sup> novembre 1897.	1,514,940
	<hr/>
Reliquat.....	\$ 35,060
	<hr/> <hr/>

Voici quels sont les noms des entrepreneurs et les sommes qui leur ont été payées au 1<sup>er</sup> novembre 1897 :—

William Allan .....	\$ 193,652
Murray et Cleveland.....	1,300,777
	<hr/>
Total des sommes payées aux entrepreneurs..	\$1,494,429
	<hr/> <hr/>

#### AMÉLIORATION DES RAPIDES DES GALOPS.

Il n'a rien été fait depuis mon rapport de l'année dernière. MM. Gilbert, Frères, sont toutefois à se préparer pour commencer les travaux le printemps prochain.

Voici les noms des entrepreneurs et les sommes payées au 1<sup>er</sup> novembre 1897 :—

William Davis et Fils.....	\$ 22,000
E. Gilbert et Fils.....	607,629
	<hr/>
Total ..	\$629,629
	<hr/> <hr/>

On a l'intention de faire le curage de ce chenal.

#### CHENAL DU NORD À LA TÊTE DES GALOPS.

Ce chenal se fait à travers des hauts-fonds, des bancs de roches et une île; les travaux se composent principalement de fouilles dans la terre et le roc et de la construction de caissons.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'entreprise a été adjugée, après concours, au plus bas soumissionnaire, M. A. Cleveland. L'organisation est bien faite, l'outillage au complet, et les choses sont bien disposées pour travailler durant l'hiver, car l'entrepreneur a l'intention d'employer un grand nombre d'hommes à extraire le roc, ce qu'il se propose de faire à sec, vu qu'il a entouré d'une digue environ 75 acres le long du chenal.

Valeur approximative des travaux à l'entreprise ..... \$393,100

Somme brute des devis estimatifs au 1<sup>er</sup> novembre 1897.. 45,908

Reliquat.. ..... \$347,192

### CANAL DE SAINT-PIERRE.

Il n'a pas été exécuté de travaux à compte du capital pendant l'exercice clos le 30 juin 1897.

### CANAUX DU CANADA.

ETAT des dépenses pour la construction au 1<sup>er</sup> décembre 1897.

Nom du canal.	Dépenses pour construction et agrandissement à venir jusqu'au 1er décembre 1897.			
	Dépenses pour construction et agrandissement jusqu'au 30 juin 1897.			Dépenses totales au 1er décembre 1897.
	Construction primitive au 30 juin 1897 et au 1er décembre 1897.	Agrandissement au 30 juin 1897.	Dépenses totales au 30 juin 1897.	
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Lachine .....	2,589,532 85	7,818,471 89	10,408,004 74	10,474,145 48
Lac St-Louis .....		127,962 86	127,962 86	154,609 26
Soulanges .....	2,639,034 61		2,639,034 61	2,992,269 73
Beauharnois .....	1,611,690 26		1,611,690 26	1,611,700 26
Cornwall .....	1,945,624 73	4,496,525 31	6,442,150 04	6,521,089 58
Pointe à Farran .....	80,041 21	7,833 76	87,874 97	156,523 53
Rapide-Plat .....	426,882 15	1,701,559 24	2,128,441 39	2,194,750 11
Galops .....	813,732 18	1,664,158 87	2,477,891 05	2,750,970 99
Chenal des Galops .....		738,478 54	738,478 54	738,478 54
Chenal du Nord .....				34,521 18
Murray .....	1,247,470 26		1,247,470 26	1,247,470 26
Fleuve St-Laurent et canaux du St-Laurent.		405,246 79	405,246 79	1,156,072 64
Welland .....	7,693,824 03	16,077,811 73	23,771,635 76	23,771,635 76
Saut-Sainte-Marie .....	3,649,952 90		3,649,952 90	3,662,249 82
Chambly .....	637,206 76		637,206 76	637,206 76
Carillon et Grenville .....	63,053 64	3,968,643 66	4,031,697 30	4,039,964 78
Trent .....	309,932 81	1,715,422 86	2,025,355 67	2,196,692 46
Rideau .....	4,094,877 37		4,094,877 37	4,094,877 37
Saint-Ours .....	121,537 65		121,537 65	121,537 65
Culbute (canal abandonné) .....	379,494 46		379,494 46	379,494 46
Saint-Jean .....	1,170,215 63		1,170,215 63	1,170,215 63
Saint-Pierre .....	248,762 86	399,992 80	648,755 66	648,755 66
	29,722,866 36	39,122,108 31	68,844,974 67	70,753,231 91

## CANAUX.

## SERVICE ET ENTRETIEN.

Le service des canaux s'est fait avec succès durant toute l'année, et le mouvement de la navigation n'a souffert aucun retard grave, à l'exception de ce qui a trait au canal Welland, dont je parle à son lieu et place. Les réparations et reconstructions nécessaires ont été faites.

TABLEAU indiquant la date à laquelle chaque canal a été fermé et ouvert.

Nom du canal.	Fermé le	Rouvert le
Saut-Sainte-Marie.....	10 décembre 1896.....	21 avril 1897.
Lachine.....	30 novembre 1896.....	1er mai 1897.
Beauharnois.....	30 novembre 1896.....	1er mai 1897.
Cornwall.....	5 décembre 1896.....	1er mai 1897.
Williamsburg.....	5 décembre 1896.....	26 avril 1897.
Welland.....	15 décembre 1896.....	20 avril 1897.
Chambly.....	30 novembre 1896.....	3 mai 1897.
Saint-Ours.....	28 novembre 1896.....	11 avril 1897.
Sainte-Anne.....	23 novembre 1896.....	27 avril 1897.
Carillon et Grenville.....	28 novembre 1896.....	26 avril 1897.
Rideau.....	{ à Kingston.....	28 novembre 1896.....
	{ à Ottawa.....	23 novembre 1896.....
		1er mai 1897.
		1er mai 1897.
Trent.....	{ sur le bief central.....	28 novembre 1896.....
	{ " inférieur.....	26 novembre 1896.....
		19 avril 1897.
		13 avril 1897.
Murray.....	3 décembre 1896.....	5 avril 1897.
Saint-Pierre.....	2 janvier 1897.....	20 avril 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU donnant les dimensions des écluses de chaque canal.

	Ecluses existantes.				Ecluses en construction.			
	Nombre d'écluses.	Longueur.	Largeur.		Profondeur de l'eau sur le busc.	Nombre d'écluses.	Longueur.	
		Pds.	Pds pcs.	Pds pcs.		Pds.	Pds pcs.	Pds pcs.
Lachine.....	5	270	45	14				
Beauharnois.....	9	200	45	9				
Chambly.....	9	118-125	22'6"-24	7				
Saint-Ours.....	1	200	45	7				
Sainte-Anne.....	1	200	45	9				
Carillon et Grenville.....	7	200	45	9				
Trent.....	13	134	33	5	5-1	134-134	33-33	6-60
Rideau.....	49	134	33	5				
Rideau, branche de Perth..	2	134	32	5-6				
Murray (pas d'écluse)				11				
Cornwall (ancien).....	6	200	55	9				
Cornwall (nouveau).....	5	270	45	14				
Farran's-Point (ancien).....	1	270	45	Garde.				
Rapide-Plat (ancien).....	1	200	45	9				
Rapide-Plat (nouveau).....	1	200	45	9				
Rapide-Plat (nouveau).....	1	270	45	14				
Galops (ancien).....	2	270	45	Garde.				
Galops (nouveau).....	2	200	45	9				
Galops (nouveau).....	1	270	45	14				
Galops (nouveau).....	1	270	45	Garde.				
Welland (vieux).....	24	150	45	10'3				
Welland (vieux).....	2	200	45	10'3				
Welland (vieux).....	1	230	45	10'3				
Welland (nouveau).....	26	270	45	14				
Rigole d'alimentat. de Welland..	1	150	26'6	9				
Welland, branche de Pt-Robinson	1	200	45	9				
Welland, embranch. de Maitland.	2	150	26'6	9				
Sant-Sainte-Marie.....	1	185	45	11				
Sant-Sainte-Marie.....	1	900	60	20'3				
Soulanges.....					4	270	45	14
Saint-Pierre.....	1	200	48	18	1	270	45	Garde.

NOTE.—Les écluses agrandies des canaux du Saint-Laurent et de Welland n'admettront que des vaisseaux dont la longueur ne dépassera pas 255 pieds.

## CANAL DE LACHINE.

### SERVICE.

Le mouvement de la navigation n'a pas subi d'interruptions pendant l'année, attendu que durant le temps qu'on a réparé les dégâts faits par le vapeur *Princess* on s'est servi de la vieille écluse. Le service de ce canal s'est fait d'une façon satisfaisante d'un bout à l'autre.

### ENTRETIEN.

Pour les détails des réparations faites dans le cours de l'année, je vous renvoie au rapport de l'ingénieur dirigeant.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pour l'exercice expiré le 30 juin 1897 :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations".	\$25,820 73
Réparations spéciales au titre de "Revenu" :—	
Aiguilles .....	\$ 2,099 65
Prolongement du service de l'éclairage à l'électricité le long du canal et parachèvement des stations d'éclairage à l'électricité.....	10,721 52
Achat et posage de bornes en pierre.....	348 03
Recouvrir et peindre les hangars au bassin de Jacques.....	1,485 01
	<u>14,664 21</u>
Total.....	<u>\$40,484 94</u>

### CANAL DE BEAUHARNOIS.

#### SERVICE.

Le mouvement de la navigation s'est fait d'une façon satisfaisante sur ce canal, sauf l'accident arrivé au vapeur *Ocean*, qui enfonça et emporta des portes d'écluses et fut la cause que la circulation fut suspendue durant 28 heures.

#### ENTRETIEN.

Voici un état de ce qu'ont coûté les réparations en 1896-97 :

Le prix de revient des réparations ordinaires est comme suit :—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations".	\$14,862 98
Réparations spéciales au titre de "Revenu" :—	
Amélioration du chenal aux entrées d'amont et d'aval.....	\$ 2,844 84
Dragage de hauts-fonds aux entrées.....	3,283 31
Dégâts aux moissons par débordement.....	285 00
Renouveler le couronnement de 9 écluses. ....	2,600 00
Changer le courant du téléphone en substituant un courant métallique à celui qui rentrait en terre.....	800 00
	<u>9,813 15</u>
Total.....	<u>\$24,679 13</u>

### CANAL CHAMBLY.

#### SERVICE.

Le mouvement sur ce canal a été satisfaisant et sans interruption durant l'année.

#### ENTRETIEN.

Ci-suit un état des réparations exécutées durant l'année :

Réparations spéciales sous le chef "Revenu" :—

Construction d'un mur en moëllons le long du grand chemin.....	\$ 2,487 52
Dommages aux terrains, inondation par le canal.	350 00
Construction de ponceaux à Saint-Jean.....	9,828 36
	<u>12,665 88</u>
Total.....	<u>\$25,794 43</u>

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## ECLUSE DE SAINT-OURS.

### SERVICE.

Le service de cette écluse s'est fait sans accident cette année.

### ENTRETIEN.

Voici ce qu'on coûté les réparations durant l'année :

Réparations ordinaires au titre de : " Personnel et réparations ".....	\$ 707 06
Il n'y a pas eu de réparations spéciales au titre de : " Revenu ".....	Rien
Total.....	<u>\$ 707 06</u>

## ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

### SERVICES.

Le mouvement de la navigation n'a pas subi d'interruption durant l'année.

### ENTRETIEN.

Voici ce qu'a coûté l'entretien en bon état de cette écluse :

Réparations ordinaires au titre de : " Personnel et réparations.....	\$ 1,688 12
Il n'y a pas eu de réparations spéciales au titre de " Revenu ".....	Rien
Total.....	<u>\$ 1,688 12</u>

## CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

### SERVICE.

Le service de ces canaux s'est fait sans accident en 1896-97.

### ENTRETIEN.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant cet exercice :

Réparations ordinaires au titre de : " Personnel et réparations.....	\$11,607 95
Réparations spéciales au titre de " Revenu " :—	
Construction de 2 paires de portes de réserve.....	\$2,895 99
Construction d'une pile d'estacade et d'un hangar.....	2,043 11
	<u>4,939 20</u>
Total.....	<u>\$16,547 15</u>

## CANAL DE LA TRENT.

## SERVICE.

Ce canal est en bon état et le mouvement de la navigation n'a pas subi d'interruption.

## ENTRETIEN.

Voici ce qu'ont coûté les opérations durant l'année :—

Réparations ordinaires au titre de : " Personnel et Réparations.....	\$ 3,497 97
Réparations spéciales au titre de : " Revenu " :—	
Constructions de barrages à Chisholms.	\$ 818 71
Dragage d'un banc de roc dans le chenal de Hastings .....	3,500 00
Construction d'estacades et de piles de protection au pont tournant de Peterborough.....	2,452 05
Dragage du chenal au lac Katchewanoe	592 19
Construction d'un débarcadère à Burleigh	1,997 03
Dragage dans le roc dans le chenal à Bobcaygeon.....	3,193 02
Acquisition d'un monte-charge à vapeur avec chaudière.....	995 54
Construction d'une passe migratoire à Lindsay .....	331 83
	<hr/>
	13,880 37
Total.....	\$ 17,378 27

## CANAL RIDEAU.

## SERVICE.

Grâce aux améliorations faites au chenal, la navigation n'a pas subi d'entraves, et le service s'est fait d'une façon satisfaisante.

## ENTRETIEN.

Voici ce qu'a coûté l'entretien du canal durant l'exercice :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et Réparations ".....	\$29,535 94
Réparations spéciales au titre de : " Revenu " .....	
Dégâts à la scierie de B. S. Snider..	\$ 1,000 00
Construction d'un pont sur le canal de décharge à Smith's-Falls....	7,199 51
Parachèvement du bordage en palplanche à la grande tranchée, Ottawa .....	7,180 94
Dragage à la rivière Cataragouiente Kingston et Kingston-Mills ...	2,701 56
Compléter le dragage à Merrickville et à Newboro.....	997 10
	<hr/>
	19,079 11
Total.....	\$ 48,615 05



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CANAL DE MURRAY.

### SERVICE.

La navigation s'est faite sans accident dans ce canal durant toute l'année. Le canal a été fermé le 3 décembre 1896 et rouvert le 5 avril 1897.

### ENTRETIEN.

Le canal est en bon état. Voici ce qu'ont coûté les réparations :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et Réparations".....	\$3,966 41
Réparations spéciales au titre de " Revenu".....	Rien.
Total.....	\$3,966 41

## CANAL DE CORNWALL.

### SERVICE.

Le canal a été fermé pour l'hiver le 5 décembre 1896 et rouvert à la navigation le 1<sup>er</sup> mai 1897. La navigation s'est faite sans accident durant l'année.

### ENTRETIEN.

Des réparations considérables ont dû être faites durant l'année et le canal est maintenant en bon état. Voici ce qu'ont coûté les réparations :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et Réparations".....	\$16,438 32
Réparations spéciales sous le titre de " Revenu".....	Rien.
Total.....	<u>\$16,438 32</u>

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

### SERVICE.

Ces canaux ont été fermés à la navigation le 5 décembre 1896 et rouverts le 26 avril 1897.

Le mouvement de la navigation s'est fait sans accident durant l'année.

### ENTRETIEN.

Les canaux sont en bon état et les réparations nécessaires ont été faites durant l'année. Voici ce qu'ont coûté les réparations :—

Réparations ordinaires au titre de " Personnel et Réparations".....	\$8,210 71
Réparations spéciales au titre de " Revenu" :—	
Pointe à Farran, dragage du lit jusqu'aux dimensions primitives.....	\$2,880 00
Iroquois, construction de nouvelles portes, écluse 25.....	3 60
Parachèvement des réparations de la pile d'entrée.....	997 16
	<u>3,880 76</u>
Total.....	<u>\$12,091 47</u>

## CANAL DE WELLAND.

## SERVICE.

Ce canal a été fermé à la navigation le 15 décembre 1896 et rouvert le 27 avril 1897. Le vapeur *J. H. Outhwaite* a emporté quatre portes à l'écluse 7, le 21 mai 1897, ce qui a interrompu la navigation le 26 mai 1897; sauf cet incident, la navigation n'a pas subi d'interruption.

## ENTRETIEN.

Les réparations nécessaires n'ont pas été complètement exécutées, vu les instances pressantes des compagnies de transport et autres et qui ont eu pour résultat de faire ouvrir le canal à une date si hâtive qu'on n'a pu le vider le printemps dernier afin de pouvoir exécuter les travaux au fond.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'année.

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et Réparations".....	\$ 41,247 81
Réparations spéciales au titre de "Revenu":—	
Enlever des bancs de sable dans les havres de Dalhousie et Port-Colborne.....	\$ 3,887 50
Construction de la superstructure des jetées à Port-Dalhousie.....	5,586 90
Reconstruction des murs en ciment de l'écluse 24.....	4,345 77
Renouveler le fond du chemin de halage.	3,189 65
Renouveler une paire de portes d'écluses, etc., écluse 7 (ancien canal).....	2,150 55
Renouveler le coursier de décharge.....	1,047 18
Renouveler le pont tournant à Stromness.	1,075 51
	<hr/>
	22,283 06
Total.....	<hr/> <hr/> \$ 63,530 87

## CANAL DE SAINT-PIERRE.

## SERVICE.

Ce canal a été fermé à la navigation le 2 janvier 1897, et rouvert le 20 avril 1897. Durant l'année il est passé 1,612 vaisseaux dans le canal.

## ENTRETIEN.

Ce canal exige certaines réparations qui ne sont pas cependant d'une nature très coûteuse. Le canal est, en général, en bon état. Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'année:—

Réparations ordinaires au titre de "Personnel et Réparations".....	\$ 1 20
Réparations spéciales au titre de "Revenu".....	Rien.
	<hr/>
Total.....	<hr/> <hr/> \$ 1 20

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

### OBSERVATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT LES CANAUX DU GOUVERNEMENT.

En ce qui concerne les approvisionnements et les matériaux achetés, le système suivi a été le même que celui de l'année dernière, savoir : leur achat, en règle générale, au moyen de soumissions et de contrats, et leur distribution invariablement faite sur la réquisition du fonctionnaire autorisé. Toutes les opérations de cette nature sont dûment inscrites dans des livres convenables.

Frais d'entretien et de service du système des canaux pour 1896-97.....	\$633,276 16
Revenu net des canaux, déduction faite des remboursements .....	384,780 53
Excédent des frais d'entretien et de service sur le revenu.....	\$248,495 63

### SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

En vertu des dispositions de l'Acte des subventions de la session dernière, il n'est pas possible d'indiquer clairement le montant de la subvention en argent accordée, vu que le montant de la subvention payable devra, en plusieurs cas, être basé sur le coût de chaque voie ferrée. Pour la même raison, il m'est impossible de donner le montant disponible de subvention en argent, mais je vais indiquer, comme ci-devant, le montant réellement payé; j'indiquerai également le nombre de milles de chemin de fer pour lequel la subvention accordée par mille était disponible le 1<sup>er</sup> juillet 1897, ainsi que le nombre de milles de chemin de fer pour lequel une subvention en argent par mille a été accordée et qui ont été construits jusqu'au 30 juin 1897. On trouvera aussi le montant de subvention accordée jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1897.

On trouvera également un relevé de la subvention en argent par année payée jusqu'au 30 juin 1897, avec le nombre de milles construits; aussi un tableau indiquant les chemins de fer qui ont reçu de l'aide sous forme de concessions de terres.

Montant des subventions en argent, à tant par mille, payées au 30 juin 1897.....	\$14,515,637 33
Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels la subvention en argent à tant par mille était payée le 30 juin 1897.....	5,401 19
Montant de la subvention payée jusqu'au 1 <sup>er</sup> novembre 1897.....	\$14,586,863 28
Subvention en argent, à tant par année, payée jusqu'au 30 juin 1897.....	\$1,492,800 00
Nombre de milles de chemin de fer subventionnés en argent, à tant par année, construits au 30 juin 1897 .....	252
Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels une aide sous forme de concessions de terres a été autorisée .....	2,937 21
Nombre d'acres de terres dont la concession a été autorisée pour venir en aide à la construction de chemins de fer.....	39,725,130

Les relevés qui précèdent ne comprennent pas les subventions en argent et en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique, au chemin de fer Canada-Central et au chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

Voici ce que ces chemins de fer ont reçu en argent, savoir :—

Le chemin de fer Canadien du Pacifique .....	\$ 25,000,000
“ Canada-Central .....	1,525,250
“ Esquimalt et Nanaïmo. ....	750,000
Total .....	<u>\$ 27,275,250</u>

En terres :

	Acres.
Le chemin de fer Canadien du Pacifique .....	25,000,000
“ Esquimalt et Nanaïmo. ....	1,900,000
Total .....	<u>26,900,000</u>

### STATISTIQUE DES CANAUX.

Cette statistique est pour la saison de 1896 ; elle a été préparée par M. R. Devlin, le fonctionnaire chargé de la statistique des canaux.

TABLEAU montrant le nombre de tonnes de marchandises qui ont passé par chaque canal, les péages reçus, et le nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal, pour l'année expirée le 31 décembre 1896.

Nom du canal.	Tonnes de marchandises passées par chaque canal.	Péages reçus.	Nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal.
Lachine .....	1,113,690	\$ c. 70,004 24	11,095
Beauharnois .....			
Cornwall .....			
Williamsburg. ....	1,279,987	194,969 33	2,766
Welland .....			
Chambly .....	344,935	24,150 74	2,985
Ste-Anne .....	502,046	30,506 56	2,073
Carillon .....			
Grenville .....			
Rideau .....	73,307	5,011 10	2,146
Murray .....	13,056	605 04	608
Trent .....	21,145	823 62	1,710
Saint-Pierre .....	63,309	4,711 36	2,239
*Saut-Sainte-Marie .....	4,577,399	Franco.	5,136

### STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

D'année en année, on a éprouvé beaucoup de difficultés à préparer le rapport annuel au ministère, vu le fait qu'un grand nombre de compagnies ont négligé de faire les rapports requis par la loi et n'ont tenu aucun compte des communications qui leur ont été adressées de temps à autres pour les presser d'envoyer leurs rapports. Encore cette année, quelques compagnies sont en défaut sous ce rapport, et j'ai dû clore le rapport de la statistique des chemins de fer pour l'année expirée le 30 juin 1897, sans avoir reçu les rapports de ces chemins. Ces cas ont été remis entre les mains des fonctionnaires judiciaires de la Couronne afin que les retardataires soient forcés de se conformer à la loi ; le coût des procès devant être payé par eux.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU montrant l'accroissement des chemins de fer d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

Année.	Nombre de milles en fonctionnement.	Année.	Nombre de milles en fonctionnement.
1835.....	0	1867.....	2,278
1836.....	16	1868.....	2,278
1837.....	16	1869.....	2,524
1838.....	16	1870.....	2,617
1839.....	16	1871.....	2,695
1840.....	16	1872.....	2,899
1841.....	16	1873.....	3,613
1842.....	16	1874.....	3,832
1843.....	16	1875.....	4,331
1844.....	16	1876.....	4,804
1845.....	16	1877.....	5,218
1846.....	16	1878.....	5,782
1847.....	54	1879.....	6,126
1848.....	54	1880.....	6,858
1849.....	54	1881.....	7,194
1850.....	66	1882.....	7,331
1851.....	159	1883.....	8,697
1852.....	205	1884.....	9,577
1853.....	506	1885.....	10,273
1854.....	764	1886.....	10,773
1855.....	877	1887.....	11,793
1856.....	1,414	1888.....	12,184
1857.....	1,444	1889.....	12,585
1858.....	1,863	1890.....	13,151
1859.....	1,994	1891.....	13,838
1860.....	2,065	1892.....	14,564
1861.....	2,146	1893.....	15,005
1862.....	2,189	1894.....	15,627
1863.....	2,189	1895.....	15,977
1864.....	2,189	1896.....	16,270
1865.....	2,240	1897.....	16,550
1866.....	2,278		

### ACCIDENTS MORTELS arrivés pendant l'exercice clos le 30 juin 1897.

	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres personnes tués.	Total des personnes tués.
Tués en tombant de wagons ou de locomotives .....	3	24	12	39
Tués en montant sur des trains en mouvement ou en descendant .....	3	3	13	19
Tués en travaillant à former des trains .....	0	3	0	3
Tués en se mettant la tête ou les bras hors du châssis .....	0	0	0	0
Tués en attelant des wagons.....	0	6	0	6
Tués dans des rencontres ou des déraillements .....	1	11	0	12
Tués en se heurtant à des ponts .....	0	0	0	0
Tués en marchant ou se tenant sur la voie .....	0	12	82	94
Tués par des explosions .....	0	0	0	0
Tués autrement.....	0	17	23	40
Total .....	7	76	130	213

Voici le résumé des tableaux pour les exercices clos le 30 juin 1896 et le 30 juin 1897 :—

	Etat comparatif.	
	30 juin 1896.	30 juin 1897.
Milles de chemin de fer achevés (voie posée).....	16 387	16,687
do voies accessoires.....	2,106	2,218
do rails de fer, ligne-mère.....	250	210
do do d'acier do.....	16,137	16,477
do do do voie double.....	537	550
Capital payé (y compris les quatre item suivants).....	\$899,817,900	\$921,858,232
Subventions fédérales et provinciales payées.....	\$157,600,100	\$159,241,584
Avances do do faites.....	\$21,569,149	\$21,569,149
Souscription d'actions (provinciales).....	\$300,000	\$300,000
Subventions municipales payées.....	\$14,494,757	\$15,610,868
Milles de chemins de fer en fonctionnement.....	16,270	16,550
Produits bruts.....	\$50,545,569	\$52,353,276
Frais de roulage.....	\$35,042,655	\$35,168,665
Produits nets.....	\$15,502,914	\$17,184,611
Nombre de voyageurs transportés.....	14,810,407	16,171,338
Tonnes de marchandises transportées.....	24,266,825	25,300,331
Trains-milles.....	44,500,602	45,780,851
Voyageurs tués.....	11	7
Nombre d'élevateurs.....	72	93
Nombre de passages à niveau gardés (chemins publics).....	166	167
do do non gardés do.....	11,000	11,239
do viaducs en dessus.....	413	421
do passages à niveau d'autres chemins de fer.....	235	230
do raccords avec do.....	326	327
do do embranchements.....	235	219
do locomotives possédées.....	1,980	2,006
do do louées.....	64	90
do wagons-lits et wagons-salons possédés.....	178	189
do do do loués.....	26	37
do voitures de 1re classe possédées.....	998	1,047
do do do louées.....	44	38
do voitures de 2e classe et d'immigrants possédées.....	646	684
do do do louées.....	2	4
do fourgons à bagage, wagons-p. et wag.-messageries possédés.....	+ 625	663
do do do do loués.....	25	11
do wagons à bestiaux et wagons fermés à marchandises possédés.....	‡35,302	‡34,939
do do do do loués.....	1,489	2,532
do wagons à plate-forme découverte possédés.....	15,192	15,149
do do do loués.....	401	203
do wagons à houille et wagons basculants possédés.....	4,810	4,831
do do do do loués.....	2	.....

‡ Comprenant 33,585 wagons fermés à marchandises, 300 wagons réfrigérants, 942 fourgons de conducteurs et 112 wagons d'outillage.

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

COLLINGWOOD SCHREBIER,

*Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.*

A l'honorable A. G. Blair,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

N<sup>o</sup> 1.

CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA,  
BUREAU DU CHEF D'EXPLOITATION,  
MONCTON, N.-B., 12 novembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial pour l'exercice clos le 30 juin 1897.

Je joins à ce rapport ceux de l'ingénieur en chef et de l'inspecteur du service mécanique, et les relevés ci-dessous préparés par le comptable et trésorier en chef, savoir :—

- N<sup>o</sup> 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction.
4. Dépenses pour wagons.
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
6. Dépenses pour les gares.
7. Frais généraux.
8. Compte des approvisionnements en général.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.

L'embranchement de Dartmouth a été ouvert au trafic le 12 juin 1896, et cette adjonction a porté à 1,145 milles le nombre de milles de chemin de fer exploités pendant l'année.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin de fer avec son matériel, d'après le dernier rapport, était, au 30 juin 1896, de \$55,267,044.63.

Les additions de l'année ont été les suivantes :—

Agrandissements à Halifax .....	\$ 22,274 97
do à Moncton .....	29,877 32
do à Pictou .....	5,000 00
do à Sayabec .....	796 05
do à Causapscah .....	686 92
do à Sainte-Flavie .....	1,488 93
do à Lévis .....	28 20
Construction primitive .....	724 09
Embranchement de Dartmouth .....	37,206 44
Embranchement d'Indiantown .....	664 80
Matériel roulant .....	14,996 04
Terrains et dommages au Cap-Breton et sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow .....	7,443 29
Maison du cantonnier à Lakeside .....	1,453 34
do do au Sacré-Cœur .....	1,500 00
do do à Henderson .....	1,479 96
Station et voie d'évitement à No-Man's-Brook .....	7 02
Agrandissement du hangar aux marchandises à Truro .....	1,095 00

Améliorations à Sussex, Trenton et Orangedale.....	\$ 653 46
do à Petit-Métis.....	1,197 82
do au quai à Dalhousie.....	3,026 86
Remblai à la gare de la Rivière-du-Loup.....	1,598 17
Paraneiges aux embranchements d'Oxford et New-Glasgow, Cap-Breton et Saint-Charles.....	6,006 65
Creuser des puits aux gares.....	499 52
Achat d'un biez à Etchemin.....	1,500 00
Fournir l'eau aux Grand-Narrows.....	25 73
Encoffrement de protection au Cap-Breton.....	1,498 28
Viaduc en charpente et remise à charbon à Mulgrave	58 32
15 ascenseurs dans le nouvel atelier de construction à Moncton.....	400 00
Pour une horloge de tour à la gare de Saint-Jean....	500 00
Quai de chargement et voie de garage à la gare Saint-François.....	349 76
Prolongement de l'embranchement de la manufacture de coton d'Halifax.....	1,839 47
Prolongement jusqu'à l'eau profonde à Sydney.....	5 00
do des voies d'évitement aux stations entre Cacouna et Saint-Valier.....	3,604 07
	<hr/>
	\$149,485 48
Moins au crédit de l'embranchement de Saint-Charles.	372 96
	<hr/>
	\$149,112 52

Ce qui, au 30 juin 1897, porte le coût total à \$55,416,157.15.

*Aggrandissement à Halifax.*—Cette dépense a été faite relativement à l'élargissement du quai à charbon et à l'érection d'un entrepôt sur ce quai pour les marchandises des paquebots, aussi pour le déblai de roche et l'achèvement du remplage du mur de soutènement en encoffrement.

*Aggrandissement à Moncton.*—Ceci est pour des machines supplémentaires pour les ateliers, et pour le déplacement des hangars à marchandises ainsi que pour le nivellement du parc en vue de l'érection d'une nouvelle gare pour les voyageurs.

*Aggrandissement à Pictou.*—Ceci est pour le nouvel aménagement, l'extension et l'amélioration de l'installation pour les marchandises tant locales que d'entier parcours.

*Aggrandissement à Sayabec.*—Ceci est pour construire un hangar à marchandises et pour transformer la salle des marchandises en une salle d'attente pour les voyageurs.

*Aggrandissement à Causapéal.*—Ceci est pour construire un hangar à marchandises.

*Aggrandissement à Sainte-Flavie.*—Ceci est pour construire un hangar à marchandises, faire une salle d'attente pour les dames et une salle à bagage.

*Aggrandissement à Lévis.*—Ceci est pour les services de l'ingénieur et de l'estimateur relativement aux terrains à cet endroit.

*Construction primitive.*—Ceci est pour frais judiciaires relativement aux anciennes réclamations pour construction.

*Embranchement de Dartmouth.*—Ceci est pour un hangar à marchandises, une plaque tournante, pour établir une ligne télégraphique le long de l'embranchement, et pour le ballastage.

*Embranchement d'Indiantown.*—Ceci est pour services d'hommes de loi relativement aux réclamations pour construction.

*Matériel roulant.*—Ceci est pour adapter le frein automatique à air comprimé Westinghouse aux wagons à marchandises. Il a été adapté à quatre-vingt-dix-sept wagons fermés et à cent wagons à plate-forme découverte. Le nombre total de wagons à marchandises maintenant pourvus de ce frein est de mille quatre cent dix-huit.



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

*Améliorations au Petit-Métis.*—Ceci est pour l'achat de terrains, pour frais judiciaires, pour déblai de roche et pour construire un quai couvert.

*Améliorations à Dalhousie.*—Ceci est pour le prolongement du quai à cet endroit.

*Nivellement à la Rivière du-Loup.*—Ceci est pour déblai de roche pour agrandir l'espace pour les voitures à la gare des voyageurs.

*Achat d'un biez à Etchemin.*—Il s'agit d'un aqueduc passant au-dessus du chemin de fer : sa hauteur au-dessus de la voie ferrée n'étant pas suffisante, il a été décidé de l'acheter, ainsi que les droits du propriétaire, et de l'enlever.

*Encoffrement de protection au Cap-Breton.*—Ceci est pour la construction d'un encoffrement additionnel là où la voie ferrée longe la rive, afin de protéger les remblais contre les dommages pouvant être causés par les vagues de la mer.

*Embranchement de Saint-Charles.*—Ce crédit est un montant pour des terrains qui n'ont pu être payés parce que l'on n'a pu trouver tous les héritiers.

### COMPTE DU REVENU.

Les produits bruts et les frais d'exploitation pour l'année se comparent ainsi:—

Frais d'exploitation.....	\$2,925,968 67
Produits bruts.....	2,866,028 02
	\$ 59,940 65

Comparaison des produits bruts de l'année avec ceux de l'année précédente:—

Pour 1895-96.....	\$2,957,640 10
“ 1896-97.....	2,866,028 02
	Diminution..... \$ 91,612 08

Les produits du service des voyageurs se composent ainsi:—

Pour 1895-96.....	\$ 979,005 57
“ 1896-97.....	971,426 26
	Augmentation ..... \$ 7,579 31

Les produits du service des marchandises se comparent ainsi:—

Pour 1895-96.....	\$1,788,813 18
“ 1896-97.....	1,687,050 42
	Diminution.. ..... \$ 101,762 76

Les produits du service des malles et des messageries se comparent ainsi:—

Pour 1896-97.....	\$ 199,972 03
“ 1895-96.....	197,400 66
	Augmentation..... \$ 2,571 37

Les produits par mille de voie ferrée se comparent ainsi:—

Pour 1895-96.....	\$ 2,589 88
“ 1896-97.....	2,503 08
	\$ 86 80

Les produits par train-mille se comparent ainsi :

Pour 1895-96.....	Cents. 76-97
“ 1896-97.....	76-83

La diminution dans les recettes s'est produite entièrement dans le service des marchandises.

Le nombre des voyageurs transportés se comparent ainsi :—

Pour 1896-97 .....	1,501,690
“ 1895-96 .....	1,471,866
Diminution .....	29,824

L'augmentation s'est produite entièrement dans le nombre de voyageurs locaux.

Le poids des marchandises transportées se compare ainsi :—

Pour 1895-96.....	1,379,618
“ 1896-97.....	1,296,028
Diminution.....	83,590

Tonnes.

Le mouvement des marchandises d'entier parcours accuse une augmentation de 470 tonnes, et le transport local des marchandises accuse une diminution de 84,060 tonnes.

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de commerce, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière :—

Articles.	1895-96.	1896-97.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine.....	822,087	847,701	25,604	.....
Boisseaux de grain .....	1,064,385	1,093,499	29,114	.....
Bois de construction, en pieds de superficie .....	226,332,715	243,355,725	17,023,010	.....
Têtes de bétail vivant .....	64,051	72,082	8,031	.....
Houille, tonnes .....	432,513	383,362	.....	49,151
Produits fabriqués, tonnes.....	345,829	313,818	.....	32,011
Cordes de bois de chauffage.....	12,920	14,971	2,051	.....
Tous autres articles, tonnes.....	207,368	152,791	.....	54,577

Il y a eu augmentation dans la quantité des articles suivants transportés, savoir : farine et moulée, grain, pommes de terre, navets et autres racines, œufs, lard, frais et salé, cuir, bois de construction et de chauffage, plâtre, et une diminution dans la quantité des produits suivants : houille, minerai, fer, sable, pierre, briques, chaux, ciment, foin, paille, sucre, tissus et nouveautés, ferronneries et épiceries.

#### FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent ainsi avec ceux de l'année précédente :—

En 1895-96.....	\$3,012,827 62
“ 1896-97.....	2,625,968 67
Diminution.....	\$ 86,858 95

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'année dernière:—

Par mille-locomotive—

	Centins.
En 1895-96.....	63·90
“ 1896-97.....	62·85

Par mille-train—

En 1895-96.....	78·41
“ 1896-97.....	77·42

Par mille de chemin de fer—

En 1895-96.....	\$ 2,638 20
“ 1896-97.....	2,555 43

La superstructure, les constructions et tous les travaux d'art du chemin de fer ont reçu les réparations nécessaires et sont en bon état.

Le nombre de traverses renouvelées s'est élevé à 288,949.

La voie a été reballastée sur une distance de cinquante milles.

On a continué à relever les rails pour les remplacer par des rails neufs plus lourds, en acier, et pesant soixante-sept livres par verge.

De nouvelles voies d'évitement ont été posées pour la commodité du trafic.

Les ponts sur toutes les parties de la ligne ont subi les réparations nécessaires, et un pont en acier a été construit près de Sussex pour remplacer un pont en bois; entre New-Glasgow et Mulgrave, trois ponts en acier ont été construits pour remplacer trois ponts en bois.

Les clôtures ont subi les réparations nécessaires et l'on a fait des clôtures neuves sur une distance de trente-quatre milles et un quart.

Les paraneiges ont été réparés, et dans bien des cas reconstruits.

Les quais aux divers endroits ont subi les réparations nécessaires.

Les bâtiments sur toutes les parties de la ligne ont subi les réparations nécessaires, et une nouvelle remise à marchandises a été construite à la Rivière-du-Loup pour en remplacer une autre plus petite qui a été détruite par un incendie.

Les réparations nécessaires ont été faites aux signaux existants et de nouveaux signaux-sémaphores ont été érigés.

Le matériel roulant a subi les réparations nécessaires et est en bon ordre.

Neuf locomotives ont été reconstruites durant l'année, et quatre-vingt-quatre ont subi des réparations très importantes.

Les travaux d'améliorations nécessités pour tenir les wagons-dortoirs à la hauteur des exigences modernes ont été continués, et la même chose a été faite en ce qui concerne les autres wagons à voyageurs. Deux fourgons à bagage ont été reconstruits à l'atelier du chemin de fer.

Les wagons à marchandises ont subi les réparations nécessaires, et trois cent soixante-treize ont été reconstruits. Sur ce nombre, cent wagons fermés et cent wagons à plate-forme ouverte ont été construits à l'entreprise; un wagon fermé, neuf wagons réfrigérants, neuf wagons à plate-forme ouverte, seize grands wagons à houille et cent trente-six wagons à bascule ont été construits aux ateliers du chemin de fer.

### MATÉRIEL.

Valeur du matériel acheté.....	\$ 825,350 79
Valeur du matériel utilisé.....	1,164,448 30
Valeur du vieux matériel vendu.....	125,564 95

Valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice:—

Matériel ordinaire, y compris le combustible..	\$ 307,097 44
Rails et attaches de fer et d'acier.....	271,305 62
Vieux matériel à vendre.....	90,429 83

Total.....\$ 638,832 89

## OBSERVATIONS GÉNÉRALNS.

Les 27 et 28 avril 1897, il y a eu une forte inondation le long des rivières Ristigouche et Métapédia; l'eau et la glace ont causé des dommages considérables au chemin de fer près de la gare de Métapédia et obstrué la circulation des trains. Sur une distance de plus de mille verges les rails et les traverses ont été emportées en dehors de la voie, et le remblai a été miné par l'eau jusqu'à une profondeur de trois pieds à certains endroits. A un endroit situé à quatre milles et demi à l'ouest de la gare de Métapédia l'eau et la glace ont endommagé la voie sur une longueur de deux mille pieds.

L'eau a aussi emporté et détruit la clôture sur une longueur de sept cents perches.

Ces dommages ont été réparés au coût de plusieurs milliers de dollars.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

*Chef d'exploitation des chemins de fer de l'Etat.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
MONCTON, N.-B., 9 novembre 1897.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur le service du génie pour l'exercice clos le 30 juin 1897.

## VOIE.

Dans le cours de l'exercice, sur une distance de  $13\frac{1}{2}$  milles, les vieux rails d'acier de 4 pouces et  $4\frac{1}{2}$  pouces, pesant 50 livres à la verge, ont été levés et remplacés par des rails neufs de  $4\frac{1}{2}$  pouces, du poids de 67 livres à la verge.

## TRAVERSES.

285,961 traverses ordinaires et 83 jeux de traverses d'aiguillage ont été renouvelés dans le cours de l'exercice.

## BALLASTAGE.

Environ 25,000 verges cubes de ballast ont été répandues sur environ 50 milles de voie.

## SÉMAPHORES ET AIGUILLES.

Cinq nouveaux signaux télégraphiques ont été érigés, et les réparations nécessaires ont été faites aux sémaphores, aiguilles et signaux de stations sur toute la ligne.

## VOIES DE GARAGE ET D'ÉVITEMENT.

Durant l'année dernière il a été construit  $1\frac{1}{2}$  mille de nouvelles voies accessoires, dont les trois quarts constituent des prolongements aux voies de garage sur la division de la Rivière-du-Loup et à Pictou. Ces derniers ont été construits à même le compte du capital.

## CLÔTURES.

Dans le cours de l'exercice il a été construit  $34\frac{1}{4}$  milles de clôtures neuves en fil métallique barbelé et en treillis métallique, à la place de vieilles clôtures de perches ou de planches aussi bien qu'à des endroits où il n'avait pas encore été construit de clôtures. De grandes réparations ont aussi été faites aux vieilles clôtures.

## PARANEIGES.

Pendant l'exercice il a été fait 256 perches d'écrans paraneige sur la division centrale et sur la division du nord n° 3. Sur la division du nord, du n° 1 au n° 5, et sur la division de l'ouest, de grandes réparations ont été faites aux abris et clôtures paraneiges.

## QUAIS ET ESTACADES EN CHARPENTE.

A Richmond l'abord en pilotis à partir de la rive a été remplacé par un encoffrement en bois construit avec d'anciens pilotis et rempli de pierres.

A la tête de ligne en eau profonde, à Halifax, la fosse à houille établie au sud du quai primitif a été avancée d'environ 50 pieds vers le sud, le long du prolongement, de sorte que le charbon peut maintenant être empilé de chaque côté du quai.

La remise à houille à Richmond a été complètement examinée et partiellement renouvelée en pin résineux, y compris les soles, poteaux, chaperons et liens. L'abord qui avait été partiellement renouvelé en pin résineux il y a quelques années, a été achevé, de sorte que cette remise est maintenant en excellente condition.

Au débarcadère de Picton, trois poteaux d'amarrage ont été renouvelés et d'autres réparations nécessaires ont été faites.

A Mulgrave, le viaduc en charpente pour le charbon a été allongé de 20 pieds et d'autres améliorations ont été faites pour faciliter la circulation des wagons sur le viaduc.

L'encoffrement en charpente à l'angle nord du quai de Mulgrave a été renouvelé et d'autres réparations nécessaires ont été faites au quai.

Quelques menues réparations ont été faites au quai de la Pointe-Tupper, qui avait été endommagé par la vapeur *Mulgrave*.

Les réparations nécessaires ont été faites aux viaducs en charpente pour la houille à Spring-Hill, à Amherst et au quai de Dorchester, ainsi qu'aux quais de la Pointe-du-Chêne et de Saint-Jean.

A Dalhousie, une partie du plancher du quai a été renouvelée et d'autres réparations nécessaires ont été faites.

Quelques réparations temporaires ont été faites à la grande remise à houille, à niveau élevé, à Saint-Charles.

Des réparations nécessaires ont été faites à la jetée Princess, à Hadlow, et des réparations importantes ont été faites à l'encoffrement en charpente qui supporte la voie entre Lévis et la Pointe-Lévis.

#### BATIMENTS ET QUAIS DE GARE.

A Halifax, les quais extérieurs de la gare de North-Street ont été examinés et réparés.

A Richmond, la maison du gouvernement, occupée par le contre-maître mécanicien, a été examinée et réparée, et un raccordement a été établi avec l'aqueduc de la ville pour fournir l'eau à cette maison.

Les planchers de la rotonde ont été partiellement renouvelés, une paire de nouvelles portes a été posée et 7 chapeaux de cheminées en fer ont été renouvelés. Les réparations nécessaires ont été faites aux usines des mécaniciens, au hangar à huile et à d'autres petites constructions.

A Bedford, des réparations ont été faites à la toiture, aux portes, fenêtres, etc., de la maison du chef de gare. On a construit une remise à charbon pour la gare.

A Windsor-Junction, le quai de chargement a été renouvelé.

A Rawdon-River, un nouveau quai pour les voyageurs, de 36 pieds de long sur 8 de large, a été construit.

A Elmsdale, le quai de chargement a été examiné et réparé.

A Stewiacke, on a reconstruit le quai des voyageurs sur une longueur de 9 pieds.

A Truro, un plancher en bois franc a été posé dans la salle d'attente générale. La rotonde de la station et autres bâtiments ont subi les réparations nécessaires. Le quai en épinette en avant de l'entrepôt des marchandises a été remplacé par un quai en asphalte au coût d'environ \$400.

A Stellarton, de nouvelles poutres et un nouveau plancher en bois franc ont été posés dans la salle d'attente générale. L'un des côtés de la toiture en bardeau de la remise à locomotive de Stellarton a été renouvelé.

A New-Glasgow, au passage à niveau de la rue George, un quai de 80 pieds de long sur 8 de large pour les voyageurs a été construit pour la commodité des employés des moulins de Trenton. On a posé des contre-châssis et un certain nombre de serrures et de ressorts aux portes de la station.

A Merigomish, un nouveau quai, pour voitures, de 100 pieds de long sur 26 pieds de large, a été construit pour l'expédition des grosses pièces de bois de construction.

A Piedmont, les réparations nécessaires ont été faites à la gare et aux autres constructions.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Avondale, une large salle de 22 pieds sur 20, a été aménagée au-dessus du hangar à marchandises pour l'usage de la famille du chef de gare.

A An'igonish, le quai des voyageurs a été prolongé de 48 pieds et l'ancien quai a été réparé.

A Marshy-Hope, James River, Heatherton, Afton et Bay Field, les réparations nécessaires ont été faites aux gares et aux quais.

A Tracadie, une salle semblable à celle d'Avondale, de 22 x 20 pieds, a été aménagée pour l'usage du chef de gare.

Au Havre au Bouche, la toiture de la station a été réparée, le logement du chef de gare a été nettoyé et tapissé, et des contre-châssis ont été posés aux fenêtres dans les salles de logement.

A Mulgrave, l'extrémité postérieure de la remise aux locomotives, qui avait été endommagée par une locomotive, a été réparée. La toiture et les fenêtres ont aussi été réparées.

A Boisdale, on a aménagé une nouvelle cuisine pour le chef de gare.

A Granton, environ trois milles à l'est de Westville, un nouveau quai de 60 pieds de longueur sur 8 de largeur a été construit pour l'usage des voyageurs.

A Sylvester's, le quai de la gare a été renouvelé.

A Roger's-Siding, un nouveau quai de chargement de 60 pieds de longueur sur 20 de largeur a été construit pour l'expédition du bois scié à la scierie Roger située tout près.

A Oxford, les madriers du quai ont été renouvelés.

A Belmont, la toiture de la gare a été recouverte en bardeaux et un plancher en bois franc a été posé dans le bureau.

A Londonderry, la gare a été complètement examinée et réparée. Les solives ont été renouvelées. Des planchers en bois franc ont été posés dans la salle d'attente et dans la salle des bagages.

A Greenville, la toiture de la gare a été recouverte en bardeaux.

A Oxford-Junction, le quai des voyageurs a été renouvelé et allongé de 80 pieds, d'un côté de la gare, et de 100 pieds de l'autre côté.

A Salt-Springs, une remise à houille a été construite.

A Spring-Hill-Junction, le hangar à huile a été transporté de l'autre côté de la gare, le quai des voyageurs a été allongé de 50 pieds, et le quai des marchandises a été exhaussé de 27 pouces pour la plus grande commodité des voyageurs. L'ancien quai a été réparé.

A Athol, la cuisine a été boisée, et les réparations nécessaires ont été faites à la gare et au quai.

A Amherst, on a construit une guérite pour le gardien au passage à niveau de la rue principale. Des réparations ont été faites au quai du hangar aux marchandises.

A Fort-Lawrence, le quai de chargement a été allongé et élargi de 200 pieds sur 12.

A Aulac, le quai de chargement a été réparé.

A Memramcook, une allonge de 100 x 10 pieds a été faite au quai du débarcadère, et le dessus de l'ancien quai a été renouvelé.

Les réparations nécessaires ont été faites aux quais, au lac Folleigh, Westchester, Sackville, Dorchester, Memramcook et Painsec.

Quatre remises à outils ont été construites pour les cantonniers entre Painsec et Truro. Elles ont été construites avec de vieux trains de wagons fermés qui avaient été jetés aux rebut.

A la Pointe-du-Chêne, la gare et la hangar aux marchandises ont été complètement examinés et réparés.

A Moncton, la toiture de l'aile ouest de l'atelier des mécaniciens a été recouverte avec du ciment Sparham.

Les madriers de 5½ travées dans l'ancienne rotonde ont été enlevés et remplacés par de l'asphalte de Trinidad. Les madriers des autres travées ont été partiellement renouvelés et réparés. Les réparations nécessaires ont été faites à tous les bâtiments du parc de Moncton.

A Salisbury, le logement du chef de gare a été examiné, réparé et tapissé. Ce logement n'avait pas été occupé depuis quelque temps et avait grand besoin de réparations.

A Sussex, un côté du hangar aux locomotives a été recouvert en bardeaux. La gare et le quai de la gare ont subi les réparations nécessaires.

A Apohaqui, un incendie qui s'est déclaré dans le logement de cette gare a troué la toiture et endommagé le bâtiment. Les réparations nécessaires ont été faites.

A Rothesay, une allonge a été faite au hangar à marchandises pour y mettre le bagage qui obstruait la salle d'attente générale.

A Saint-Jean, l'un des côtés de la toiture de la remise des trains, qui avait d'abord été couvert en ciment de Sparham, a été recouvert en ardoise de Rockland. Les grandes claires-voies ont été examinées et réparées, et un grand nombre des barres de fer galvanisé qui enchâssaient les carreaux ont été remplacées par des barres plus fortes, les anciennes étant trop légères. Les murs extérieurs de la remise des trains ont été examinés et jointoyés et les murs intérieurs ont été nettoyés et blanchis à la chaux. Les toits de l'atelier de construction des wagons et de la forge ont été recouverts en bardeaux. Une allonge a été faite au bureau occupé par les commis préposés aux marchandises, et l'on a aménagé un bureau privé pour le chef de gare. Ceci a nécessité des changements dans les conduits du gaz et des calorifères.

A Berry's-Mills, la toiture de la gare a été recouverte en bardeaux.

A Birch-Ridge, une nouvelle station de signaux et un quai pour les voyageurs ont été construits pour remplacer ceux qui avaient été détruits par les feux de forêts.

A Gallagher's-Ridge, un quai pour les voyageurs a été construit pour la commodité des nouveaux colons des environs.

A Harcourt, on a recouvert en bardeaux une partie de la maison du chef de gare.

A Adamsville et à Kent-Junction, des cuisines ont été aménagées pour les chefs de gare.

A la Rivière-Barnaby, on a construit un nouveau cabinet de toilette.

A Chatham-Junction, on a renouvelé au ciment de Sparham une partie de la toiture de l'entrepôt des marchandises. Les murs intérieurs des salles d'attente ont été boisés en pin, vu qu'il était impossible de tenir le crépi en bon ordre à cause de la gelée qui faisait travailler la maison. D'autres réparations nécessaires ont été faites à la gare et à l'entrepôt des marchandises.

A Newcastle, un plancher neuf en bois franc a été posé dans la salle d'attente des dames ainsi que dans le bureau du chef de gare. Deux nouveaux ventilateurs ont été posés dans la rotonde. Les toitures en Sparham sur la rotonde ici et sur les hangars à marchandises à Millerton et à Indiantown ont subi les réparations nécessaires. On a construit des abris pour les outils des cantonniers sur les sections n<sup>os</sup> 57, 58, 61, 64 et 68.

Des réparations nécessaires ont été faites à tous les quais de chargement et les quais de voyageurs entre Moncton et Newcastle.

A Bartibogue, on a aménagé le train d'un vieux wagon fermé pour servir de remise aux marchandises, le wagon à voyageurs employé à cette fin étant devenu trop petit. Des abris pour les outils des cantonniers des sections situées au nord et au sud de cette station ont été construits.

A Gloucester-Junction, 18 contre-châssis ont été adaptés à la gare et aux logements, et le quai des voyageurs a été partiellement renouvelé.

A Bathurst, la maçonnerie en brique de la gare a été examinée, réparée et jointoyée. Le quai des voyageurs a été en partie renouvelé, et le reste a été réparé.

A Nigadoo, le train d'un vieux wagon fermé a été aménagé comme hangar de marchandises. Le quai des voyageurs a été renouvelé.

A Petit-Rocher, la gare a été examinée, réparée et peinturée.

A Belledune, la gare a été réparée et peinturée.

A la Rivière-Jacquet, la toiture de la gare a été réparée, le quai a été en partie renouvelé et en partie réparé.

A New-Mills, le bureau du chef de gare a été boisé en pin raboté. La gare a subi les réparations nécessaires, et l'on a creusé un puits pour l'usage de la gare.



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Charlo, l'on a aménagé le train d'un vieux wagon fermé comme hangar à charbon, et l'on a aménagé un autre comme abri pour les outils des cantonniers. Le bureau du chef de gare a été boisé en pin et 11 contre-châssis ont été adaptés aux logements. La remise à houille a été réparée.

A Flat-Landé, Millstream, Assamétouaghan, Causapsca, et Sayabec, les quais ont été renouvelés.

A Saint-Moise, la toiture du hangar à marchandises a été recouverte en bardeaux.

A Saint-Octave, la toiture de la cuisine a été recouverte en bardeaux.

A Sainte-Flavie, les réparations nécessaires ont été faites à la remise des locomotives et au quai de la gare.

A Rimouski, une galerie a été construite pour le chef en arrière de la gare. Le quai a été examiné et réparé, et un certain nombre des portes de la gare ont été renouvelées.

Au Bic, le quai de la gare a été allongé et les réparations nécessaires ont été faites à la gare. La maison des cantonniers à la montagne du Bic a été complètement examinée et réparée au coût d'environ \$200.

A Saint-Simon, l'on s'est procuré 6 contre-châssis et les réparations nécessaires ont été faites à la gare et au quai.

A Saint-Eloi, les revêtements en déclin ont été enlevés, les pans de la gare ont été calfatés, avec de l'étaupe, doublés en papier, et le revêtement a été reposé et peinturé. Le quai a été partiellement renouvelé et les réparations nécessaires ont été faites à l'intérieur de la gare.

A Saint-Arsène, le quai a été partiellement renouvelé et les réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Cacouna, la gare a été examinée, réparée, et peinturée.

A la Rivière-du-Loup, un nouveau hangar à marchandises a été construit pour remplacer l'ancien, détruit par un incendie; le nouveau est plus long et plus large que l'ancien. Les réparations nécessaires ont été faites à l'atelier des mécaniciens, à la rotonde et au hangar à l'huile. Une paire de portes d'entrée pour les locomotives a été renouvelée.

A Sainte-Hélène, une allonge a été faite au hangar aux marchandises pour subvenir à l'augmentation du commerce à cet endroit. Un plancher neuf en bois franc a été posé dans la salle d'attente.

A la Rivière-Ouelle, le quai de la gare a été renouvelé, et les réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Saint-Philippe-de-Néri, le quai de la gare a été renouvelé.

Au Cap-Saint-Ignace, le quai de chargement a été renouvelé.

A la jonction de la Chaudière, un bureau a été aménagé pour le chef de gare. La gare a été examinée, réparée et peinturée.

A Hadlow, des réparations ont été faites à la toiture et aux murs de la rotonde. La remise à charbon a aussi été réparée.

A Lévis, le ponton flottant a été complètement examiné, réparé et peinturé. Une nouvelle entrée a été faite au hangar à marchandises. Une nouvelle rampe et un nouveau quai de chargement ont été construits. Le calorifère de la gare a été en partie renouvelé et le tout a été mis en bon état.

Les constructions suivantes ont été recouvertes de deux couches de peinture, le travail étant fait sous la surveillance du ministère:—

Halifax, clôture sur la rue Water.

Brookfield, gare.

Truro, plaque tournante en fer.

Hopewell, gare.

Merigomish, gare.

Iona, gare.

Jonction de Sydney-Nord, gare.

Sackville, gare.

Sackville, toiture du hangar à marchandises.

Pointe-du-Chêne, logement.

Springhill, toiture de la gare.

Rogersville, gare.

Rivière-Barnabé, gare.  
 Jonction de Chatham, gare.  
 Petit-Rocher, hangar à marchandises.  
 Belledune, gare.

PONTS, PONCEAUX, ETC.

A Halifax, l'épais mur de soutènement le long du chemin Campbell, entre la rue North et le pont de la rue Water, a été réparé et jointoyé avec du ciment de Portland. Au-dessous des voies du parc de la rue North, on a enlevé et reposé quarante pieds de tuyaux en terre cuite.

Un tablier étanche de pin blanc séché au four a été posé sur les traverses du pont de Bedford, au-dessus des culées et des piles, afin d'empêcher l'eau d'avoir accès à la maçonnerie, qui est de très mauvaise qualité et qu'il est impossible de tenir étanche au moyen du ciment.

Un ponceau neuf en cèdre a été creusé à travers la levée à Fairview où le remblai avait été miné par l'eau.

A la Jonction de Windsor, un ponceau fermé a été allongé de 14 pieds. A l'est de la Jonction de Windsor, à environ un mille, on a construit deux nouveaux ponceaux à grillage, et un ponceau tubulaire en fer de 24 pouces. Ces ponceaux avaient été nécessités par le fait que la voie était fréquemment minée par l'eau à cet endroit.

Les réparations nécessaires ont été faites aux ponceaux fermés à Shubenacadie, Stewiacke et Truro.

A Pine-Tree, le viaduc en charpente à l'est de New-Glasgow a été redressé aux courbes des deux extrémités. Il faudra renouveler ce viaduc l'année prochaine. Des liens et des étais ont été posés au tablier en bois à Little-Gut.

Un ponceau fermé en cèdre de 4 sur 5 a été mis à la place de la charpente en bois chez Dewar, et un remblai solide a été construit.

Près du poteau militaire 25, un ponceau fermé en cèdre de 3 sur 3 a été mis à la place d'un ponceau en bois de 20 pieds, et un solide remblai a été construit.

Au poteau militaire 32, les poutres et les poutres en tôle d'un ponceau ayant dix pieds de tablier ont été renouvelées.

A Chisholm-Brook, une paire de poutres en bois a été remplacée par une paire de poutres en acier roulé, ajustées avec des traverses en pin dur et tablier type avec garde-fou en fer.

A Pomquet, un ancien pont à grillage en bois, système Howe, a été remplacé par un tablier entièrement en acier de 96 pieds, avec des traverses de pin dur et garde-fou type.

A Antigonish, des courbes temporaires ont été placées en dessous du pont de chevalets, système Howe, chez Murphy, le tablier étant de 160 pieds, pour le faire durer encore un an, l'intention étant de le remplacer alors par un tablier en acier.

A Little-River, 8 poteaux de chevalets, système Howe, ont été renouvelés.

A Pirate-Harbour, l'ancien viaduc en charpente a été remplacé par un tablier en acier de 64 pieds et par des culées en maçonnerie de première classe. Ce tablier a été pourvu d'un plancher type et de garde-fous, et le remblai a été fait jusqu'aux culées de chaque côté.

Des réparations temporaires ont été faites au pont du chemin public traversant le cours d'eau sur lequel ce tablier a été jeté.

Près d'Iona, C.-B., un nouveau ponceau a été construit à la place de celui que j'ai mentionné dans mon dernier rapport comme étant en voie de détérioration.

Quatre cent vingt-six traverses sur le viaduc en pilotis, près de Pictou, ont été renouvelées, et d'autres réparations nécessaires ont été faites à ce pont, qui a environ un demi-mille de longueur.

Douze étais de pilotis créosotés, de 74 pieds de longueur, ont été enfoncés dans les piles d'appui du tablier mobile du pont des Grand-Narrows, pour les renforcer.

A Folleigh, la vieille charpente de deux tabliers de 100 pieds a été renouvelée en pin résineux, et pourvue d'un système de contreventement latéral et de garde-fous type.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Sur les sections 26½ et 29, des ponceaux en cèdre ont été construits pour égoutter les propriétés adjacentes au sujet desquelles des réclamations étaient produites pour dommages que l'on alléguait avoir été causés par la construction du chemin de fer.

A Nappan, une travée de cent pieds a été pourvue d'un système d'étagage latéral.

Dix paires de fosses garde-bestiaux entre Truro et Painsec ont été renouvelées, ainsi que les poutres sur neuf ponceaux ouverts.

Les réparations nécessaires ont été faites aux tabliers en bois à Havelock-Hill, Perkins et McKinley, entre Shédiac et Saint-Jean.

L'ancien viaduc en charpente à Musquash, à l'ouest de Sussex, a été remplacé par un tablier unique en acier de 103 pieds posé sur des culées en pierre de maçonnerie de 1<sup>re</sup> classe. Ce pont a été pourvu de traverses en pin résineux, de cales et de garde-fous en fer.

On a renouvelé un pont en bois au-dessus de la voie de la fosse à ballast à Boundary-Creek.

Le viaduc en charpente et pilotis près de Coldbrook a été partiellement renouvelé et mis en bon ordre.

Un court pont en bois à Gondola-Point a été renouvelé.

On a construit un ponceau en cèdre près de Saint-Jean pour améliorer le drainage.

Douze ponceaux en pierre ont été examinés et réparés entre Shédiac et Saint-Jean.

Entre Moncton et Newcastle, 7 paires de garde-bestiaux à surface et une fosse garde-bestiaux ont été construites. Un ponceau ouvert en cèdre a été construit sur l'embranchement d'Indiantown, et un ponceau fermé a été construit sous la voie du quai à Newcastle.

Un certain nombre de traverses ont été renouvelées sous les tabliers en fer à Coal-Branch et sous les cales des tabliers de Miramichi.

Le plancher du viaduc à Derby a été réparé.

Sept paires de garde-bestiaux entre Newcastle et Campbellton ont été renouvelées.

Une nouvelle assise de pont a été mise sous l'un des tabliers en fer à Nepisiguit. Les planchers des viaducs en fer à Tetagauche et à Charlo ont été partiellement renouvelés et réparés.

Une assise de pont en pierre a été mise à la place d'une autre qui était brisée sur la culée méridionale du tablier de Charlo. La culée a été réparée et jointoyée.

Dix ponceaux en pierre entre Newcastle et Campbellton ont subi les réparations nécessaires.

Au nord de Métapédia, une paire de poutres en bois a été remplacée par des liens en fer de 10 pieds de tablier, recouverts de traverses en pin résineux et de garde fous type.

Au pont de Millstream, une partie des traverses en pin ordinaire a été renouvelée par des traverses en pin résineux convenablement calée et pourvue d'un garde-fou type.

Les piles du pont de Rimouski ont été examinés, réparés et jointoyés avec du ciment de Portland.

Les madriers du plancher du pont de Trois-Rivières ont été renouvelés.

Un ponceau fermé en cèdre a été construit à l'extrémité occidentale du terrain de la gare de Trois-Pistoles.

Trois nouveaux brise-glace (caissons en bois remplis de pierre), ont été construits à Montmagny, à la place de ceux qui ont été détruits par l'inondation de l'année dernière.

Des réparations considérables ont été faites aux brise-lames des ponts de Saint-Pascal, Montmagny, Saint-Henri et Etchemin, endommagés par la même inondation.

Six ponceaux en pierre sur la division entre la Rivière-du-Loup et Lévis ont été reconstruits et d'importantes réparations ont été faites à un grand nombre d'autres.

Deux équipes de riveurs ont été employées durant la saison des travaux à resserrer les rivets, à poser des étais latéraux et à faire les autres réparations nécessaires aux ponts en fer.

Les ponts suivants ont été râclés et peints de deux couches sous la surveillance du ministère :—

	Pont	5 travées,	49 pieds	chaque.
Bedford	do	1	do	21 do
Ellis	do	2	do	100 do
Stewiacke	do	4	do	80 do
New-Glasgow	do	1	do	120 do
Antigonish	do	1	do	45 do
Rivière du Sud	do	1	do	40 do
Monastère	do	1	do	160 do
Rivière du Sud	do	2	do	100 do
Rivière du Nord	do	2	do	100 do
Rivière Ingonish	do	1	do	40 do
Belmont	do	3	do	100 do
Rivière Philippe	do	3	do	160 do
Sackville	do	1	do	15 do
Dorchester	do	2	do	44 do
Red-Pine	do	3	do	100 do
Rivière Jacquet	do	1	do	18 do
Shaw				

#### DIVERS.

Une équipe nombreuse a été occupée durant environ six semaines à enlever des pierres détachées à la tranchée de la montagne du Bic. Grâce à l'abondance des pluies on a éprouvé beaucoup plus de difficultés à cette tranchée le printemps dernier que depuis un grand nombre d'années.

A la Rivière-du-Loup un drain a été construit à partir de la remise aux locomotives jusqu'à la rivière, l'ancien drain ayant été obstrué par les cendres du cendrier des locomotives.

Un encoffrement en cèdre d'environ 200 pieds de long sur 9 de hauteur et 10 de largeur a été construit à la limite du chemin de fer au parc de la Rivière-du-Loup, l'espace en arrière étant rempli de cendre, et l'étendue du parc a été augmentée d'autant.

Une grande quantité de traverses, traverses d'aiguillage, poteaux de cèdre et diverses pièces de bois livrées à l'entreprise sur les divisions du nord nos 1, 2 et 3 a été chargée et expédiée aux diverses divisions où elles étaient requises pour les réparations et les renouvellements. Deux trains de travail et une équipe d'environ 35 hommes sur chacun ont été employés environ six semaines à ce travail. Sur une distance de deux milles et demi, on a enlevé les rails de 4 pouces, qui étaient très usés, et on les a remplacés par des rails de  $4\frac{1}{2}$  pouces, d'une qualité de beaucoup supérieure, que l'on avait enlevés sur d'autres divisions de la ligne.

Sur une distance d'environ 20 milles, la vieille clôture de fil de fer barbelé, là où les poteaux avaient d'abord été posés à une perche de distance les uns des autres, a été complètement examinée et réparée, et environ quatre étais verticaux ont été posés dans chaque espace entre les poteaux et assujettis aux fils horizontaux avec des crampons en acier, de sorte que cette clôture peut maintenant retenir les animaux, ce qu'elle n'aurait pu faire auparavant.

Le cure-môle à vapeur a été à l'œuvre jusqu'en décembre 1896 pour approfondir les docks à la tête de ligne à eau profonde, à Halifax, et depuis avril jusqu'à la fin de l'exercice financier, il a été employé à approfondir les docks aux quais du chemin de fer de Pictou et à Pictou-Landing.

A Londonderry, on a posé un conduit de 470 pieds depuis le réservoir jusqu'à la gare, et l'on a fait tout le plombage nécessaire pour fournir l'eau à la salle d'attente et aux logements.

Une équipe d'hommes et un train de travail ont été employés à nettoyer les tranchées entre Truro et Amherst.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## INONDATION À MÉTAPÉDIA.

Les dommages causés à la voie et au remblai par l'eau et la glace près de la gare de Métapédia, les 27 et 28 avril dernier, ont été très considérables. Environ 500 pieds de l'encoffrement en cèdre de la rive près du pont ont été endommagés, mais pas très sérieusement. A partir de l'extrémité occidentale du paraneige près de la gare de Métapédia, en allant vers l'ouest, sur une distance de 3,300 pieds, la majeure partie des rails et des traverses a été transportée hors de la voie et couverte de glace du côté de la terre ferme.

Le ballast et une partie du remblai, sur une profondeur de un à trois pieds, ont été minés. A quatre milles et demi à l'ouest de Métapédia, le ballast a été enlevé sur une longueur de 2,000 pieds. La clôture, sur une longueur d'environ 700 perches, a été également détruite. Les dommages à la voie, au remblai, aux clôtures, etc., ont été estimés à \$2,911.70.

## CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

Le chemin de fer Intercolonial a commencé l'exploitation de ce chemin le 31 décembre 1896, et a continué à l'exploiter jusqu'au 31 mai 1897.

Durant cette période, les dépenses suivantes ont été faites :—

Main-d'œuvre sur la voie.....	\$4,211 86
Réparations des ponts et ponceaux.....	97 15
Réparations des bâtiments.....	20 46
Clôtures.....	7 50
Enlèvement de la neige et de la glace.....	4,812 24

Total..... \$9,149 21

Environ \$1,000 de ce montant ont été dépensés pour réparer les dommages faits au remblai par l'accumulation des glaces et l'inondation des rivières Ristigouche et Métapédia qui se sont produites le 28 avril 1897.

## COMPTE DU CAPITAL.

### *Agrandissement à Halifax.*

Le quai au charbon a été élargi d'environ 50 pieds du côté sud et l'on y a érigé un entrepôt de 431 pieds sur 34. L'encoffrement en charpente dont il est question dans mon rapport de l'année dernière a été enroché jusqu'à la surface. Environ 10,000 verges cubes de matériaux ont été déposées en arrière, ce qui a augmenté de beaucoup l'étendue disponible pour les voies.

### *Prolongement de la voie de garage de la fabrique de coton d'Halifax.*

Ceci est pour voie additionnelle de garage et pour un nouvel arrangement de l'ancienne voie de garage afin de subvenir à l'augmentation des affaires dans ce quartier.

### *Embranchement de Dartmouth.*

Le terrassement, le ballastage, les clôtures, les signaux, etc., ont été achevés dès que les fonds ont été disponibles pour cet objet.

### *Agrandissement de l'entrepôt des marchandises à Truro.*

Ceci est pour une allonge de 80 pieds à la remise actuelle. L'ouvrage a été fait à l'entreprise et a coûté \$1,095.

### *Agrandissement à Pictou.*

La remise aux marchandises sur le quai Saint-Olaf et la remise aux marchandises locales ont été transportées et alignées, près de la face du quai connu sous le nom de quai public formant une remise continue de 140 pieds de longueur. On a construit pour l'une de ces remises une fondation de palplanches de 100 pieds sur 20. Un nouveau hangar à charbon a été érigé. Une nouvelle voie de garage de 885 pieds de longueur a été posée jusqu'au nouvel emplacement des remises à marchandises. L'encoffrement à l'extrémité orientale du parc a été rendu utilisable pour le trafic des goélettes, grâce à la construction d'un revêtement en pilotis d'environ 410 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur.

*Améliorations à Sussex, Trenton et Orangedale.*

On a aménagé des cabinets de toilette modernes pour la salle d'attente générale à Sussex. A Trenton, on a allongé le quai des voyageurs et construit un petit perron de chargement.

A Orangedale, l'ancienne remise à marchandises a été convertie en une salle d'attente pour les dames, et le bureau du chef de gare a été agrandi.

*Encoffrement au Cap-Breton.*

Ceci est pour l'érection d'un encoffrement additionnel au pied des remblais le long des rives du lac Bras-d'Or, ceux-ci ayant été affreusement ravinés par les hautes marées du lac.

*Puits aux stations.*

Ceci était pour les stations où il n'existait aucune espèce d'approvisionnement d'eau, et cette dépense a été nécessaire pour la protection des stations contre l'incendie et pour les besoins domestiques du chef de gare.

*Remise et pont de chevalets pour charbon, à Mulgrave.*

Ceci est pour l'extension du viaduc en charpente pour le charbon. La majeure partie du travail a été faite à même le crédit pour l'entretien avant que le crédit spécial fut disponible.

*Ecrans-paraneiges—Divisions O. et N. G. et C. B., et embranchement de Saint-Charles.*

Ceci est pour la construction de paraneiges additionnels aux endroits où le manque de protection de cette nature avait causé des dommages sérieux au trafic.

*Gare à Henderson's-Siding.*

Ceci est pour une gare et maison de cantonniers combinées. La construction a été adjugée à l'American Furniture Company d'Oxford, N.-E.

*Agrandissement à Moncton.*

L'ancien entrepôt de marchandises, de 300 sur 30, a été transporté de l'autre côté de la voie, sur un nouvel emplacement du côté sud du parc, afin de faire place à la nouvelle gare en brique, donnée à l'entreprise à M.M. Rhodes, Curry et C<sup>ie</sup>.

Environ 20,000 verges de remplage ont été déposées au côté sud des voies afin de faire un nouveau parc à marchandises et un emplacement pour la remise, un entrepôt des marchandises non réclamées et un perron de chargement.

Quatre acres de terres ont été achetées à environ un demi-mille à l'ouest de la station; on est actuellement occupé à déblayer ce terrain au moyen d'une pelle à vapeur et le déblai est utilisé pour niveler le parc. Lorsque les quatre acres auront été nivelées, on pourra y poser des voies additionnelles. Environ 2½ milles de voies de garage supplémentaires ont été posés dans le nouveau parc à marchandises du côté sud. On a aussi posé des voies de garage supplémentaires sur l'Y au côté nord de la voie. Un quai couvert de transbordement, de 280 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur a été érigé sur l'Y pour faciliter le maniement des marchandises en transit, et éviter ainsi le garage à l'entrepôt. Une nouvelle entrée a été faite à la remise aux locomotives de l'ouest. Le bureau de pointage qui se trouvait sur l'emplacement du nouveau parc à marchandises a été transporté sur un nouvel emplacement plus au nord.

Une grue d'ascension de 10 tonnes a été érigée à l'extrémité est du perron de chargement.

*Quinze nouveaux ascenseurs dans l'atelier de construction, à Moncton.*

On s'est procuré ces engins afin de permettre à la division de la mécanique de manier plus facilement les lourds matériaux requis pour la construction des locomotives. Ils sont suspendus aux fermes en fer du toit au-dessus des fosses des locomotives.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## *Gare à Lakeside.*

Ceci est pour une gare devant en même temps servir de logement au cantonnier qui agit comme chef de gare. L'entreprise de la construction a été adjugée à A. S. Wetmore et les travaux sont achevés.

## *Améliorations au quai à Dalhousie.*

Ceci est pour une allonge au quai actuel afin de subvenir à la forte augmentation qui s'est produite dans l'expédition des madriers d'Amqui et de Cedar-Hall, lesquels envois avaient lieu autrefois par les ports du Saint-Laurent.

## *Agrandissement à Causapscał.*

Ceci est pour une nouvelle remise à marchandises, l'ancienne étant devenue trop petite pour les besoins du commerce.

## *Agrandissement à Sayabec.*

On a construit ici une nouvelle remise à marchandises, et l'ancienne a été convertie en une salle d'attente générale.

## *Améliorations au Petit-Métis.*

On a fait ici 1,500 verges de terrassement afin d'améliorer les abords de la gare et de la remise aux marchandises. L'aménagement intérieur de la gare a été amélioré, et l'on a fait un cabinet de toilette moderne pour la salle d'attente des hommes. Une partie du quai extérieur a été couverte afin de mieux protéger le bagage, qui vient ici en quantité très considérable avec les voyageurs durant l'été.

## *Agrandissement à Sainte-Flavie.*

Une nouvelle remise à marchandises a été construite et l'intérieur de l'étage inférieur de la gare a été aménagé de nouveau. Le plancher de la salle affectée aux marchandises a été abaissé de deux pieds, et cette salle a été convertie en salle d'attente et salle des bagages. Des planchers en bois franc ont été posés dans les salles d'attente. Les murs des salles d'attente et du bureau ont été boisés et des cabinets de toilette modernes ont été aménagés pour la salle d'attente des dames et le logement du chef de gare.

## *Maison de cantonnier, Sacré-Cœur.*

Ceci est pour une gare et une maison de cantonnier combinées ; le cantonnier en prend soin, la chauffe en hiver et s'occupe des marchandises et des voyageurs. La construction en a été donnée à l'entreprise à Alfred Samson, de Lévis, pour \$1,500.

## *Nivellement de la cour de la gare de la Rivière-du-Loup.*

Ceci est pour déblai de 2,000 verges cubes de roche pour améliorer les abords de la gare et de la remise à marchandises. L'ancien abord était très souvent encombré.

## *Prolongement des voies de garage, etc.*

Les prolongements sont comme suit :—

Cacouna, 300 pieds ; Sainte-Hélène, 325 pieds ; Sainte-Louise, 275 pieds ; Cap Saint-Ignace, 550 pieds ; Saint-Pierre, 550 pieds ; Saint-François, 325 pieds ; Saint-Valier, 369 pieds.

Ces voies de garage additionnelles faciliteront de beaucoup le mouvement du trafic sur cette division.

## *Quai de chargement et voie de garage, Saint-François.*

Jusqu'à présent le chargement se faisait sur la voie d'évitement et cela occasionnait des retards au trafic, ainsi qu'au commerce local.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,  
WM. B. MACKENZIE, *ingénieur en chef.*

D. POTTINGER,

Chef d'exploitation des chemins de fer de l'Etat, Moncton.





## N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU REVENU, exercice finissant le 30 juin 1897

Av.

Exercice précédent.		Dépenses.	Exercice finissant le 30 juin 1897.		Exercice précédent.		Recettes.	Exercice finissant le 30 juin 1897.	
\$	c.		\$	c.	\$	c.		\$	c.
993,801	39	Traction, relevé n° 1.....	995,247	29	971,426	26	Voyageurs.....	979,005	57
659,525	46	Voitures " 2.....	708,513	01	1,788,813	18	Marchandises.....	1,687,050	42
774,556	25	Entret. de la voie et t. d'art, rel. n° 3	624,454	43	197,400	66	Malles et divers...	199,972	03
383,895	37	Gares, relevé n° 4.....	384,982	77					
199,985	80	Frais généraux, relevé n° 5.....	207,107	39					
1,063	35	Circulation, en milles.....	5,663	78					
3,012,827	62	Total des frais d'exploitation.....	2,925,968	67	2,957,640	10		2,866,028	02
		Balance.....			55,187	52	Balance.....	59,940	65
3,012,827	62		2,925,968	67	3,012,827	62		2,925,968	67

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,

*Comptable en chef et trésorier.*

## N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION (Relevé n° 1).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1897.		
\$	c.	\$	c.	
11,573	95	Appointem. de l'ingén. mécanic. en chef et des commis, frais de bureau et de voyage	12,160	85
264,604	16	Gages des conducteurs de locomotives, chauffeurs et nettoyeurs.....	267,291	80
408,861	78	Combustible.....	375,635	35
28,224	41	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	30,848	49
230,257	00	Réparations aux locomotives, aux tenders et à l'outillage.....	261,880	32
31,694	62	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.....	30,498	81
18,585	47	Divers.....	16,931	67
993,801	39		995,247	29

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,

*Comptable en chef et trésorier.*

## N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES POUR WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1897.		
\$	c.	\$	c.	
65,534	61	Réparations aux voitures à voyageurs.....	84,793	82
19,133	07	do wagons-poste, à messageries et à bagage.....	20,976	44
205,191	64	do wagons à marchandises et aux fourgons de conducteurs.....	231,203	22
6,176	41	do chasse-neige et flangers.....	3,771	23
255,412	68	Salaires des conducteurs, des préposés au bagage et des serre-freins.....	255,465	63
15,098	59	Huile et chiffons pour garniture.....	22,954	90
62,477	04	Menus approvisionnements et combustible.....	66,664	51
30,501	42	Divers.....	28,683	26
659,525	46		708,513	01

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,

*Comptable en chef et trésorier.*

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

### ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1897.
\$ c.		\$ c.
5,858 79	Ingénieur en chef et ingénieurs, commis et frais de bureau et de voyage...	6,947 14
353,687 70	Gages, réparations à la voie, aux clôtures et aux sémaphores, y compris les nouvelles voies d'évitement construites.....	340,869 04
54,041 94	Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de garage construites.....	29,165 13
87,920 23	Traverses.....	60,890 15
82,451 79	Bois de charpente, de construction, etc., pour réparer les ponts, les fosses-bestiaux, les paraneiges, les clôtures, etc.....	71,160 86
72,080 28	Réparations aux quais.....	18,855 11
62,272 71	Réparat. aux bâtiments et quais de garage, annexes et prolongem. compris...	50,279 25
8,245 32	Réparations à l'outillage.....	10,705 50
42,454 17	Pour enlever la glace et la neige.....	33,570 36
5,543 32	Divers.....	2,011 89
774,556 25		624,454 43

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,

*Comptable en chef et trésorier.*

## N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

### DÉPENSES DES GARES—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1897.
\$ c.		\$ c.
303,796 20	Salaires et gages des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, directeurs du garage, aiguilleurs et journaliers.....	305,419 59
80,099 17	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets, et autres faux frais.....	79,563 18
383,895 37		384,982 77

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,

*Comptable en chef et trésorier.*

## N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

### DÉPENSES GÉNÉRALES—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1897.
\$ c.		\$ c.
82,844 16	Gérant général et inspecteurs de district, directeurs de la circulation, agent général du transport des marchandises, agent général des voyageurs, commis, frais de bureau et dépenses de voyage.....	87,893 21
27,932 94	Comptable en chef et trésorier, auditeur du service, payeur, caissier, commis, frais de bureau et dépenses de voyage.....	30,442 98
12,386 72	Domages-intérêts—personnes, animaux et marchandises.....	12,048 00
25,959 04	Passage d'eau.....	27,073 20
2,732 10	Dépenses pour lignes télégraphiq. (non compris le salaire des télégraphistes)..	2,415 44
30,438 81	Divers—Impressions, publicité, etc.....	28,780 85
17,692 03	Frais d'agences.....	15,453 82
.....	Commissaires-enquêteurs (crédit, \$2,500.00).....	2,999 89
199,985 80		207,107 39

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,

*Comptable en chef et trésorier.*





N<sup>o</sup> 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Suite.

Dr.

BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 30 juin 1897.

Av.

	\$	cts.	\$	cts.
Chemin de fer Halifax et Cap-Breton .....	1,151	42		
do Embanchement d'Elgin .....	726	10		
do Michigan-Central .....	0	40		
Cie de chemin de fer Great-Northern .....	535	26		
Chemin de fer Chicago, Burlington et Quincy .....	29	91		
do Minneapolis, Saint-Paul et Saint-Sainte-Marie .....	0	58		
do Central de la Nouvelle-Ecosse .....	0	31		
do Central du Nouveau-Brunswick .....	32	40		
do Fritchburg .....	9	35		
do Rutland .....	0	40		
do Portland et Rumford-Falls .....	3	00		
do Québec-Central .....	2,775	34		
Lignes de wagons Armour .....	1	11		
Ligne des marchandises Great-Eastern .....	0	43		
Ligne Impériale de Réservoirs .....	0	95		
Cie des réservoirs à huile Germania .....	0	45		
Ligne des réfrigérants Morris .....	1	00		
Ligne d'expédition National .....	0	64		
Loyers .....	2,957	16		
Cie de messageries Canadienne .....	4,531	99		
Cie de houille et de chemin de fer Canada .....	11	84		
do Acadia .....	2,103	35		
do do Intercolonial .....	627	73		
do do Cumberland .....	122	17		
do do Dominion .....	39	61		
Association d'assurance des employés du chemin de fer Intercolonial .....	5,801	97		
Garage de la cie de coton d'Halifax .....	5	27		
Cie de télégraphe Western-Union .....	1,704	34		
Vapeur <i>Albatros</i> .....	1,142	42		
Wagon " Victoria " .....	14	03		
Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse (limitée) .....	465	26		
Cie des locomotives et engins du Canada .....	320	00		
Union Bearing Company .....	928	18		
Usines Poulson .....	273	25		
Cie de wagons et de fonderte d'Ontario .....	1,276	00		
Laminiers de Coldbrook .....	1,957	41		
Ville de Dartmouth .....	32,000	00		
Remises détruites .....	788	81		
Goélette <i>Mary-Jane</i> .....	71	30		
Ligne de paquebots Allan .....	1,892	13		

Stations—	\$
Nauwigewauk .....	3 00
Glenarry .....	5 00
Bloomfield .....	25 21
Coal-Branch .....	65 84
Weldford .....	55 00
Sainte-Luce .....	80 00
Bic .....	22 00
Saint-Arsène .....	107 12
Valley .....	6 65
Iona .....	73 71
Nappan .....	40 00
Kent-Junction .....	28 38
Derby-Junction .....	231 04
Gloucester-Junction .....	78 87
Dalhousie .....	19 69
Ile Verte .....	25 00
Campbellton (marchandises) .....	25 00
Comptes individuels .....	800 51
Total .....	8,543 45

Total..... 862,484 71

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

E. et O. E.

MONTGOMERY, N.-B., 30 juin 1897.

## N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, exercice clos le 30 juin 1897.

	1897.	1896.
Longueur de la voie.....	1,145	1,142
Nombre de milles parcourus par les locomotives.....	4,655,171	4,714,661
do do convois.....	3,779,283	3,842,502
do do wagons.....	40,823,781	43,005,684
Recettes par mille pour chaque locomotive..... c.	61 56	62 73
do do de chemin de fer..... \$	2,503 08	2,589 88
Rapport centésimal des recettes provenant des voyageurs aux recettes brutes	34 16	32 85
do do marchandises.....	58 86	60 48
do des autres recettes.....	6 98	6 67
Dépenses par mille parcouru par les locomotives :—		
Salaire des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs..... c.	5 74	5 61
Combustible..... c.	8 07	8 67
Huile, suif, coton et menus articles..... c.	0 66	0 60
Réparation des locomotives..... c.	5 63	4 88
Eau et réparation des réservoirs..... c.	0 66	0 67
Divers..... c.	0 36	0 40
Total.....	21 12	20 83
Appoint. de l'ingénieur-mécanicien en chef et dépenses de bureau et de voyage	0 26	0 25
Total.....	21 38	21 08
Traction—par mille parcouru par les locomotives..... c.	21 38	21 08
Dépenses des wagons do do..... c.	15 22	13 99
Entretien de la voie et des trav. d'art—par mille parcouru par les locom. c.	13 41	16 43
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives..... c.	8 27	8 14
Dépenses générales do do..... c.	4 45	4 24
Parcours des wagons do do..... c.	0 12	0 02
Total par mille parcouru.....	62 85	63 90
Traction—par mille parcouru par les locomotives..... c.	26 33	25 86
Dépenses des wagons do do..... c.	13 75	17 16
Entretien de la voie et des trav. d'art—par mille parcouru par les locom. c.	16 52	20 16
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives..... c.	10 19	9 99
Dépenses générales do do..... c.	5 48	5 21
Parcours des wagons do do..... c.	0 15	0 03
Total par mille parcouru par les convois.....	77 42	78 41
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer..... \$	2,555 43	2,638 20

E. et O. E.

T. WILLIAMS,  
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, BUREAU DE L'INSPECTEUR DE LA DIVISION MÉCANIQUE, MONCTON, N.-B., 6 septembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés suivants :—

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, moyenne par mille de parcours fait par les locomotives, et nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat des frais de traction par mois, pendant l'exercice.

E.—Etat général de la dépense de la division mécanique, pendant l'exercice.

Deux fourgons à bagages et à messageries, 110 wagons fermés et wagons-réfrigérants, 50 wagons plates-formes, 136 wagons à bascule, 48 wagons-gondoles, 18 grands wagons à houille et un wagon *flanger* ont été retirés du service et remplacés par un nombre égal de wagons neufs.

Ci-suit un sommaire des principaux ouvrages faits :—

### BUREAU DES DESSINATEURS.

Nouvelle chaudière, dessinée avec détails et arrangement pour les locomotives à convoi de voyageurs, locomotives que l'on se propose de construire sur dix roues.

Cadre dessiné, avec détails et arrangements, pour les reconstructions de la classe B 03.

Nouvelles chaudières et détails dessinés pour locomotives de formation de trains.

Nouveau cadre de tender type dessiné, aussi nouveau cab pour la classe B 03, nouvelles bielles latérales pour diverses classes, nouvelle soupape à tiroir équilibré "American" pour la classe A 1, et quarante dessins divers pour réparations de locomotives.

Les dessins suivants ont été faits pour l'adaptation des cylindres, bielles et pistons, soupapes et bielles à soupape avec raccordements, engrenage d'indicateur, boîte à fumée et réseau, tuyau d'épuisement, truck de locomotives et modifications nécessaires à l'extrémité antérieure des cadres.

Des dessins ont été faits pour les détails d'un wagon-réfrigérant, truck type pour wagon à marchandises, appareils de traction pour wagons de 40,000 livres, et aménagement intérieur des wagons à voyageurs.

Des devis ont été faits pour travaux de wagons et de locomotives.

Des dessins de détail ont été faits pour les fondations et l'aménagement de nouvelles machines, nouvel appareil à comprimer l'air, vérins à air comprimés, poulies à faire les rebords de roues, chariot de grue à air comprimé, etc., pour les ateliers de Moncton.

Registres de réparations de locomotives et d'approvisionnement d'eau. Nouveaux matériaux fournis sur devis, éprouvés et rapports faits.

### ATELIERS DE LOCOMOTIVES DE MONCTON.

Trois locomotives à convois de voyageurs, nos 149, 150 et 156, ont été "reconstruites" au prix de \$6,587 chacune, avec chaudières nouvelles à dessus de wagon allongé au complet. Toutes les montures de chaudières, godets-huileurs gradués et injecteurs renouvelés. Bouts neufs aux cadres de devant. Cadres d'arrière renforcés. Nouveaux cylindres, soupapes d'équilibre, pistons, traverses et glissoires au complet. Nouvelles roues motrices, essieux, boutons de manivelle et boîtes d'essieux. Nouveaux ressorts mobiles et engrenage. Nouvelles bielles principales. Nouveaux rouets excentriques. Nouvelles boîtes à sable. Nouveaux cabs, fortes éclisses en

fonte et marchepieds en fonte. Nouveaux trucks de locomotive au complet. Nouveau frein atmosphérique Westinghouse amélioré. Nouvelles pompes à air de 9½ pouces adaptées.

Trois locomotives à voyageurs, n<sup>os</sup> 53, 61 et 63, ont été "reconstruites" au prix de \$5,489 chacune, avec nouvelles chaudières à dessus de wagon allongé au complet. Toutes les montures de chaudières, godets huileurs gradués et tous les injecteurs neufs. Nouvelles extrémités aux cadres de devant. Cadres d'arrière renforcés. Nouveaux cylindres, soupapes d'équilibre, pistons, traverses et glissoires au complet. Nouvelles boîtes pour essieux de roues motrices, ressorts et engrenage. Nouveaux cabs, fortes éclisses et marchepieds en fonte. Frein Westinghouse amélioré.

Trois locomotives à convoi de marchandises, n<sup>os</sup> 110, 112 et 114, ont été "reconstruites" au prix de \$4,970 chacune, avec chaudières à dessus de wagon allongé. Toutes les montures de chaudières, tous les godets-huileurs gradués et tous les injecteurs neufs. Nouvelles extrémités aux cadres de devant. Cadres d'arrière renforcés. Nouveaux cylindres, soupapes d'équilibre, pistons, traverses et glissoires au complet. Nouveaux essieux et boîtes de roues motrices. Nouveaux ressorts et engrenage. Nouveaux cabs, éclisses et marchepieds.

Une locomotive à convoi de voyageurs, n<sup>o</sup> 128, "reconstruite" au prix de \$5,606.

Poids augmenté de 70,000 livres à 91,000 livres, avec grande chaudière réparée. Nouveau jeu de tubes de chaudière. Nouvelle boîte à fumée et cheminée. Cadres coupés, allongés et renforcés. Nouveaux cylindres, soupapes d'équilibre, pistons, traverses et glissoires. Nouveau godet-huileur gradué. Nouvelles bielles latérales.

Quarante-huit locomotives ont subi des réparations importantes, et 46 des réparations spéciales. Les parties suivantes ont été fournies :—2 foyers intérieurs neufs, une plaque de gorge neuve, 2 nouvelles demi-plaques latérales, 1 boîte à fumée, 6 nouveaux cylindres, 10 nouvelles roues motrices, 56 bandages neufs de roues motrices, 7 essieux neufs, 1 pour roues motrices, 2 nouvelles bielles principales, 16 nouveaux boutons de manivelle, 19 pistons neufs, 3 nouvelles traverses de piston, 36 boîtes d'essieux à roues motrices neuves, 34 nouvelles cheminées, 5 cabs neufs, 12 chasse-pierres neufs, 15 nouveaux rouets excentriques et 23 courroies, 1 nouveau truck de locomotive au complet.

Cinquante-huit chaudières à locomotives ont été éprouvées. 32 foyers, 4 barriques de chaudière et 16 réservoirs de tenders ont été rapiécés, 9,395 tubes ont été réparés.

Cinq locomotives ont été munies d'appareils de chauffage à vapeur.

Quatre-vingt-dix-sept paires de bandages de roues motrices ont été tournées; 105 roues de chariots ont reçu de nouveaux bandages.

Cinquante et une locomotives et tenders ont été repeinturés et vernis; 7 locomotives et tenders ont été rafraîchis et vernis.

Cinq chaudières pour le service de l'eau ont été réparées avec de nouvelles plaques de tubes et 270 tubes rapiécés.

Six cent quatre-vingt-dix tubes ont été rapiécés pour les chaudières stationnaires.

Une chaudière stationnaire réparée a été mise dans la salle des chaudières avec le nouveau tambour de raccordement.

#### FONDERIE DE LAITON DE MONCTON.

Production :—59,785 livres de fontes de laiton et 105,449 livres de fontes de coussinets de laiton.

#### ATELIERS DE MONCTON.

Neuf wagons réfrigérateurs ont été construits et munis du frein atmosphérique Westinghouse, de portes à l'épreuve des cambrioleurs, système "Moore", et d'attelages automatiques.



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Deux fourgons à bagage et de messageries, nos 706 et 719, ont été "reconstruits". Cent soixante et trois wagons à marchandises et un wagon *flanger* ont été "reconstruits". Les réparations suivantes ont été faites :—Wagon du Gouverneur général "Victoria", wagons officiels "Ottawa" et "Cumberland", 14 wagons-dortoirs, 4 wagons-salons, 5 dortoirs de seconde classe, 35 wagons de première classe, 29 wagons de deuxième classe, 12 wagons-poste, 10 wagons à bagages, 18 fourgons, deux charrettes à ailes, 4 *flangers*, 453 wagons à marchandises.

Réparations moyennes :—10 chasse-neige et 2 wagons à marchandises.

Réparations légères :—4 wagons-dortoirs, 1 wagon-salon, 6 wagons-dortoirs de seconde classe, 37 voitures de première classe, 56 voitures de deuxième classe, 7 wagons-poste, 18 wagons à bagages, 33 fourgons, 6 chasse-neige, 1 wagon à pelle à vapeur, 3 200 wagons à marchandises.

Peintures ou teints de nouveau et vernis :—Wagon officiel "Ottawa", 3 wagons-dortoirs, 2 wagons-dortoirs de deuxième classe, 14 voitures de première classe, 24 voitures de deuxième classe, 2 wagons-poste, 8 wagons à bagages.

Rafraîchis et vernis :—Wagon du Gouverneur général "Victoria", 12 wagons-dortoirs, 1 wagon-dortoir de seconde classe, 3 wagons-salons, 20 voitures de première classe, 4 voitures de deuxième classe, 9 wagons-poste, et 4 wagons à bagages. Cinq cent soixante-dix-huit wagons à marchandises, 12 fourgons, 6 chasse-neige et 5 *flangers* ont été peints.

Des travaux spéciaux ont été faits comme suit :—Wagons-dortoirs "Margaree", "Baddeck", "Halifax" et "Rustico". Lavabo des hommes ouvert en dehors du fumoir. Toutes les bascules renouvelées avec cabinets à eau courante. Nouvelles garnitures en métal "Ajax" blanc. Toutes les fenêtres ont été munies de stores "Acme" neufs.

De nouveaux timbres et un indicateur électriques ont été ajustés dans le wagon officiel "Cumberland".

Onze voitures de première classe ont été rembourrés et l'on s'est servi de l'ancienne couverture.

Cent vingt-huit trucks de wagons à marchandises ont été construits.

Trois cent-trente-neuf paires de roues à bandages d'acier ont été tournées.

Cent dix-huit essieux neufs ont été tournés.

Deux mille cent soixante-quatre roues neuves ont été pressées sur les essieux.

Deux wagons à marchandises ont été munis du frein atmosphérique Westinghouse.

Une grande somme d'ouvrage a été faite aux chariots à marchandises et à bagages, chaises, armoires de sûreté, casiers à billets, marche-pieds et autres objets pour diverses stations.

### ATELIERS DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

Vingt-quatre locomotives ont subi de grosses réparations et 22 des réparations spéciales, les pièces nouvelles ayant été fournies en majeure partie par les ateliers de Moncton :—Une plaque de tube neuve, 8 nouveaux jeux de tubes, 1 essieu-moteur neuf, 1 cylindre neuf, 1 roue motrice neuve, 20 bandages neufs pour roues motrices, 18 boîtes motrices neuves, 8 nouvelles cheminées, 6 bielles neuves, 10 boulons neufs de manivelles, 12 ressorts moteurs neufs, 4 ressorts neufs pour truck de locomotive, 10 jeux de laitons pour bielles, 4 jeux de nouveaux tampons pour cylindre, 2 boîtes à bascule neuves, 8 rouets excentriques neufs et 8 courroies neuves, 5 bielles à piston neuves, 5 nouveaux pistons à soupape, 2 nouvelles traverses à piston, 9 chasse-pierres neufs, 4 cadres neufs pour tender.

Vingt chaudières à locomotives ont été éprouvées; 12 foyers, 6 boîtes à fumée et 14 réservoirs à tender ont été rapiécés.

Une locomotive a été munie d'un calorifère à vapeur; 43 paires de bandages pour roues motrices ont été tournées; 21 locomotives et tenders ont été repeints et vernis.

Une nouvelle grue de sauvetage a été construite pour la Chaudière.

## ATELIERS DE RICHMOND.

Douze locomotives ont subi de grosses réparations, et 31 ont subi des réparations spéciales; les parties nouvelles suivantes ont été fournies principalement par les ateliers de Moncton:—

Une plaque de tube neuve, 2 bielles latérales neuves, 2 boulons neufs pour manivelle, 1 boîte à fumée à rallonge neuve, 5 nouvelles cheminées, 2 marchepieds de fonte neufs, 1 porte d'écluse neuve en fonte, 7 nouvelles boîtes pour roues motrices, 2 ressorts neufs pour roues motrices, 5 jeux de laitons neufs pour bielles latérales, 1 cab neuf, 1 boîte à sable neuve, 4 jeux de nouveaux tarpons de cylindres, 4 soupapes d'admission neuves et engrenage, 2 nouveaux tuyaux d'assèchement, 3 tiges de choc neuves, 6 chasse-pierres.

Onze chaudières à locomotives ont été éprouvées, 8 foyers, 1 dôme, 3 tambours à chaudière, 4 boîtes à fumée et 5 réservoirs à tender ont été rapiécés.

Une locomotive a été munie d'un calorifère à vapeur.

Vingt-quatre paires de bandages pour roues motrices ont été tournées, 12 locomotives et tenders ont été peints et vernis.

## OUTILLAGE ET MACHINES.

Un riveur pneumatique neuf pour chaudière.

Un nouveau riveur pneumatique pour réservoir.

Une tranche pneumatique pour boulon d'arrêt.

Un briseur pneumatique neuf de boulons d'arrêt.

Une machine rotative pneumatique neuve pour boulonner et tarauder.

Une nouvelle machine pour quarderonner.

Un chariot neuf de quatre tonnes pour grues avec ascenseur pneumatique pour les riveurs.

Un foret à piston atmosphérique système "Boyer".

Une nouvelle machine à peser de 20 tonnes avec fléau en laiton et attelage spécial.

Un coupe-tuyaux neuf, système "Vance".

Un nouveau soufflet-éventail pour l'atelier des chaudières.

Un emporte-pièce neuf "Duplex n° 4."

Une nouvelle machine à couper les tuyaux, pouvant couper des tuyaux de 4 pouces.

Une nouvelle machine à coudre, n° 000 extra double engrenage, avec rouleau mobile de 3 pouces, 37 pouces de largeur, pour ferblantiers.

Un nouveau tour "Pond", spécial à double-tête pour bandages en acier de roues de wagons.

Une nouvelle machine à tailler n° 3 "Universal" avec tranches au complet.

Un nouveau gommeur de scie.

Une nouvelle machine à ajuster et à limer les scies mécaniques sans fin.

Une nouvelle machine à équilibrer les couteaux des rabots mécaniques.

Une nouvelle machine automatique améliorée pour aiguiser les couteaux.

Un nouveau chariot avec vérin atmosphérique de 12 pouces au complet pour presse à roue construite aux ateliers de Moncton.

Deux nouveaux vérins atmosphériques de 7 pouces pour les grues tournantes des ateliers de mécaniciens, construites aux ateliers de Moncton.

Trois nouveaux forets à main construits aux ateliers de Moncton pour les rotondes de Truro, Stellarton et Sydney.

## RÉPARATION AUX PLATES-FORMES TOURNANTES.

*Springhill Junction*—Ceinture neuve pour extrémité. Nouvelle boîte centrale des supports des rouleaux et coussinets.

*Richmond*.—Nouveau jeu de boulons de centre, 2 pouces de diamètre.

*Truro*.—Plate-forme réparée.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

*Pictou.*—41 nouvelles traverses sous les rails, nouveau plancher en madrier.  
*Sainte-Flavie.*—Légères réparations faites au centre et à la plate-forme.  
*Hadlow.*—Légères réparations faites à la plate-forme.

### SERVICE DE L'EAU.

*Amherst.*—Nouvelle boiserie sur chevalets. Réservoirs peints à neuf. Grue réparée.  
*Assametsquaghan.*—Nettoyé réservoir et posé nouvelle couverture.  
*Bathurst.*—Nouvelle soupape d'arrêt et globe à la chaudière, tuyau reconstruit. Nouvelles pièces de bois et plancher à la maison de la pompe.  
*Boisdale.*—Réservoir élevé à la hauteur type et peinturé à neuf, cercle du réservoir rivé de nouveau. Nouveau tuyau de réservoir. Réparé table tournante et posé moulin à vent.  
*Calhouns.*—Nouveau tuyau à fumée.  
*Campbellton.*—Réservoir réparé et nettoyé, nouveau tuyau de réservoir et tuyau à fumée. Soupape, tuyaux et borne-fontaine réparés.  
*Canaan.*—Pompe à vapeur et tuyau d'alimentation réparés.  
*Chaudière.*—Pompe à moulin à vent réparée.  
*Causapsal.*—Nouveau tuyau de réservoir.  
*Folleigh.*—Nouveau tuyau à fumée. Pompe réparée. Installation d'une chaudière réparée.  
*Harcourt.*—Poêle neuf, tuyau de réservoir neuf.  
*Hampton.*—Tuyau à fumée neuf.  
*Hadlow.*—Réservoir et chevalets réparés et peints à neuf. Cercle rivé de nouveau, installation d'une pompe à vapeur réparée.  
*Indianatown.*—Nouveau poêle à réservoir.  
*Rivière Jacquet.*—Nouveau tuyau de réservoir.  
*Londonderry.*—325 pieds de tuyau de 1½" et 2" posés depuis le réservoir jusqu'à la station.  
*Petit-Métis.*—Réservoir réparé. Toiture du réservoir peinte à neuf.  
*Metapedia.*—Réservoir nettoyé. Clôture réparée. Tuyau de réservoir neuf.  
*Moncton.*—Grues hydrauliques réparées.  
*Mulgrave.*—Poêle neuf pour réservoir. Réservoir nettoyé.  
*Millerton.*—Réservoir nettoyé et réparé.  
*Sydney-Nord.*—Réparé plaques tournantes. Erigé moulin à vent. Pompe réparée.  
*Jonction d'Oxford.*—Installation d'une chaudière réparée. Pompe à vapeur réparée.  
*Pointe-du-Chêne.*—Installation d'une pompe à vapeur réparée. Tuyaux de chaudière et de réservoir réparés.  
*Dalhousie.*—Réservoir nettoyé et réparé. Grue réparée.  
*Dalhousie Junction.*—Réservoir réparé et nettoyé.  
*Pugwash Junction.*—Installation d'une chaudière réparée pour usage temporaire.  
*Pictou.*—Nouveau tuyau de réservoir.  
*Chambre d'emprunt du portage.*—Nouvelle pompe à bras et tuyau de réservoir. Construction d'un nouveau réservoir fermé.  
*Rogersville.*—Toiture du réservoir réparée. Nouveau tuyau de réservoir.  
*Rivière-du-Loup.*—Réservoir nettoyé. Chaudière et pompe réparée.  
*Red Pine.*—Chevalet neuf. Réservoir peinturé. Cercles rivés à neuf. Plancher neuf dans la maison de pompe. Tuyau neuf pour réservoir.  
*River John.*—Réparé moulin à vent et pompe.  
*Rimouski.*—Poêle neuf pour réservoir.  
*Sainte-Hélène.*—Réservoir nettoyé. Nouveau tuyau à fumée.  
*Saint-Moïse.*—Pompe à vapeur réparée. Installation d'une chaudière réparée. Nouveaux tuyaux à fumée et à réservoir.  
*Saint-Fabien.*—Pompe à vapeur réparée. Nouvelles grilles pour foyers.  
*Saint-Valier.*—Pompe à vapeur réparée.  
*Sainte-Luce.*—Pompe à moulin à vent réparée.

*Saint-Pierre.*—Plancher neuf à la maison de pompe. Poêle neuf. Tuyau neuf à fumée. Nouveau robinet d'épreuve. Tuyau neuf d'alimentation pour la chaudière. Grilles neuves pour foyers.

*Saint-Pascal.*—Réparé réservoir et grue.

*Saint-Charles.*—Réparé pompe à vapeur.

*Stellarton.*—Nouveau tuyau de réservoir.

*Truro.*—Poêle neuf pour réservoir.

*Trois Pistoles.*—Réservoir réparé et peinturé. Pompe réparée. Nouveau chevalet de réservoir. Cercles rivés à neuf.

*Tatamagouche.*—Réservoir nettoyé.

*West-River.*—Nouveau tuyau à fumée.

*Windsor Junction.*—Tuyaux d'alimentation et d'assèchement réparés.

*West-Cock.*—Nouveau chevalet de réservoir. Réservoir peinturé. Nouveau tuyau de réservoir. Pompe à vapeur réparée. Installation d'une chaudière réparée. Poêle neuf.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRANCIS R. F. BROWN,

*Surintendant de la division mécanique.*

M. D. POTTINGER,

Gérant général des chemins de fer de l'Etat,

Moncton, N.B.



## B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

État du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Mois.	MILLES PARCOURUS PAR LES LOCOMOTIVES.		MILLES PARCOURUS PAR LES WAGONS.				Chasse-neige.	Moyenne, voyageurs	Moyenne, marchan-dises.
	A voyageurs.	A marchan-dises.	A voyageurs.	Messageries, wag. poste et à bagage.	A marchan-dises.	Total.			
1896—Juillet.....	132,333	203,648	610,183	287,741	2,609,040	3,506,964	584	6.78	12.81
Août.....	129,160	197,293	591,240	282,026	2,668,580	3,541,855	315	6.75	13.52
Septembre.....	116,204	200,976	503,440	278,956	2,685,688	3,528,084	336	7.25	13.35
Octobre.....	112,837	227,410	481,006	265,798	3,058,433	3,805,327	881	6.63	13.45
Novembre.....	102,289	205,786	418,674	243,619	2,831,709	3,494,002	1,257	6.47	13.76
Décembre.....	111,055	195,054	454,886	258,653	2,546,995	3,260,534	1,913	6.42	13.05
1897—Janvier.....	112,008	178,791	431,055	240,979	2,113,797	2,785,831	5,280	6.00	11.82
Février.....	101,129	180,494	393,212	220,178	2,253,100	2,866,490	7,461	6.07	12.43
Mars.....	109,803	230,968	451,454	246,721	3,060,787	3,758,962	23,517	6.36	13.25
Avril.....	109,727	220,614	455,430	247,241	3,032,351	3,735,022	203	6.40	13.74
Mai.....	105,270	198,096	451,405	235,828	2,597,279	3,284,512	383	6.52	13.66
Juin.....	111,931	186,407	494,848	264,898	2,496,452	3,256,198	65	6.79	13.39
	1,353,746	2,425,537	5,196,932	3,072,638	31,954,211	40,823,781	42,065	6.55	13.14

JOHN SUTTON,  
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.  
 RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1897.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Moyenne de la consommation par 100 milles.			
			Tonnes de houille.	Chopine d'huile.	Chopines d'huile à sou-pape et de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de houille.	Livres de huile, etc.	Chopines d'huile à sou-pape et de suif.
1896—Juillet.....	38,630	414,278	11,668	26,246	23,406	10,204	6,308	6.34	5.64	2.46
Août. . . . .	37,394	402,062	11,833	25,246	22,635	10,133	6,592	6.28	5.62	2.52
Septembre.....	36,289	389,354	11,693	24,688	20,263	9,686	6,727	6.34	5.20	2.22
Octobre . . . . .	38,901	414,617	12,791	25,018	19,621	10,321	6,910	6.03	4.73	2.48
Novembre . . . . .	35,479	378,342	12,461	23,330	17,737	9,302	7,377	6.16	4.69	2.46
Décembre . . . . .	35,470	378,390	12,637	23,560	18,541	9,912	7,510	6.22	4.89	2.62
1897—Janvier.....	33,470	358,647	11,260	23,594	15,857	8,962	7,032	6.57	4.42	2.49
Février.....	32,726	348,721	10,512	19,731	11,861	8,491	6,752	5.65	3.40	2.43
Mars.....	39,518	419,381	13,928	21,286	13,074	8,997	7,439	5.07	3.11	2.14
Avril . . . . .	37,805	404,557	12,237	18,962	11,612	8,700	6,773	4.68	2.87	2.15
Mai.....	34,968	375,729	10,508	17,237	11,318	8,134	6,265	4.58	3.01	2.16
Juin . . . . .	35,017	371,093	10,297	17,340	11,376	7,998	6,215	4.67	3.06	2.15
	435,676	4,655,171	141,875	266,238	197,301	110,790	6,826	5.72	4.24	2.38

J. SUTTON,  
 Comptable de la division mécanique.

MONTON, N.-B., 30 juin 1897.

## D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1896 jusqu'au 30 juin 1897.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du mécanicien-chef, des commis et frais de bureau.		Gages des mécaniciens.		Combustible.		Huile, snif et chiffons.		Réparations aux locomotives, tenders et outils.		Eau.		Remises des locomotives et plaques tournantes.		Total.		Moyenne par 100 milles.												
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	App. du mé- canicien chf.	Gages.	Combus- tible.	Huile, snif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Rem. de loc. et plag. tour.	Total.			
1896—Juill.	414,278	982	57	23,933	95	31,074	30	3,045	71	26,266	96	1,296	97	980	52	87,580	98	24	5	78	7	50	73	6	34	31	24	21	14	
Août.	402,062	1,025	89	23,221	62	31,422	22	2,995	93	29,298	17	2,303	46	1,120	96	91,388	25	26	5	78	7	82	74	7	28	57	28	22	73	
Sept.	389,354	980	51	23,528	58	31,039	90	2,765	22	27,621	43	3,438	36	1,639	21	90,013	21	23	5	79	7	97	71	7	09	88	42	23	11	
Oct.	414,617	990	38	23,610	22	34,128	75	2,703	03	26,865	03	2,739	65	1,684	24	92,721	30	24	5	69	8	23	65	6	48	66	41	22	36	
Nov.	378,342	1,132	09	21,666	82	33,312	29	2,573	31	23,287	48	4,071	46	2,020	74	88,064	19	20	5	73	8	80	68	6	16	1	08	53	23	27
Déc.	378,390	994	14	21,695	19	33,770	57	2,966	38	24,320	40	2,841	31	2,012	40	88,600	45	20	5	73	8	93	78	6	43	75	53	23	41	
1897—Janv.	358,647	980	10	21,255	00	30,040	44	3,213	69	22,996	76	3,690	62	2,652	10	84,798	71	27	5	93	8	88	90	6	41	1	02	74	23	65
Fév.	348,721	983	74	20,043	22	27,592	21	2,540	61	16,675	77	1,828	17	2,252	62	71,916	34	28	5	74	7	91	72	4	78	52	67	20	62	
Mars.	419,381	983	68	23,410	03	37,070	63	2,297	18	15,081	22	2,473	55	568	43	81,884	62	23	5	58	8	84	55	3	59	59	14	19	62	
Avril.	404,557	993	42	22,986	22	32,544	85	2,104	58	12,616	54	1,458	19	815	07	73,518	87	23	5	68	8	04	52	3	12	36	20	18	17	
Mai.	375,729	1,090	08	21,457	41	26,840	62	1,310	03	14,216	24	1,982	24	453	97	67,850	59	29	5	71	7	14	35	3	78	53	12	17	92	
Juin.	371,093	1,024	35	21,483	54	26,798	57	2,332	82	22,634	32	2,404	83	731	35	77,409	78	27	5	79	7	22	63	6	09	65	20	20	85	
Totaux.	4,655,171	12,160	85	267,291	80	375,635	35	30,848	49	261,880	32	30,498	81	16,931	67	995,247	29	26	5	74	8	07	66	5	62	65	36	21	38	

J. SUTTON,  
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, 30 juin 1897.



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses de la division mécanique, pour l'année terminée le  
30 juin 1897.

Nombre de milles parcourus par les trains.....	3,779,283
do do locomotives .....	4,655,171
do do wagons.....	40,823,781
do do chasse-neige.....	42,065
<hr/>	
Frais de traction .....	\$ c. 995,247 29
<hr/>	
Coût des réparations aux wagons :	\$ c.
Réparations aux voitures à voyageurs.....	84,793 82
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage.....	20,976 44
do wagons à marchandises et fourgons .....	231,203 22
do chasse-neige et flangers .....	3,771 23
Huile et chiffons.....	22,954 90
<hr/>	
363,699 61	
<hr/>	
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains.....	\$ c. 26 33
do do do locomotives .....	21 38
do do do wagons.....	2 44
<hr/>	
Coût des réparations aux wagons et chasse-neige par 100 milles parcourus par les trains....	\$ c. 9 02
do do do do locomotives.....	7 30
do do do do wagons et chasse-neige.....	0 83
<hr/>	
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains.....	\$ c. 0 61
do do do locomotives.....	0 49
do do do wagons et chasse-neige.....	0 05
<hr/>	
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par eux :	\$ c.
Wagons à voyageurs.....	1 46
do poste, à messageries et à bagage .....	0 68
do à marchandises et fourgons .....	0 72
Chasse-neige et flangers.....	8 96

MONCTON, 30 juin 1897.

JOHN SUTTON,  
*Comptable de la division mécanique.*

## CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1896.						
6 juill. . .	22-20		Garage . . . . .		J. Walsh . . . . .	121
7 do . . .	14-25	Spécial.	Marchandises . . . . .	J. L. Chisholm . . . . .	L. Starratt . . . . .	174
9 do . . .	15-00	15	do . . . . .	Geo. C. Keys . . . . .	G. Feetham . . . . .	145
27 do . . .	13-30		Garage . . . . .	E. S. Vye . . . . .	A. McCabe . . . . .	60
27 do . . .	14-00		do . . . . .		R. James . . . . .	100
3 août . . .	20-10	46	Express . . . . .	A. Bernier . . . . .	Jno. Devereaux . . . . .	159
11 do . . .	20-50	66	Omnibus . . . . .	W. Foster . . . . .	A. Scott . . . . .	106
20 do . . .	10-30	5	Marchandises . . . . .	R. A. Rainnie . . . . .	W. Gross . . . . .	8
22 do . . .	16-40		Garage . . . . .		Geo. Curry . . . . .	121
25 do . . .	17-30	Spécial.	Marchandises . . . . .	H. McDormand . . . . .	D. W. Duncan . . . . .	7
29 do . . .	18-40	do	A voyageurs . . . . .	H. D. Fraser . . . . .	P. O'Toole . . . . .	101
31 do . . .	16-50	38	Marchandises . . . . .	J. W. Henderson . . . . .	R. Bulmer . . . . .	109
6 sept. . .	8-50	34	Express . . . . .	J. Coffey . . . . .	W. Wall . . . . .	148
8 do . . .	12-50	C. Q. C.	Garage . . . . .	— Dawson . . . . .	M. G. Couture . . . . .	9
16 do . . .	9-25	Spécial.	Marchandises . . . . .	E. Rioux . . . . .	L. Sheedy . . . . .	193
17 do . . .						
20 do . . .	15-00	Spécial.	Marchandises . . . . .	L. Belanger . . . . .	F. W. Henry . . . . .	78
22 do . . .	16-00	33	Express . . . . .	W. J. Dickson . . . . .	J. W. Nairn . . . . .	172
24 do . . .						
25 do . . .	12-25	31	Omnibus . . . . .	J. McFadgen . . . . .	J. H. Moore . . . . .	44
28 do . . .	22-30	Spécial.	Marchandises . . . . .	N. Hopper . . . . .	R. Kennedy . . . . .	178
1er oct. . .	7-00	3	Omnibus . . . . .	D. McQuarrie . . . . .	R. Carr . . . . .	65
5 do . . .	19-00		Garage . . . . .		J. Champion . . . . .	122
13 do . . .	4-10	Spécial.	Marchandises . . . . .	N. Hopper . . . . .	H. McDonald . . . . .	179
14 do . . .	15-00	42	do . . . . .	J. A. Bernier . . . . .	A. Mathews . . . . .	183
26 do . . .	1-20	Spécial.	do . . . . .	T. C. Ayer . . . . .	A. Sharpe . . . . .	152
30 do . . .	18-25	48	Omnibus . . . . .	Jos. Guay . . . . .	D. Taylor . . . . .	33
					M. Normand . . . . .	37
2 nov. . .	13-00	Spécial.	Equipe . . . . .	J. C. Barnhill . . . . .	E. Kennedy . . . . .	115
— 2 do . . .						
6 do . . .	11-00	16	Marchandises . . . . .	W. McClafferty . . . . .	Geo. Feetham . . . . .	145
6 do . . .	15-00	Spécial.	do . . . . .	J. B. Dubé . . . . .	T. Matheson . . . . .	183
6 do . . .	22-00					
7 do . . .	18-23	2	Express . . . . .	D. Rutherford . . . . .	Wm. Wall . . . . .	148
10 do . . .	11-05	37	Marchandises . . . . .	M. Cummings . . . . .	Jas. Stratton . . . . .	175
13 do . . .	10-00		Garage . . . . .		T. O'Brien . . . . .	188
16 do . . .	9-30	Spécial.	Marchandises . . . . .	T. C. Ayer . . . . .	W. E. Hunter . . . . .	136
16 do . . .	14-30	6	do . . . . .	R. A. Rainnie . . . . .	W. Gross . . . . .	8

## INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Halifax . . . . .	D. Dickson . . . . .	Employé . . . . .	En dételant locomotive des wagons.	Blessé au doigt . . . . .	
Jonct'n Windsor	Henry Murray . . . . .	do . . . . .	En attelant des wagons . . . . .	do à la main . . . . .	
do . . . . .	Wm. Ellis . . . . .	do . . . . .	do . . . . .	do au doigt . . . . .	
New-Castle . . . . .	E. S. Vye . . . . .	do . . . . .	do . . . . .	do do . . . . .	
Saint-Jean . . . . .	Geo. Fryers . . . . .	do . . . . .	do . . . . .	do au bras . . . . .	
Près Campbellton.	E. G. Henry . . . . .	do . . . . .	Pierre jetée à trav. la fen. du cab de la locomotive.	do à la figure . . . . .	
New-Glasgow . . . . .	Philip Ryan . . . . .	Ni l'un ni l'autre . . . . .	A tenté de sauter sur un convoi en mouvement.	Fatal . . . . .	Mort accidentelle.
Près Norton . . . . .	A. Barnes . . . . .	Employé . . . . .	En essayant à attac. un bras de presse à foin qui était libre sur wagon plat.	Blessé au dos . . . . .	
Gar. de la man. decot. d'Halifax.	Chas. Waurnell . . . . .	do . . . . .	Tombé d'un wag. en mouv..	do au pied . . . . .	
Jonct'n Ferrona.	Louis Douglas . . . . .	do . . . . .	Pris entre les wag. pend. la formation du convoi.	Légèrem. blessé . . . . .	
Prince's-Lodge . . . . .	Hugh McNeil . . . . .	Voyageur . . . . .	Tombé d'un tr. en mouvem.	Egratigné à la figure et aux m.	
Jonction Kent.	J. W. Henderson . . . . .	Employé . . . . .	En attelant des wagons . . . . .	Blessé au ponce . . . . .	
Truro . . . . .	Jno. Hamilton . . . . .	Ni l'un ni l'autre . . . . .	Sauté d'un tr. en mouvem..	do à la tête et à l'épaule . . . . .	
Levis . . . . .	F. Couture . . . . .	do . . . . .	Marchant sur la voie . . . . .	Fatal . . . . .	Mort accidentelle.
Saint-Henri . . . . .	A. Després . . . . .	Employé . . . . .	En attelant des wagons . . . . .	Blessé au bras . . . . .	
Moncton . . . . .	Frank Landry . . . . .	do . . . . .	En travaillant avec une machine à mouler.	do à la main . . . . .	
1 mille à l'est de Sainte-Flavie.	A. J. McDonald . . . . .	do . . . . .	Explos. du verre d'épreuve de la locomotive.	do à l'épaule . . . . .	
Bible Hill . . . . .	M. Pitcher . . . . .	Voyageur . . . . .	Sauté d'un tr. en mouvem..	do à la figure do sérieuxm.	
Atel. de Moncton	Jas. Anderson . . . . .	Employé . . . . .	Est tombé du toit du fourg. aux bag. sur lequel il trav.	do à la tête . . . . .	
Shédiac . . . . .	J. McFadgen . . . . .	do . . . . .	Tombé en cour. pour monter sur le train.	do à la main . . . . .	
Garage Miller . . . . .	Fred. Archibald . . . . .	do . . . . .	En attelant des wagons . . . . .	do do . . . . .	
Moncton . . . . .	M. Hicks . . . . .	do . . . . .	En attelant locomotive aux wagons.	do à la jambe . . . . .	
Truro . . . . .	Peter Carle . . . . .	do . . . . .	Sauté d'un tr. en mouvem..	Ent. au poignet . . . . .	
Elmsdale . . . . .	A. Morgan . . . . .	do . . . . .	Tombé du tender de la loc.	Blessé sérieuxm.	
Près du garage } de Sandy-Bay	Elie Brunelle . . . . .	Voyageur . . . . .	Sauté d'un tr. en mouvem..	do à la tête . . . . .	
New-Castle . . . . .	David Taylor . . . . .	Employé . . . . .	Tom. à bas du quai de la gare ap. être descendu du conv.	do à la tête . . . . .	
Saint-Michel . . . . .	Mme Beauregard . . . . .	Voyageur . . . . .	En aidant à mettre des wagons sur la voie . . . . .	do au doigt . . . . .	
Fosse à ballast } Jonc. Windsor	Wm. Yorston . . . . .	Employé . . . . .	Le bras de la pompe s'est brisé et l'a fait tomber à bas des wag. sur la voie . . . . .	do sérieuxm.	
Saint-Moise . . . . .	L. Durette . . . . .	do . . . . .	do . . . . .	do au pied . . . . .	
Jonct'n Windsor	E. Mattatall . . . . .	do . . . . .	En déchargeant des march.	do légerem . . . . .	
do . . . . .	T. Matheson . . . . .	do . . . . .	Jeté hors du convoi . . . . .	do do . . . . .	
do . . . . .	A. Savidant . . . . .	do . . . . .	do . . . . .	do do . . . . .	
do . . . . .	C. Killam . . . . .	do . . . . .	En aidant à mettre des wagons sur la voie . . . . .	do aux hanches . . . . .	
Halifax . . . . .	John Tobin . . . . .	Ni l'un ni l'autre . . . . .	Marchant sur la voie . . . . .	Fatal . . . . .	Mort accidentelle.
Jonct'n Chatham	C. Rushton . . . . .	Employé . . . . .	En déchargeant des march.	Blessé au pied . . . . .	
Halifax . . . . .	Jos. Carney . . . . .	do . . . . .	Le wagon sur lequel il travaillait en a frappé un autre.	do légerem . . . . .	
Harcourt . . . . .	C. Dixon . . . . .	do . . . . .	En attelant fourgon au chasse-neige.	do à la main . . . . .	
Sussex . . . . .	W. H. Wilbur . . . . .	do . . . . .	Fr. p. la loc. p. la fer. d'un c.	do légerem . . . . .	

## CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Noméro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N <sup>o</sup> de la locomotive.
1896.						
18 nov....	12:45	Spécial.	Equipe .....	J. L. Barnhill .....	E. Kennedy .....	115
18 do ..	15:05	33	Express .....	J. Coffey .....	Wm. Wall .....	148
19 do ..	4:39	33	Express .....	M. Letarte .....	Jno. Cameron .....	153
24 do ..	9:00		Garage .....		Harry Como .....	191
25 do ..	21:05	Spécial.	Marchandises .....	Jas. Swetnam .....	(Wm. Coffey .....	159
1er déc. .	12:30	do	Equipe .....	J. L. Barnhill .....	(Geo. Morrison .....	136
3 do ..					E. Kennedy .....	115
14 do ..						
18 do ..	19:35	4	Express .....	D. McQuarry .....	R. Carr .....	65
31 do ..		Spécial.	Marchandises .....	A. Calder .....	H. Stewart .....	166
1897.						
15 jan. .	12:35	do	do .....	do .....	do .....	46
21 do ..	13:00	55	do .....	Jas. Holmes .....	Alex. Dunbar .....	15
22 do ..	15:30	Spécial.	do .....	J. Buchanan .....	J. A. McDonald .....	57
26 do ..	12:25	25	Express .....	Jas Millican .....	Sam. Trider .....	150

## INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897—Suite.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Dépôt de déblai Waddell, emb. Dartmouth.	Murray Crockett	Employé ...	En attelant des wagons ...	Blessé au doigt.	
2 milles à l'ouest de Stewiacke.	Henry Densmore	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie ...	Fatal .....	Mort accidentelle.
Causapscal .....	J. W. Myles .....	Employé ..	Tombé à bas du tender de la locomotive.	Fatal; mort 2 jrs après l'accident	Pas d'enquête.
Saint-Jean	O. S. Irvine .....	do ..	En attelant des wagons ...	Blessé à la tête.	
Junction Chat-ham.	T. Anderson .....	do ..	do .....	do à la main.	
Embranchement Dartmouth.	John Tufts .....	do ..	Tombé entre deux wagons en mouvement.	do au dos.	
Pont de Red Pine	Fred. Mitchell ..	do ..	Tombé en bas du pont sur lequel il travaillait.	do à la hanche	
Près de Trois-Saumons.	E. Lavoie (sourde-muet).	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé mort le long de la voie; on suppose qu'il a été frappé par un convoi.	Fatal .....	Trouvé mort
Passage à niveau Anderson, près de Salisbury.	Mme Ryder .....	do .....	Traversant la voie en voiture.	Blessé sérieusement.	
Antigonish .....	Alex. McDougall	Employé ...	Tombé d'un convoi en mouvement.	Blessé au cou-de-pied et au talon	
Tracadie .....	Simon Petipas ..	do ..	Wagonnet tamp. p. un conv.	Blessé sérieusem.	
Antigonish .....	D. R. Sutherland	do ..	En attelant des wagons ...	do au pouce.	
1½ mille à l'ouest de Hopewell.	Hy. Shattick .....	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie ...	do au dos.	
	A. Edgecombe ..	Cr. de c. def.	Jeté hors du convoi ..	Fatal .....	Mort accid. do
	Mlle Patriquin ..	Voyageur ..	do .....	do .....	
	Jno. Barnes .....	do ..	do .....	Blessé légèrement	
	R. R. Wallace ..	do ..	do .....	do à la fig. et au dos	
	W. J. Wallace ..	do ..	do .....	Fig. égratignée.	
	R. F. Keith .....	do ..	do .....	Entorse au c.-d-p	
	Robt. McNeil ..	do ..	do .....	Fig. égratignée.	
	J. W. Fenton ..	do ..	do .....	Légère contusion au front.	
	Boswell White ..	do ..	do .....	Blessé légèrement	
	Mlle Effie Sears.	do ..	do .....	Ebranlé'm't gén. du syst. nerveux	
	L'hon. F. W. Borden.	do ..	do .....	Blessé à la figure et au dos.	
	Dr. Calkin .....	do ..	do .....	Léger ébr. du système nerv.	
	Ed. Reid .....	do ..	do .....	Blessé à la figure	
	Robt. McDonald	do ..	do .....	do au bras.	
	Chas. Fawcett ..	do ..	do .....	do légèrement	
	Walter Cahill ..	do ..	do .....	do à la tête.	
	H. H. Colpitts ..	do ..	do .....	Ebranlé'm't gén. du syst. nerveux	
	Bazile Le Blanc.	do ..	do .....	Blessé au cuir ch.	
	H. M. Cole .....	do ..	do .....	do à la figure	
	Ferd. Bourque ..	do ..	do .....	Lég. contusion à l'estomac.	
	E. White .....	do ..	do .....	Blessé à la tête.	
	Miss Gallagher.	do ..	do .....	Légère contusion au poignet.	
	Mme Hodge	do ..	do .....	Blessé à la tête.	
	Eddie H. Davies (enfant)	do ..	do .....	Blessé très légèrement.	
	J. E. Buckley ..	do ..	do .....	Blessé au jaun.	
	Ed. Blanche .....	do ..	do .....	do à la tête.	

## CHEMIN DE FER

## RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Daté.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N de la locomotive.
1897.						
26 janv.	12 25	25	Express	Jas. Millican	S. Trider	150
16 février.	14 50	Spécial.	Marchandises	Jno. Henderson	Jno. Stewart, jeune.	207
23 do	3 40	33	Express	Geo. Walker	J. Cameron	153
1er mars	9 20		Chasse-pierre	Ls. Proulx	Ls. Dutil	126
6 do	16 40	37	Marchandises	J. W. Henderson	J. Morton	126
12 do	16 30		Locomotive		Thos. J. Scott	13
18 do	23 20	34	Express	M. Letarte	J. Cameron	152
19 do	8 00	Spécial.	Equipe	S. Bernier	T. Matheson	77
					W. Murphy	30
25 do	16 15		Locomotive légère		T. W. Henry	32
2 avril	15 20	34	Express	M. Letarte	Ls. Sheedy	125
3 do						
13 do	14 30		Garage		A. Sproull	23
19 do	19 00	Spécial.	Marchandises	Jas. Buchanan	Jas. O'Toole	178
26 do	21 35	do	do	E. Rioux	L. Sheedy	205
4 mai	20 00		Garage		T. Wilkins	35
20 do	9 10	Spécial.	Marchandises	Ls. Bélanger	F. Henry	11
23 do	23 45	do	do	H. Bégin	Ls. Sheedy	5
					A. Boisvert	205
24 do	5 55	14	Omnibus	F. A. Davison	R. McDonald	134
30 do	24 30	Spécial.	Marchandises	S. Bernier	Wm. Fraser	11
1er juin	17 30		Garage		R. James	190
19 do	1 15	Spécial.	Marchandises	J. B. Crockett	E. Rushton	207
21 do	23 00					

## INTERCOLONIAL.

## de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897—Fin.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Palmer's Pond	Wm. Wiltshire.	Employé. C. C. P.	Lancé hors du convoi	Blessé légèrement à l'estomac.	
	J. S. Barbee.	do	do	Blessé à la tête et à la jambe.	
	R. H. Webb.	do	do	Blessé à la tête et au corps.	
	A. Burch.	do	do	Blessé à la tête et à la main.	
	A. Nugent.	do	do	Blessé au dos	
	Wm. Russell.	do	do	Dos et bras échaudés.	
	H. B. Peck.	Courrier de ch. de fer.	do	Blessé à la figure et au corps.	
	— Smith.	Employé des messenger.	do	do	
	J. W. Howard.	V. de journ.	do	Blessé aux hanc.	
	Percy Campbell.	Employé	do	do aux jamb.	
Jas. Linkleter.	do	do	do à l'oreille.		
Isaac Campbell.	do	do	Cont. aux jambes et aux hanches.		
C. C. Thomson.	do	do	Blessé aux bras.		
John Berry.	do	do	Léger ébranlem.		
Jas. Millican.	do	do	Cont. à la figure et au corps.		
Palmer's Pond	W. E. Dixon (sourd et muet).	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie	Fatal	Mort accidentelle.
Causapsal	G. Gagnon	Employé.	En essayant à empêcher la vapeur de s'échapper du raccrdement du tuyau.	Blessé à la main.	
Levis	Aug. Fafard	Ni l'un ni l'a.	Travers. la voie en voiture.	Fatal	do
Quai Hodgkin, près de la riv. Jacquet.	Jas. Young	do	Marchant sur la voie	Blessé à la jambe et à la tête.	
Campbellton	Mme David Grégoire.	do	Un chev. ayant pris le mors aux dents l'a jetée hors d'un train. sous la locom.	Fatal	Mort accidentelle.
Beau-Rivage	J. Cameron	Employé	Lancé hors du convoi	Blessé légèrement.	
	O. Gilker	do	do	do	
1 mille à l'E. de Maria.	B. Mason	do	do	do	
	Wm. Murphy	do	do	Blessé à la tête et au pied.	
Ch. de fer de la Baie-des-Chal.	D. McLaughlin.	do	do	Blessé à la jambe et au dos.	
Jonction de Dalhousie.	T. McLean.	do	En attelant la locomotive aux wagons.	Blessé au doigt.	
Saint-Valier	Vital Roy	Ni l'un ni l'a.	En passant la voie	Fatal	Mort accidentelle.
Apoahqui	F. L. Gross	Employé	En s'efforçant d'éteindre l'incendie à la gare.	Blessé légèrement.	
Pictou	Henry Ward	do	En essayant de monter sur un wagon en mouvement.	do	
Stellarton	E. Matatall	do	Tombé à bas du chasse-p. en ess. d'att. la loc. à un wag.	Blessé à la jambe.	
Saint-Pascal	X. Michaud	Ni l'un ni l'a.	Traversant la voie.	Fatal	Pas d'enquête.
Saint-Jean	J. Maher	Employé	En attelant la locomotive à un wagon.	Blessé au ponce.	
Amqui	Jos. Martin	do	do	do au doigt.	
	Chaudière	A. Côté	do	Censé avoir été frappé par un convoi, étant sur un wagonnet.	Fatal
Stewiacke	Mme Andrews	Ni l'un ni l'a.	Sauté à b. d'un c. en mouv.	Blessé légèrement.	
Sainte-Flavie	J. Deschamps	Employé.	En aiguillant.	Ent. au cou-dep.	
Saint-Jean	Thos. Connolly.	Ni l'un ni l'autre.	Se tenant debout sur la voie entre les wagons.	Légère bless. à la tête et à la main	
Spring-Hill	H. Bray	Employé	En attelant des wagons.	Fatal	Mort accidentelle.
Saint-Jean	Joseph Higgins.	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé couché le long de la voie.	Légèrem. blessé.	

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL,

MONCTON, N.-B., 12 novembre 1897.

MONSIEUR,—Conformément aux ordres donnés par vous, le chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs a été entretenu et exploité à partir du 28 décembre 1896 jusqu'au 31 mai 1897.

La longueur de cette voie ferrée est de soixante-neuf milles, depuis le raccordement avec le chemin de fer Intercolonial à la gare de Métapédia jusqu'à Caplan, terminus de la ligne.

J'inclus un relevé indiquant les recettes brutes et les frais d'exploitation durant les cinq mois.

Les frais d'exploitation ont été de.....	\$18,679 97
Les recettes brutes ont été de.....	6,725 08
	<u>\$11,954 89</u>

Le coût du déblai de la neige et de la glace a été de \$4,812.24, et se trouve compris dans les frais d'exploitation.

Il y a eu une grande inondation et un grand amoncellement de glace dans la rivière Ristigouche le 28 avril 1897, et le coût de la réparation des dommages au remblai provenant de ces causes a dépassé mille dollars.

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

D. POTTINGER,

*Gérant général des chemins de fer de l'État.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

## COMPTE D'EXPLOITATION—CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

Cinq mois expirés le 31 mai 1897.

Dépenses.	Cinq mois expirés le 31 mai 1897.	Recettes.	Cinq mois expirés le 31 mai 1897.
	\$ c.		\$ c.
Frais de traction.....	6,198 00	Voyageurs.....	3,079 91
Dépenses des wagons.....	2,503 28	Marchandises.....	3,617 87
Entretien de la voie.....	9,149 21	Recettes des messageries.....	27 30
Dépenses des gares.....	792 25		
Frais généraux.....	37 23		
		Balance.....	6,725 08
			11,954 89
Total.....	18,679 97	Total.....	18,679 97

Certifié correct,

T. WILLIAMS,

*Chef comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,  
MONCTON, N.-B., 9 novembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1897 :—

- N° 1. Compte du revenu.  
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.  
3. Bilan général.  
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire que la compagnie doit garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation dans la part qui revient à l'Etat, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1896-97.....	\$40,603 23
En 1895-96.....	36,561 83
Augmentation.....	\$ 4,041 40
	=====

Les recettes provenant du mouvement des voyageurs ont augmenté de cinq cents dollars et trente cents, et celles provenant du mouvement des marchandises de trois mille cinq cent quarante-quatre dollars et soixante-dix-huit cents.

Les dépenses d'entretien ont diminué comme suit :—

En 1895-96.....	\$16,476 46
En 1896-97 .....	10,821 04
Diminution .....	\$5,655 42
	=====

Les recettes et les dépenses se comparent comme suit :—

Recettes.....	\$40,603 23
Dépenses .....	10,821 04
Recettes nettes.....	\$29,782 19
	=====

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits, et la voie et les constructions sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

*Gérant général des chemins de fer de l'Etat.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,  
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,  
Ottawa.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,  
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,  
MONCTON, N.-B., 9 novembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur l'embranchement Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

VOIE.

Durant l'année, 7 groupes d'attaches à rails de croisement ont été posés, aussi deux nouvelles éclisses à rails d'acier de  $4\frac{1}{2}$ .

TRAVERSES.

On a renouvelé dans le cours de l'année mille deux cents traverses ordinaires et quatre groupes de traverses de croisement.

CLÔTURES.

On a posé 1,439 perches de clôture en fil métallique barbelé et à treillis aux endroits où il n'y avait pas encore de clôtures.

On a fait des réparations considérables aux clôtures déjà existantes.

QUAIS ET CHEVALETS.

Le quai de Windsor a été renouvelé sur une distance d'environ 200 pieds.

BÂTIMENTS ET PLATES-FORMES.

A Windsor, un des côtés de la remise aux marchandises a été recouvert en bardeaux et les quais des voyageurs ont été renouvelés sur un espace de 300 pieds sur 12.

A Ellershouse, le quai des voyageurs a été baissé de deux pieds et les réparations nécessaires ont été faites aux bâtiments de la gare.

Les réparations nécessaires ont été faites à tous les autres bâtiments de gare sur toute la ligne.

PONTS ET PONCEAUX.

Renouvelé une courbe en pin dur et deux poutres sous le pont Jordan.

On a réparé un certain nombre de fosses garde-bestiaux tout le long de l'embranchement.

A Beaver-Bank, un ponceau fermé a été renouvelé avec de la pierre.

Près du Mont Uniacke, un ponceau qui était enfoncé a été renouvelé avec 72 pieds de tuyau en fer de 24 pouces.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

On a ajouté 930 pieds aux voies de garage.

Sept nouvelles barrières de ferme et un certain nombre de passages à niveau pour fermes ont été renouvelés à divers points sur l'embranchement.

Les réparations nécessaires ont été faites à la balance de la gare de Newport.

La voie de cet embranchement est en bon ordre sur toute l'étendue de la ligne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. B. MACKENZIE,

*Ingénieur en chef.*

D. POTTINGER,

Gérant général des chemins de fer de l'Etat,  
Moncton.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1897.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1897.
\$ c.		\$ c.	\$ c.		\$ c.
16,476 46	Entretien de la voie et des travaux d'art.....	10,821 04	12,878 28	Voyageurs.....	13,378 58
20,085 37	Balance.....	29,782 19	22,528 03	Marchandises.....	26,072 81
			1,155 52	Malles.....	1,151 84
36,561 83		40,603 23	36,561 83		40,603 23

E. et O. E.

T. WILLIAMS,  
*Comptable-chef et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

## N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art, année expirée le 30 juin 1897.

Exercice précédent.		Exercice terminé le 30 juin 1897.
\$ c.		\$ c.
7,396 05	Réparations à la voie.....	5,691 11
3,869 15	Rails et attaches.....	201 42
2,696 20	Traverses.....	1,135 12
47 20	Ponts.....	94 81
28 07	Signaux.....	19 34
3 58	Ponceaux, fosses-bestiaux, etc.....	887 38
541 61	Quai à Windsor.....	441 20
543 30	Bâtiments et plates-formes.....	383 57
5 12	Wagonnets de tournée et wagonnets à bras.....	28 49
346 81	Enlèvement de la neige et de la glace.....	350 07
145 13	Outillage et réparations.....	136 07
433 13	Clôture.....	975 30
408 95	Bureau du comptable et dépenses.....	430 86
12 16	Divers.....	46 30
16,476 46		10,821 04

E. et O. E.

T. WILLIAMS,  
*Comptable-chef et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.



## N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

DT. BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1897.

Av.

1897.		\$	c.	1897.		\$	c.
30 juin . . .	Compte de vieux rails.....	10,694	28	30 juin . . .	Compte fédéral.....	12,874	68
	Département du matériel.....	2,180	40				
		12,874	68			12,874	68

E. et O. E.

T. WILLIAMS,  
*Comptable-chef et trésorier.*

MONCTON N.-B., 30 juin 1897.

## N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT MENSUEL DES RECETTES—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Marchan- dises.	Malles.	Totaux.				
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
1896—Juillet.....	1,673	48	1,463	54	96	91	3,233	93
Août.....	2,058	08	1,505	72	96	91	3,660	71
Septembre.....	1,948	27	3,527	05	96	90	5,572	22
Octobre.....	1,186	81	3,879	32	96	91	5,163	04
Novembre.....	886	77	3,086	14	96	90	4,069	81
Décembre.....	856	75	1,869	11	96	91	2,822	77
1897—Janvier.....	672	47	1,884	23	94	45	2,651	15
Février.....	535	21	2,206	19	94	45	2,835	85
Mars.....	685	03	1,954	64	94	46	2,734	13
Avril.....	889	28	1,865	83	95	68	2,850	79
Mai.....	877	03	1,451	76	95	68	2,424	47
Juin.....	1,109	46	1,379	28	95	68	2,584	36
Totaux.....	13,378	58	26,072	81	1,151	84	40,603	23

E. et O. E.

T. WILLIAMS,  
*Comptable-chef et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

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

BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,  
MONCTON, N.-B., 11 novembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1897.

Je joins à ce rapport celui du surintendant et des relevés de divers comptes.

La longueur de la ligne est la même que l'an dernier, 210 milles.

Il n'y a pas eu de dépenses pour le compte du capital, le coût total du chemin de fer le 30 juin 1897 étant de \$3,750,565.38.

Les frais d'exploitation pendant l'année ont été de....	\$240,488 90
Les recettes brutes de .....	153,443 13

\$ 87,046 77

Comparés à l'exercice précédent, il y a augmentation dans les frais d'exploitation de \$15,251.34, et dans les recettes une augmentation de \$6,966.59.

L'augmentation des recettes a porté sur toutes les classes du trafic; les recettes des voyageurs ayant augmenté de \$336.95, le mouvement des marchandises de \$4,480.74, et celui des malles et divers, de \$2,148.90.

Le nombre des voyageurs transportés a diminué de 1,088, et le poids des marchandises a augmenté de 5,756 tonnes.

Il y a eu augmentation dans la quantité d'avoine, de pommes de terre et de racines, huîtres, sel et œufs transportés; et diminution en ce qui concerne les farines, le poisson, la houille, l'empois, beurre et fromage et les produits de la forêt.

L'augmentation des déboursés a été causée par la dépense inusitée qu'il a fallu faire pour remplacer les bâtiments et le matériel roulant détruits par un incendie à Tignish le 30 août 1896, et par le prix plus élevé payé pour les rails neufs.

Douze milles et demi de voie ont été renouvelés; les rails de fer pesant quarante livres à la verge ont été remplacés par de nouveaux rails d'acier pesant cinquante livres à la verge.

Trois ponts en bois ont été remplacés par des ponts en acier.

Une voiture de première classe, six wagons fermés à marchandises, trois wagons à bestiaux, un chasse-neige et un wagon *flanger* ont été reconstruits aux ateliers du chemin de fer.

On a fait les réparations et renouvellements nécessaires, et le chemin de fer ainsi que le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,  
*Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,  
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,  
Ottawa.

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

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 septembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Je joins au présent rapport les états suivants préparés par le comptable et auditeur :—

- N<sup>o</sup> 1. Compte du capital.  
 2. Compte des recettes.  
 3. Frais de traction.  
 4. Dépenses des wagons. (Relevé n<sup>o</sup> 1.)  
 5. Entretien de la voie et des travaux d'art. ( do 2.)  
 6. Dépenses de gares. ( do 3.)  
 7. Frais généraux. ( do 4.)  
 8. Compte général du menu matériel. ( do 5.)  
 9. Bilan général.  
 10. Etat comparatif des moyennes.  
 A. Etat mensuel des frais de traction.  
 B. Etat de service et de la consommation de locomotives.  
 C. Etat mensuel du service des wagons.  
 D. Etat du nombre des locomotives, wagons, chasse-neige et flangers.  
 E. Etat comparatif des dépenses de la division mécanique.

La longueur du chemin en exploitation durant l'exercice a été la même que l'année dernière, savoir, 210 milles.

## COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1896, à .....	\$3,750,565 38
Aucune addition n'ayant été faite durant l'année, les déboursés, le 30 juin 1897, restent au même chiffre que pendant l'exercice précédent. ... ..	3,750,565 38

## COMPTES DES RECETTES.

Le mouvement des marchandises accuse une augmentation satisfaisante comparé à celui des deux années précédentes. Bien qu'il n'y ait eu que peu ou point de demande pour les pommes de terre, des quantités considérables d'avoine ont été expédiées sur les marchés anglais, et la majeure partie de ce produit a été transportée par chemin de fer aux ports d'expédition principaux.

Comparaison des recettes et des frais et emploi d'argent pour l'exercice :—

Recettes brutes .....	\$153,443 13
Frais et emploi d'argent .....	240,489 90
	<hr/>
	\$ 87,046 77

Comparaison des recettes des deux derniers exercices :—

En 1896-97.....	\$153,443 13
1895-96.....	146,476 54
	<hr/>
	\$ 6,966 59

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

### Comparaison des recettes du service des voyageurs :—

En 1896-97.....	\$ 62,695 07
1895-96.....	62,358 12
	\$ 336 95

### Comparaison des recettes du service des marchandises :—

En 1896-97.....	\$ 69,872 66
1895-96.....	65,391 92
	\$ 4,480 74

### Comparaison des recettes du service des malles et d'autres sources :—

En 1896-97.....	\$ 20,875 40
1895-96.....	18,726 50
	\$ 2,148 90

### Comparaison du nombre des voyageurs transportés :—

En 1896-97.....	121,498
1895-96.....	122,586
	1,088

### Comparaison du poids des marchandises transportées :—

En 1896-97.....	Tonnes. 52,151
1895-96.....	46,355
	5,756

### FRAIS.

Les frais d'exploitation ont dépassé de \$10,351.34 ceux de l'année précédente. On a fait, cependant, durant l'année, beaucoup plus que la quantité ordinaire de travail. Un incendie désastreux qui s'est déclaré dans le village de Tignish, le 20 août 1896, a détruit les propriétés suivantes : Remise à locomotives et contenu, y compris la locomotive n° 6, la remise à charbon et l'appareil d'ascension, 300 tonnes de charbon, logement du chef de gare et remise à charbon combinés, 6 wagons fermés, 1 wagon flanger et un chasse-neige, le tout estimé à \$11,000 ou \$12,000. Toutes ces propriétés ont été remplacées à l'exception du flanger. Le parc de Tignish a été entièrement remodelé et les diverses nouvelles constructions sont placées beaucoup plus commodément que ne l'étaient les anciennes. Une nouvelle voiture de première classe, d'un dessin et d'un fini tout à fait moderne, a été construite pour remplacer l'une des anciennes. Plusieurs wagons plates-formes et wagons à bestiaux ont aussi été construits, et les réparations nécessaires ont été faites à un nombre considérable de wagons fermés, ajoutant ainsi beaucoup à la dépense sous ce chef.

Le prix de revient de rails d'acier achetés durant l'année a excédé de \$5,239 celui de la même quantité achetée l'année précédente.

Les vieux ponts en bois à Bradalbane, Peakes et Naufrage ont été remplacés par des tabliers en acier, et celui d'Alberton a été remplacé par un ponceau double fermé en cèdre.

### Comparaison des frais et emplois d'argent des deux derniers exercices :—

En 1896-97.....	\$240,489 90
1895-96.....	225,138 56
	\$ 15,351 34

Comparaison avec l'exercice précédent :—

Par mille parcouru par les locomotives :		Cents.
En 1896-97.....	.....	70.82
1895-96.....	.....	59.38
Par mille parcouru par les trains—		
En 1896-97.....	.....	94.67
1895-96.....	.....	91.60
Par mille de chemin de fer—		
En 1896-97.....	.....	\$1,145 19
1895-96.....	.....	1,072 09

Mille tonnes de rails d'acier, attaches non comprises, ont été posées pour remplacer les vieux rails de fer sur un parcours de 12½ milles. Huit milles des nouveaux rails ont été posés entre Piusville et Alberton, et 4½ entre Mount-Stewart et Peakes. Les rails d'acier s'étendent maintenant de Charlottetown vers l'ouest jusqu'à Alberton, et de Royalty-Junction vers l'est jusqu'à deux milles en deçà de Peakes, le nombre de milles de voie sur laquelle on a remplacé les vieux rails par des rails d'acier était de 139 à la fin de l'exercice, laissant encore 71 milles de vieux rails à remplacer.

Toutes les voies dans le parc de Tignish, à l'exception d'un garage privé, ont été pourvues de rails neufs. On a employé mille verges cubes de terre à niveler les nouvelles voies et abords des nouveaux bâtiments dans le parc de Tignish. La plaque tournante a été transportée ailleurs et reconstruite.

A Souris, une nouvelle fondation a été mise en dessous de la balance à peser les wagons, et six appareils d'aiguillage ont été renouvelés dans les parcs où les anciens rails ont été remplacés par des rails d'acier.

#### TRAVERSES.

On a renouvelé durant l'année 65,000 traverses ordinaires et 35 groupes de traverses d'aiguilles, ainsi que 25 heurtoirs et cadres; on a employé en outre 2,350 traverses de rebut dans les parcs et voies d'évitement.

#### BALLASTAGE.

Durant l'année on a distribué sur la voie, là où le besoin s'en faisait le plus sentir, 13,540 verges cubes de ballast.

#### CLÔTURES.

Quinze milles et un quart de vieille clôture ont été remplacés par 49,305 pieds de clôtures en treillis de fil de fer et 31,138 pieds de clôture en fil de fer barbelé. On a reconstruit 5,740 pieds de clôtures paraneiges et réparé 1,429 pieds. 100 barrières portatives de clôtures paraneiges ont été construites. Cent barrières de fermes ont été remplacées par des barrières en treillis de fil de fer, et beaucoup de main-d'œuvre et de matériaux ont été employés à réparer les vieilles clôtures le long de la ligne.

#### VOIES DE GARAGE.

La courbe à la gare de Colville a été rapprochée de 12 pieds, et la voie de garage a été démolie et réparée du côté opposé de la voie pour la plus grande commodité du public.

A Saint-Louis, la voie d'évitement a été allongée de 300 pieds.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## PONTS ET PONCEAUX.

A Bradalbane, l'ancien pont en bois a été remplacé par une travée en acier de 44 pieds, appuyée sur des culées en cèdre construites pour réunir deux tabliers. Le vieux pont en bois à Peakes a été remplacé par un tablier en acier de 26 pieds avec dessus type, reposant sur des culées en cèdre qui raccourcissent de 30 pieds la structure originale.

Le tablier central du pont de bois à Naufrage a été remplacé par une travée en acier de 44 pieds et un tablier type a été posé.

Une arche a été posée sous le pont à Marie.

Une arche a été également posée sous le pont Midgell.

Le pont de Saint-Pierre a été peinturé. Le pont à Five-Houses a aussi été peinturé. Un tablier type a été posé au pont Pawe.

Deux longrines et une poutre en fer forgé à contre-fiche au pont Emerald ont été renouvelées.

Le viaduc du chemin public à Souris a été reconstruit.

Le vieux pont en bois à Alberton a été remplacé par un double ponceau fermé en cèdre.

On a fait toutes les réparations nécessaires aux autres ponts.

Vingt-cinq fosses garde-bestiaux ont été reconstruites.

Huit ponceaux en bois ont été reconstruits et un ponceau a été remplacé par un tuyau en fer de 12 pouces.

## BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A Tignish une nouvelle gare avec logement pour le chef, une remise à locomotive avec trois fosses et une remise à charbon pouvant contenir 500 tonnes de houille ont été érigés pour remplacer les constructions détruites par le feu.

Une nouvelle station à signaux et un nouveau quai ont été construits près de Duvar et la gare a été peinturée.

A Harmony, la station à signaux et le quai ont été reconstruits, et la gare a été peinturée.

Le quai a été renouvelé à Portage.

A Ellerslie, le quai a été remplacé.

A Miscouche le quai a été renouvelé.

Le quai a été renouvelé à Traveller's-Rest.

Le quai a été remplacé à Clyde.

Le quai a été renouvelé à New-Annan.

A Sainte-Thérèse, le quai a été renouvelé

A Brackley-Point, le quai a été remplacé.

Le quai a été remplacé à Union.

A Douglass, le quai a été renouvelé.

Des réparations ont été faites aux quais des gares partout où elles étaient nécessaires.

La gare de Bloomfield a été peinturée à l'extérieur.

A Tignish, Wellington, Miscouche, Summerside, Kensington, North-Wiltshire, Royalty-Junction et York, les bureaux et salles d'attente ont été blanchis à la chaux et rafraîchis.

La gare de Hunter-River a été peinturée à l'extérieur.

Une nouvelle cuisine de 14 x 20 a été construite à Morell, et la gare et le logement ont été peinturés à l'intérieur et à l'extérieur.

A Mount-Stewart et à Port-Hill les plafonds de la remise à marchandises ont été boisés.

L'entrepôt sur le quai à Georgetown a été exhaussé de deux pieds et les fondations en bois ont été renouvelées.

Soixante-dix pieds de la remise à convois de Georgetown ont été coupés, transportés au quai et ajoutés à l'entrepôt sur le quai. Un plancher neuf de madrier de trois pouces a été posé dans ce bâtiment et une fondation en bois a été mise en

dessous. Le toit a aussi été recouvert en bardeau et le bâtiment a été aménagé pour l'entreposage des marchandises.

La toiture de la remise aux locomotives à Georgetown a été réparée. L'un des côtés de la toiture de la gare de Georgetown a été recouvert en bardeau, une nouvelle allonge a été ajoutée au bâtiment et aménagée; la salle des bagages a été déplacée et un plancher neuf a été posé.

Le logement du chef à Royalty-Junction a été exhaussé, les sablières ont été renouvelées et la maison a été peinte en dehors; l'intérieur a été complètement peinturé et rafraîchi.

Les toits de la gare et de la salle des bagages du Cap- Traverse ont été recouverts en bardeau.

La toiture de la remise aux locomotives du Cap- Traverse a été réparée, un puits a été creusé et une pompe a été posée pour l'usage du chef de gare.

Le parc aux bestiaux à Alberton a été reconstruit et agrandi.

Un nouveau toit en goudron et gravier a été posé sur la gare O'Leary et une allonge de 30 pieds a été ajoutée à la remise aux marchandises, donnant ainsi beaucoup plus d'espace pour les marchandises, qui se trouvaient très à l'étroit.

La toiture de la remise aux locomotives à Summerside a été partiellement recouverte en bardeau.

La remise au charbon à Summerside a été exhaussée de deux pieds, le plancher a été renouvelé en madrier de trois pouces et les pans ont été reconstruits.

On a aménagé de nouveaux cabinets de toilette à Georgetown, Cardigan, au Cap- Traverse, à Tignish et à Bedford.

A Tignish, on a foré un puits et posé une pompe.

A Alberton, le logement du chef de gare a été exhaussé et les fondations ont été reconstruites.

La toiture de la remise aux locomotives à Souris a été partiellement recouverte en bardeau.

Une nouvelle cheminée, qui en remplace trois anciennes, a été construite à la gare de Kensington.

Un côté du toit de la gare de Port-Hill a été recouverte en bardeau.

La toiture de la remise aux locomotives à Summerside a été partiellement recouverte en bardeau.

A Charlottetown, la toiture de la gare a été réparée en y posant 20 carrés de triple toiture. Le toit de la remise aux marchandises a été partiellement recouvert en bardeau, 30,000 bardeaux étant employés à cette fin. L'atelier de peinture a été agrandi de plusieurs pieds; les claires-voies ont été réparées et le toit a été partiellement recouvert en bardeau. Les planchers de la rotonde et de l'atelier des machines ont été renouvelés en madriers de trois pouces. Quatre nouvelles claires-voies ont été pratiquées dans le toit de l'atelier des machines, et cinq claires-voies dans la toiture de l'atelier des wagons.

Un plancher supérieur a été posé dans une partie de la remise aux marchandises, pour l'entreposage des marchandises d'un poids léger.

#### QUAIS.

Pour réparer le quai de Summerside, on a employé 250 tonnes de bois de pruche, 200 tonnes de pierre, 14 wagons de fascines, 300 verges cubes de terre glaise et 40 longs pilotis.

Quinze tonnes de pierre et 15 tonnes de bois ont été employées pour réparer le quai d'Alberton.

Vingt mille pieds superficiels de madrier de pruche de trois pouces ont été employés sur le quai de Charlottetown.

Pour réparer le quai de Georgetown, on a employé 100 verges cubes de ballast, 2 wagons de fascines et 15 tonnes de pierre.

Cent tonnes de pierre, 50 verges cubes de glaise et 100 pieds de madrier de 3 pouces ont été employés aux réparations du quai de Souris.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## MATÉRIEL ROULANT.

Voici un résumé des principaux ouvrages faits dans les ateliers de la division de la mécanique :—

### *Réparations des locomotives.*

Huit locomotives ont été examinées avec soin, et l'une d'elles—la locomotive qui a passé au feu à Tignish—a été en grande partie reconstruite; six locomotives ont subi des réparations spécifiques, les pièces suivantes étant fournies: 1 essieu de roues motrices, 8 excentriques et courroies, 2 pistons et bielles, 4 boutons de manivelle, 4 couvertures de cylindres, 4 guides, 1 levier de renversement, 1 secteur, 1 arbre à bascule, 1 truck de locomotive, 4 trucks de tender, 1 cloche, 1 sifflet, 2 graisseurs, 2 soupapes de sûreté, 2 alimentateurs de chaudière, 1 plaque de tube, 300 tubes à chaudière, 7 cheminées, 1 cab, 4 chasse-pierre et 12 marchepieds.

Quatorze chaudières ont été éprouvées, 6 foyers ont été rapiécés, 500 tubes ont été soudés, 4 boîtes à fumée ont été rapiécées, 16 paires de bandages de roues motrices ont été tournées, 300 roues trempées en coquille et pressées sur les essieux, 10,460 boulons forgés et passés à la filière et 2,170 écrous percés.

### *Ateliers des wagons.*

Une voiture de première classe, 6 wagons fermés, 3 wagons à bestiaux et 8 wagons-plates-formes ont été reconstruits durant l'année. Trois voitures de première classe et trois voitures de seconde classe ont été complètement réparées, deux de ces dernières ont été pourvues de nouveau trains types et de sièges perforés ainsi que d'un revêtement sur le devant.

Des réparations générales ont été faites à 4 voitures de première classe et à 6 voitures de seconde classe.

Cinquante-cinq wagons fermés ont été réparés d'une façon générale; de nouvelles toitures ont été posées à 9 d'entre eux et 7 ont été munis d'attelages types.

Vingt-cinq wagons fermés et 25 wagons plates-formes ont subi des réparations générales.

Un chasse-neige a été reconstruit et 3 ont subi des réparations générales, de nouveaux trains ont été mis au-dessous de l'un d'entre eux.

Un wagon flanger a été reconstruit et un fourgon de conducteur a été aménagé en flanger pour remplacer celui qui a été brûlé à Tignish.

A part d'autres travaux mentionnés ailleurs, les ouvrages suivants ont été faits pour les divisions du chemin et du trafic: 4 wagonnets et 5 camions reconstruits; 3 wagonnets et 1 camion réparés et 2 diables à bagages ont été construits; 13 perrons de chargement et quais de bestiaux ont été construits.

### *Ateliers des peintres.*

Deux voitures de première classe et 5 de seconde classe ont été peinturées et vernies.

Cinq voitures de première classe et 2 de seconde classe ont été nettoyées et vernies.

Trente-cinq wagons fermés et 8 wagons plates-formes ont été peinturés.

Deux chasse-neige et 2 flangers ont été peinturés.

Sept locomotives et tenders ont été peinturés et vernis, et 4 locomotives et tenders ont été nettoyés et vernis.

### *Fonderie de laiton.*

Production durant l'année: 2,950 livres de fontes de laiton, 3,600 livres de coussinets en laiton, 300 livres de zinc pour batteries.



## MENU MATÉRIEL.

Le 30 juin 1897, la valeur du menu matériel en magasin était comme suit:—

Menu matériel en général.....	\$	39,854	16
Combustible .....		2,707	38
Rails et attaches.....		51,237	11
Vieux matériaux en état de service.....		3,362	14
	\$	97,160	79

Dans le cours de l'année on a acheté du menu matériel pour une valeur de \$63,179.73.

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le matériel roulant, la voie et les bâtiments ont été maintenus en bon état.

Je vous envoie un relevé des accidents qui ont eu lieu sur le chemin de fer dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. A. SHARP,  
*Surintendant.*

M. D. POTTINGER,  
Administrateur général des chemins de fer de l'Etat,  
Moncton, N.-B.

## N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.		COMPTE DU CAPITAL.		Av.		
		\$	c.			
1896.				1896.	\$ c.	
30 juin.	Coût du chemin et équipement jusqu'à cette date...	3,750,565	38	30 juin.	Reçu du gouvernement fédéral.....	3,750,565 38
1897.				1897.		
30 juin.	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1897.....			30 juin.	do do .....	
		3,750,565	38			3,750,565 38

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.            COMPTE DU REVENU pour l'exercice clos le 30 juin 1897.            Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1897.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1897.
\$ c.		\$ c.	\$ c.		\$ c.
54,165 88	Frais de traction.....	55,991 60	62,358 12	Voyageurs.....	62,695 07
34,221 54	Dépenses des wagons.....	41,967 07	65,391 92	Marchandises.....	69,872 66
99,186 00	Entretien de la voie et des travaux d'art.....	102,344 47	18,726 50	Malles et divers.....	20,875 40
27,802 13	Dépenses des gares.....	28,858 47	146,476 54	..... Total des recettes..	153,443 13
9,763 01	Frais généraux.....	11,328 29	78,662 02	..... Balance.....	87,046 77
225,138 56	..... Totaux.....	240,489 90	225,138 56	..... Totaux.....	240,489 90

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1897.
\$ c.		\$ c.
754 36	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages.....	770 23
16,768 09	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	18,313 54
13,355 93	Combustible.....	13,605 62
2,203 22	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	2,220 88
19,329 96	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives.....	19,134 27
617 62	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs.....	508 57
1,136 70	Divers.....	1,438 49
54,165 88	..... Totaux.....	55,991 60

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

## DÉPENSES DES VOITURES ET WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1897.
\$ c.		\$ c.
9,397 04	Réparations aux voitures à voyageurs .....	8,988 98
2,436 17	do wagons-poste et à bagage .....	1,434 46
3,858 18	do wagons à marchandises et fourgons .....	10,701 01
863 63	do chasse-neige et <i>flangers</i> .....	1,303 43
14,076 57	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins .....	15,594 87
517 61	Huile et chiffons pour garniture .....	642 74
2,368 04	Menus articles et combustible .....	2,428 10
704 30	Divers .....	873 48
34,221 54	Totaux .....	41,967 07

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

## ENTRETIEN DE LA VOIX ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1897.
\$ c.		\$ c.
296 84	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyages....	298 22
36,593 80	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores....	37,794 51
17,071 86	Rails, coussinets et carvelles .....	19,262 81
24,540 34	Traverses .....	21,330 73
8,109 78	Bois de constr. et de serv. pour réparat. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	8,035 04
1,904 31	Réparations aux quais .....	1,587 90
7,078 24	do bâtiments et aux plates-formes. ....	10,793 58
1,099 07	do outi's .....	1,011 49
2,491 76	Enlèvement de la glace et de la neige .....	2,230 19
99,186 00	Totaux .....	102,344 47

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### DÉPENSES DES GARES—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1897.
\$ c.		\$ c.
20,999 74	Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, proposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers...	22,180 51
6,802 39	Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres dépenses imprévues.....	6,677 96
27,802 13	.....Totaux.....	28,858 47

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1897.
\$ c.		\$ c.
3,836 86	Appointements du surintendant, des chefs de trains et des commis, frais de bureau et de voyages.....	4,271 66
4,765 63	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages.....	4,765 95
301 50	Annonces.....	798 59
295 02	Indemnités (personnes, animaux et marchandises).....	523 37
319 16	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes).....	382 67
244 84	Divers.....	586 05
9,763 01	.....Totaux.....	11,328 29

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE du matériel, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

		Dt.		Av.	
		\$	c.	\$	c.
1896.					
30 juin...	Report.....				115,228 03
1897.					
30 juin...	Achats durant l'exercice.....	63,179	73		
	Frais d'autres services.....	18,028	20		
	Bordereaux de paye.....	1,219	33		
					82,427 26
1897.					197,655 29
30 juin...	Distributions durant l'année.....				100,494 50
	Solde.....				
	{ Matériel ordinaire .....	\$39,854	16		
	{ Combustible .....	2,707	38		
	{ Rails et attaches disponibles .....	51,237	11		
	{ Vieux matériel pouvant servir.....	3,362	14		
					97,160 79

W. T. HUGGAN,

*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

		\$ c.		\$ c.	
Matériel en général.....	97,160	79	Compte fédéral.....	103,401	22
Caisse.....	1,554	26	Assurance contre les accidents .....	2,625	65
Stations.....	930	96			
Ministère des postes.....	4,744	90			
do de la milice.....	354	89			
Cie de télégraphe Anglo-Américaine...	46	43			
Juge Weatherbe.....	30	00			
Sidney Grey.....	25	00			
Prolong. de ch. de fer, Charlottetown..	812	83			
Embranchement de Belfast.....	261	43			
Chemin de fer Intercolonial.....	105	38			
Total.....	106,026	87	Total.....	106,026	87

W. T. HUGGAN,

*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Détails.	1897.	1896.
Longueur de la ligne en exploitation .....	210	210
Miles parcourus par les locomotives.....	339,551	324,522
do          trains .....	254,029	245,766
do          wagons .....	1,319,903	1,235,772
Recettes par mille parcouru par les locomotives..... Centins	45 19	45 14
do          de voie..... Dollars	730 68	697 51
Recettes provenant des voyageurs, pour-cent des recettes brutes.....	40 86	42 57
do          des marchandises          do .....	45 54	44 64
do          d'autres sources          do .....	13 60	12 79
Dépenses par mille parcouru par les locomotives.....		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	5 39	5 16
Combustible .....	4 01	4 12
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements.....	0 66	0 68
Réparations aux locomotives.....	5 63	5 96
Eau et réparations aux réservoirs.....	0 15	0 19
Divers .....	0 42	0 35
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau.....	16 26	16 46
Total..... Centins	0 23	0 23
Total..... Centins	16 49	16 69
Traction, par mille parcouru par les locomotives .....	16 49	16 53
Dépenses des wagons, par mille parcouru par les locomotives.....	12 36	10 54
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives.....	30 14	30 57
Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives.....	8 50	8 57
Frais généraux.....	3 33	3 01
Total, par mille parcouru par les locomotives..... Centins	70 82	69 38
Traction, par mille parcouru par les trains.....	22 04	22 04
Dépenses des wagons          do .....	16 52	13 92
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives.....	40 29	40 36
Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives.....	11 36	11 31
Frais généraux.....	4 46	3 97
Total, train-mille..... Centins	94 67	91 60
Frais d'exploitation par mille de la voie..... Dollars	1,145 19	1,072 09

W. T. HUGGAN,  
*Comptable et auditeur.*

CAARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1898.

## A.—CHEMIN DE FER DE L'ÎLE

DIVISION

## RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, nom compris le ballastage.	Dépenses pour					Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.		
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
1896—Juillet .....	32,127	1,585 04	1,134 66	214 47	1,723 00	85 37	
Août .....	27,447	1,418 12	1,003 02	183 24	1,492 58	14 10	
Septembre .....	31,235	1,645 35	1,166 74	238 64	1,371 68	24 94	
Octobre .....	34,222	1,609 44	1,282 94	208 62	1,732 82	23 40	
Novembre .....	29,558	1,414 67	1,278 16	180 22	1,875 85	5 60	
Décembre .....	31,554	1,642 01	1,397 52	206 56	1,985 17	174 72	
1897—Janvier .....	23,388	1,536 15	893 46	163 24	1,779 70		
Février .....	21,665	1,426 71	1,029 40	161 06	1,664 35	22 85	
Mars .....	27,268	1,611 74	1,173 12	167 91	1,514 90	2 90	
Avril .....	24,246	1,496 21	1,011 50	149 48	1,131 34	3 49	
Mai .....	26,373	1,515 52	1,192 08	160 93	1,409 49		
Juin .....	30,468	1,412 58	1,043 02	186 51	1,453 39	151 20	
Totaux .....	339,551	18,313 54	13,605 62	2,220 88	19,134 27	508 57	

## DU PRINCE-ÉDOUARD.

DU MATÉRIEL.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

		Coût moyen par mille parcouru.							
Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Conducteurs de locomotives et chauffeurs.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.	
									\$ c.
102 36	4,844 90	4 93	3 53	0 68	5 36	0 26	0 32	15 08	
162 23	4,273 29	5 16	3 65	0 66	5 44	0 05	0 60	15 56	
185 14	4,632 49	5 26	3 73	0 76	4 39	0 08	0 60	14 82	
233 59	5,090 81	4 70	3 74	0 61	5 06	0 07	0 69	14 87	
170 05	4,924 55	4 78	4 32	0 61	6 34	0 02	0 59	16 66	
245 00	5,650 98	5 20	4 43	0 65	6 29	0 55	0 78	17 90	
210 43	4,582 98	6 56	3 82	0 71	7 60	0 00	0 91	19 60	
267 52	4,571 89	6 58	4 75	0 74	7 68	0 10	1 25	21 10	
193 53	4,664 10	5 91	4 30	0 61	5 55	0 02	0 71	17 10	
134 86	3,926 88	6 17	4 17	0 62	4 66	0 01	0 56	16 19	
174 93	4,452 95	5 74	4 52	0 61	5 34	0 00	0 67	16 88	
129 08	4,375 78	4 60	3 42	0 64	4 77	0 49	0 44	14 36	
2,208 72	55,991 60	5 39	4 01	0 65	5 63	0 15	0 66	16 49	

S. F. HODGSON,  
Comptable, division du matériel.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

## B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Marchandises et omnibus.	Ballastage.	Éclaireurs.	Avec convois.	Légers.	Pour les gares.	Total.
1896—Juillet .....	3,602	12,940	11,871	236	33	25,080	105	7,198	32,383
Août .....	3,564	9,507	11,174	2,150	.....	22,831	309	6,687	29,827
Septembre.....	3,858	12,231	11,736	2,918	305	27,190	164	7,034	34,388
Octobre.....	4,086	12,623	13,908	2,903	16	29,450	177	7,753	37,380
Novembre.....	3,514	10,060	12,594	1,368	.....	24,022	.....	6,939	30,961
Décembre.....	3,809	6,657	16,419	312	.....	23,388	71	8,407	31,866
1897—Janvier .....	3,251	2,780	13,997	132	110	17,019	152	6,349	23,520
Février .....	3,061	2,560	12,723	.....	320	15,603	166	5,896	21,665
Mars .....	3,759	3,346	14,603	.....	2,224	20,173	230	6,865	27,268
Avril .....	3,321	3,514	13,960	.....	132	17,606	.....	6,640	24,246
Mai .....	3,711	2,710	15,299	2,043	198	20,250	104	8,242	28,596
Juin.....	3,516	10,206	12,907	1,328	366	24,807	39	7,045	31,891
Totaux.....	43,052	89,134	161,191	13,390	3,704	267,419	1,517	85,055	353,991

## DU PRINCE-ÉDOUARD.

DU MATÉRIEL.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Parcours total.		Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles p. heure, sous vapeur.	Des wagons p. mille de locomotive.	Boisseries de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseries de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
123,269	.....	4.92	8.99	3.80	12,761	2,734	378	654	39.40	8.44	1.16	2.02
128,617	.....	5.63	8.37	4.31	13,044	2,570	348	629	43.73	8.61	1.16	2.10
140,697	.....	5.23	8.91	4.09	13,155	3,068	370	664	38.25	8.92	1.07	1.93
163,180	.....	5.54	9.14	4.35	14,928	2,748	315	628	39.91	7.35	0.84	1.68
131,740	.....	5.48	8.81	4.25	14,414	2,517	354	557	46.55	8.13	1.14	1.79
123,104	.....	5.26	8.36	3.86	14,299	2,388	330	623	44.87	7.49	1.03	1.95
77,134	1,851	4.50	7.23	3.28	9,092	2,024	255	504	38.65	8.60	1.08	2.14
76,512	3,367	5.00	7.07	3.53	10,322	2,196	323	471	47.64	10.13	1.49	2.17
93,124	5,579	5.18	7.26	3.41	8,340	2,212	253	493	30.58	8.11	0.92	1.80
93,600	.....	5.35	7.30	3.86	7,255	1,984	145	405	29.92	8.18	0.59	1.67
136,163	.....	6.79	7.70	4.79	9,530	2,632	42	459	33.32	9.20	0.14	1.60
124,861	.....	5.11	9.04	3.91	9,765	3,059	10	541	30.62	9.59	0.03	1.69
1,412,001	10,797	5.35	8.22	3.99	136,905	30,132	3,123	6,628	38.67	8.51	0.88	1.87

S. F. HODGSON,  
Comptable, division du matériel.



## C.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## DIVISION DU MATÉRIEL.

RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1897.

Mois.	Voitures de 1re classe.	De 2e classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons plates-formes.	Total.
1896—Juillet.....	26,678	23,588	22,150	38,747	12,106	123,269
Août.....	22,965	20,920	20,753	32,882	31,097	128,617
Septembre.....	31,134	23,435	22,813	34,804	26,511	140,697
Octobre.....	27,506	23,414	29,459	50,024	32,777	163,180
Novembre.....	21,460	17,698	24,423	51,335	16,824	131,740
Décembre.....	22,339	18,665	21,477	54,170	6,453	123,104
1897—Janvier.....	16,475	16,122	12,885	26,557	5,095	77,134
Février.....	14,927	14,192	11,591	24,071	11,731	76,512
Mars.....	17,949	16,567	13,243	31,738	13,627	93,124
Avril.....	18,008	12,996	15,804	39,173	7,619	93,600
Mai.....	16,789	15,820	18,237	60,188	25,129	136,163.
Juin.....	24,732	21,647	19,962	42,094	16,426	124,861
Total.....	260,962	227,064	232,797	485,783	205,395	1,412,001
Moins ballastage.....			13,375	332	78,391	92,098
Balance.....	260,962	227,064	219,422	485,451	127,004	1,319,903

S. F. HODGSON,  
Comptable, division du matériel.

## D.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

## DIVISION DU MATÉRIEL.

ETAT indiquant le nombre de locomotives, et les diverses classes de wagons et autre matériel roulant, le 30 juin 1897.

	Locomotives.	Classification des wagons.										Total.	Chasse-neige.	Flangers.	Total.		
		1re classe.	2e classe.	1re classe, 2e classe et à bagage.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoirs.	Poste et à bagage.	A bagage.	Wagon du payeur.	Fourgons.	Fermés.					A bestiaux.	Plates-formes.
Dispon. le 30 juin 1896, prop. au service.	20	16	6	1	6	1	3	2	1	3	165	10	119	333	8	5	13
do do condamnés.....	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	6	6	...	2	2
Total, 30 juin 1896.....	21	16	6	1	6	1	3	2	1	3	165	10	125	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1896.....	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	6	6	...	2	2
do durant l'exercice.....	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	6	6	...	2	2
Brtlés dans l'inc. de Tignish, 30 août 1896	2	...	1	...	...	...	...	...	...	...	6	3	8	18	1	3	4
Reconstruits.....	1	1	...	...	...	...	...	...	...	...	6	3	8	18	1	3	4
AJOUTEZ—Prop. au serv. et en réparat..	20	16	5	1	6	1	3	2	1	3	165	10	125	338	8	4	12
Total du matériel le 30 juin 1897....	21	17	6	1	6	1	3	2	1	3	165	10	125	340	8	7	15

S. F. HODGSON,  
Comptable, division du matériel.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## E.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### DIVISION DU MATÉRIEL.

ÉTAT COMPARATIF des dépenses de la division du matériel pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

	1896.	1897.
Milles parcourus par les convois.....	245,766	254,029
do locomotives.....	324,522	339,551
do wagons.....	1,235,772	1,319,903
do chasse-neige.....	19,420	10,797
	\$ c.	\$ c.
Frais de traction.....	54,165 88	55,991 60
Coût des réparations aux wagons.....	15,691 39	21,124 45
do do aux voitures à voyageurs.....	9,397 04	8,988 98
do do aux wagons-poste et fumoirs.....	2,436 17	1,434 46
do do aux wagons à marchandises et fourgons.....	3,858 18	10,701 01
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture.....	517 61	642 74
do des réparations aux chasse-neige et flangers.....	863 63	1,303 43
Frais de traction, par 100 milles parcourus par les convois.....	22 04	22 04
do do do locomotives.....	16 69	16 49
do do do wagons.....	4 38	4 24
Coût des réparat. aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois.....	6 38	8 31
do do do locomotives.....	4 83	6 22
do do do wagons.....	1 27	1 60
Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture, par 100 milles.	0 21	0 25
do do do locomotives do ..	0 16	0 18
do do do wagons do ..	0 04	0 04
Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois.	3 82	3 53
do wagons-poste et wagons-fumoirs.....	0 99	0 56
do wagons à marchandises et fourgons.....	1 57	4 21

S. F. HODGSON,  
*Comptable, division du matériel.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, pendant l'exercice terminé le juin 1897.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du chef du train.	Nom du conducteur.	No de la locomot.	Lieu de l'accident.	Nom du sinistre.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1896.												
9 juill.	11.30 a.m.	Spec'	Prêt .....	Stanley .....	Good .....	12	Emerald .....	T. R. Stanley	Employé .....	Entorse au pied en descendant du train.	Entorse au pied .....	
10 août.	8.30 p.m.	3	Express .....	McKenna .....	Armour .....	21	Port-Hill .....	N. D. Armour	do .....	Entorse au genou en attelant.	Entorse au genou .....	
2 nov.	9.00 p.m.		Garage .....	.....	McArthur .....	2	Summerside .....	J. H. Burns .....	do .....	Glissa en attelant et se donna une entorse au genou.	Entorse au genou .....	
5 déc.	4.00 p.m.		Garage .....	.....	Lappin .....	9	Charlottetown .....	F. McKee .....	do .....	Blessé au genou et à l'épaule en tombant, qu'il attelait.	Blessures au genou et à l'épaule.	
19 déc.	6.30 a.m.	6	Omnibus .....	Stanley .....	Good .....	12	Albany .....	S. Bolger .....	do .....	Doigt déchiré en descendant le bagage.	Blessures à la main.	
28 déc.	2.20 p.m.	1	Omnibus .....	McKenna .....	McLaine .....	21	Port-Hill .....	A. Flynn .....	do .....	Blessé au côté en tombant alors qu'il descendait de la locomotive.	Blessures au côté .....	
1897.												
29 mars.	9.30 a.m.	2	Omnibus .....	McKenna .....	Hunter .....	7	Northam .....	H. P. Wright .....	do .....	Entorse aux muscles du dos en attelant.	Blessures au dos .....	
6 avril.	4.00 p.m.	9	Omnibus .....	MacDonald .....	Sutherland .....	17	Mt-Stewart .....	J. E. McKenna .....	do .....	Entorse à la jambe en descendant du wag. fermé.	Entorse à la jambe.	
20 avril.	5.45 p.m.	1	Omnibus .....	Tanton .....	Yeo .....	3	Harper's .....	Angelina Arsenault .....	Voyageur .....	Côté gravement écrasé—jeté hors du siège, le v. ay. quitté le v. allant les wagons.	Blessures au côté .....	
28 avril.	5.30 p.m.	1	Omnibus .....	McKee .....	Yeo .....	3	Tignish .....	Jas. Egan .....	Employé .....	Doigt déchiré en attendant les wagons.	Blessures à la main.	
29 avril.	6.30 a.m.	2	Omnibus .....	McKee .....	Yeo .....	3	St-Louis .....	E. Martin .....	do .....	Blessé à l'aîne en embarquant un bateau dans le wag. fermé.	Blessures au corps.	

N<sup>o</sup> 2.

## CANAU X.

## CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE

SAUT-SAINTE-MARIE, 2 août 1897.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'exploitation du canal du Saut-Sainte-Marie pour l'exercice terminé le 30 juin 1897. Le canal n'ayant été ouvert que pendant 87 jours de l'automne de 1895, le rapport actuel couvre en réalité la première année entière d'exploitation. La fermeture a eu lieu le 10 décembre 1896 et la réouverture le 21 avril 1897, en même temps que le canal de Sainte-Marie du côté américain de la rivière.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, on a éclusé 2,908 fois, donnant passage à 4,560 navires enregistrés ou non, d'un tonnage total de 3,692,604 tonneaux. Le temps moyen par éclusée était de 17 $\frac{1}{2}$  minutes, et sur ce tonnage 1476 pour 100 était canadien.

La nouvelle écluse de 800 pieds du côté américain de la rivière, appelée l'écluse "Poe" (d'après le feu général Poe qui avait charge de sa construction), a été ouverte le 3 août 1896, et a beaucoup affecté la quantité du tonnage traversant notre canal, le trafic tombant de 1,080,966 tonneaux en juillet à 586,195 tonneaux en août, soit une diminution de près de 50 pour 100. Cependant, par suite du fonctionnement irrégulier de quelque partie du mécanisme de la nouvelle écluse américaine, et lorsqu'il n'y a plus eu l'attrait de la nouveauté, la proportion pour cent des navires traversant notre canal a augmenté, et actuellement nous avons une bonne part des affaires.

La quantité du fret traversant la rivière Sainte-Marie pour arriver au lac Supérieur ou en venir est très considérable. Elle s'est élevée pendant la saison de 1896 à 16,239,061 tonnes transportées dans 18,615 navires ayant un tonnage total enregistré de 17,249,418 tonneaux, ou près du double de la quantité traversant le canal de Suez, lequel est ouvert les 365 jours de l'année, tandis que les canaux d'ici ne sont exploités que pendant une moyenne de 230 jours de l'année. La statistique des écluses américaines et canadiennes est tirée des rapports vérifiés de cargaisons fournis par les capitaines des navires employant les écluses. Grâce à un arrangement conclu avec les employés du canal américain, il y a échange journalier des rapports des navires, et l'on obtient ainsi une note complète de tout le trafic du lac Supérieur.

Le nouveau chenal de 20 pieds que le gouvernement américain a construit dans la rivière Sainte-Marie a permis d'augmenter le chargement des navires jusqu'à un tirant d'eau plus grand qu'autrefois, et les cargaisons de plus de 6,000 tonneaux sont très ordinaires. Le tirant d'eau le plus fort qu'aucun navire traversant le canal ait eu jusqu'ici a été de 18 pieds.

Les navires n'ont causé que de légers dommages aux jetées ou écluses.

Le mécanisme dans la chambre des machines a été soigneusement examiné et réparé, les turbines et pompes, y compris les chaudières à vapeur, fonctionnent bien et sont en parfait état. On a trouvé que la dynamo pour l'éclairage des bâtiments n'était pas assez puissante, particulièrement pendant les longues nuits de l'automne. Je conseille fortement de la remplacer par une autre plus grande. L'électricien fait le rapport suivant au sujet de la dynamo à arc : " Dans la chambre des machines c'est surtout la dynamo à arc qui nous a causé des difficultés dans le cours de l'année dernière. Vous savez que cette machine est une Wood n<sup>o</sup> 7, ayant une capacité de 40 lampes, et nous exploitons par elle 33 lampes à arc et 22 lampes incandescentes de 32 bougies chacune, et pour atteindre toutes ces lumières nous avons 7.3 milles de fil métallique, y compris 4,250 pieds de câble. C'est trop pour une petite machine de ce

type délicat, et c'est ce qui a été démontré par les nombreuses fois qu'elle a manqué d'opérer pendant la dernière année. En différentes occasions la machine a brûlé 7 bobines d'une armure et 2 d'une autre. Elle n'est pas adaptée à l'usage dans ce pays, où il y a tant de vent, de pluie et d'obscurité. Il faut souvent, pendant l'automne, que cette machine fonctionne pendant  $13\frac{1}{2}$  à  $14\frac{1}{2}$  heures, et je vous conseillerais fortement de faire un changement immédiat. Il y a dans le marché d'autres machines du type à bobine ouverte comme la F. H. et la Brush, toutes deux fabriquées au Canada. La Brush est la meilleure des deux, s'adaptant mieux au fonctionnement par une roue hydraulique où il y a changement de vitesse et beaucoup d'éclairage. Un autre avantage de cette machine (Brush) c'est qu'on peut en enlever une armure pour en mettre une autre, dans très peu de temps, tandis que pour la machine actuelle, c'est très vite faire que de prendre  $2\frac{1}{2}$  à 3 heures pour le changement, et faut-il alors exercer le plus grand soin, autrement la tige de l'armure se plierait, ce qui la rendrait impropre à l'usage. Je suis bien certain que si vous adoptiez cette machine (Brush) la dépense d'entretien de votre système d'éclairage et des feux d'alignement serait de beaucoup moindre, en même temps que l'éclairage serait plus certain. Avec la machine actuelle comme elle se trouve maintenant nous ne pouvons manquer d'avoir à l'avenir les mêmes difficultés que par le passé." Relativement à la machine à arc, je dois faire remarquer que nos feux d'alignement sont éclairés par cette dynamo, et qu'il est de la plus grande importance qu'ils restent allumés continuellement pendant la nuit, car par suite des violents courants dans nos deux chenaux ce serait très dangereux pour les navires s'y trouvant s'ils s'éteignaient. De plus, dans le cas d'un accident à l'armure actuelle, le temps qu'il faut pour la changer est beaucoup trop long. Après beaucoup de soins et des difficultés nombreuses nous n'avons eu que deux retards réellement graves jusqu'ici cette année, et heureusement il n'y avait pas de navires aux abords ni d'un côté ni de l'autre dans le temps. La machinerie entière en dehors de la chambre des machines a été examinée et réparée. Les tiges de traction sur les soupapes ont été redressées, mais comme elles se plient de nouveau il est évident qu'elles sont trop faibles, et il faudra l'hiver prochain les enlever et les renforcer.

Le mécanisme, à tout prendre, est en bon état.

Les portes ont été réparées, peinturées et renforcées à l'entreprise par MM. J. et R. Miller, et donnent maintenant satisfaction.

On a tiré à terre le bateau-cureur et on l'a complètement réparé en posant un nouveau pont, quelques nouvelles pièces de bois, et en le calfatant de nouveau du sommet au fond. La petite grue flottante a été également recalfatée. On a examiné et remis en bon état la machine du bateau-cureur.

On a donné deux bonnes couches de peinture à l'intérieur comme à l'extérieur de la chambre du moteur.

Le misérable intérieur de la chambre des machines a reçu une couche de plâtre, et toute la boiserie a été peinturée, ce qui améliore beaucoup l'apparence.

Les lampes à arc ont été soigneusement réparées, et jusqu'à cette époque de la saison elles ont donné bonne satisfaction.

La résidence du surintendant a été terminée et est maintenant occupée, et l'on est à poser l'égoût et les tuyaux à eau. Une partie des terrains du canal a été nivelée, ce qui ajoute beaucoup à leur apparence générale.

Je dois attirer de nouveau votre attention sur le pilier du pont tournant de chemin de fer au centre du canal. Plusieurs navires l'ont frappé cette année, se causant plus ou moins de dommages, sans avarier cependant ce pilier.

Le coude à l'entrée inférieure du canal, près de l'extrémité de la jetée sud, devrait être enlevé de façon à élargir le chenal où les navires tournent en sortant et en entrant dans le canal. Si ce dragage est fait, ou quand il se fera, l'on devrait prolonger la jetée sud à quelque cinq cents pieds ou plus, de façon à donner plus d'espace aux navires et leur permettre d'amarrer la nuit après avoir éclusé en attendant le jour pour descendre la rivière Sainte-Marie. Dans plusieurs occasions, cette année, des navires descendant se trouvaient aux deux jetées en aval de l'écluse, ce qui rendait encore plus difficile l'entrée de l'écluse aux navires montant.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Ce serait un avantage manifeste pour les navires qui se servent du canal la nuit si l'on plaçait un feu sur la bouée rouge tournante d'en haut, et je suis convaincu qu'un plus grand nombre de navires emploieraient dans ce cas notre canal.

Par suite des forts courants qui traversent nos chenaux, il est de la plus haute importance pour la sûreté des marins que l'on maintienne les bouées en place, mais comme il y passe un grand nombre de trains de bois, le département de la marine, auquel est confié la charge de maintenir ces bouées en place, a eu beaucoup de difficultés à ce sujet, et plusieurs navires ont touché parce que les bouées avaient été dérangées. Heureusement les avaries n'ont pas été considérables.

L'expérience démontre que la forme de longue écluse étroite adoptée est celle qui convient le mieux au trafic.

La grande supériorité de l'exploitation de l'écluse par l'électricité au lieu de la force hydraulique est démontrée par la rapidité avec laquelle on écluse les navires, et par la facilité de l'exploitation de notre écluse comparativement aux écluses du côté américain, qui toutes deux sont mues par la force hydraulique. Notre écluse a été exploitée sans interruption, ou sans causer de retards aux navires, depuis la date à laquelle elle a été livrée à la circulation, en 1895, jusqu'au moment actuel.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. C. BOYD,  
*Surintendant.*

A. M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,  
Sous-ministre et ingénieur en chef  
Chemins de fer et canaux.

## CANAL DE SOULANGES.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,  
COTEAU-LANDING, P.Q., 28 août 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant:—

La valeur totale du travail donné, ou donné de nouveau à l'entreprise sur ce canal, aux prix mentionnés dans les contrats, est d'environ \$3,750,000.

La liste ci-jointe contient les noms des entrepreneurs et les dates des différents contrats:—

Sections nos 1 et 2, Archibald Stewart, 24 septembre 1892.

Section n° 3, J. et M. O'Leary, 27 mars 1893.

Sections nos 4, 5, 6 et 7: 1—George Goodwin; 2—Andrew Onderdonk; 17 avril 1897.

Section n° 8, Charles H. Raynor, 29 décembre 1892.

Section n° 9, Randolph Macdonald, 30 janvier 1893.

Section n° 10, Rogers et Taylor, 24 décembre 1892.

Section n° 11: 1—George Goodwin; 2—Thomas Feeney; 3—Poupore et Fraser (transfert); 11 mai 1892.

Section n° 12: 1—O'Brien et Fils; 2—George Goodwin; 3—M. J. Hogan; 5 avril 1897.

Section n° 13, Randolph Macdonald (Manning et Macdonald), 26 septembre 1892.

Les contrats ci-dessus ne comprennent pas le coût du ciment de la superstructure des ponts, des portes d'écluses et de leurs machines, ni du pouvoir moteur et de l'appareil électrique pour faire fonctionner le canal.

Pour une description de la ligne en voie de construction voir mes rapports annuels antérieurs de 1892 à 1896.

La situation des travaux le 31 juillet 1897 peut être brièvement décrite comme suit:—

Sections 1 et 2.—Le travail a été commencé sur ces sections dans l'automne de 1892. Jusqu'à la fin de juillet 1897 le progrès dans les trois principaux item était comme suit:—

Nature de l'item.	Quantité totale approximative	Fait en 1896-7 (jusqu'au 31 juillet).	Total jusqu'au 31 juillet 1897.	A faire pour compléter.
Excavation dans la terre.....	600,000	16,200	274,600	325,400
do le roc.....	60,000	500	53,950	6,050
Maçonnerie de toutes sortes, y compr. le béton	83,140	3,640	10,140	73,000

Il y a à la carrière de Rockland une grande quantité de pierres taillées et empilées.

Les fondations des écluses nos 1 et 2 sont faites. La maçonnerie avance à l'écluse n° 1, mais aucune construction n'a été commencée ni à l'écluse 2 ni à aucune des autres structures. L'excavation entre les nos 2 et 3 n'est pas encore terminée, et l'on n'a pas commencé les fondations de l'écluse 3 et du pont du chemin Quinchien.

Les murs en béton des piliers d'entrée ont été construits sur à peu près 700 pieds du coffrage, mais le couronnement n'a pas été posé. Cela est compris dans la quantité totale de maçonnerie indiquée au tableau qui précède.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897 était de \$477,222.05, dont \$269,780.50 pour matériaux.

*Section n° 3.*—Le creusage de la terre sur cette section est pratiquement complété: il en est de même du coffrage de protection. On est à construire la superstructure du pont de la route à Saint-Antoine. Le chemin macadamisé sur le côté nord du canal est bien avancé et l'on est à faire la clôture. Il reste à gazonner et à arranger les talus, ce qui avance. Les MM. O'Leary ont poursuivi les travaux de cette section d'une manière très satisfaisante.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897.... \$186,343 76

*Sections nos 4, 5, 6 et 7.*—Ces sections ont été données de nouveau à l'entreprise à M. Andrew Onderdonk (le 17 avril 1897). Il a été ouvert une voie à partir du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à l'emplacement de l'écluse n° 4, une distance d'à peu près 7½ milles. Cette voie servira à amener les matériaux sur les lieux, de même qu'à obtenir la terre pour combler les bords non remplis des deux côtés jusqu'à l'est du chemin de Saint-Féréol. On avait creusé 14,000 verges cubes à peu près le 31 juillet. Un effort sera tenté pour poser les fondations de l'écluse n° 4 cet automne. Le fond est mou et il faudra y mettre des pilotis. La question de l'avancement du creusage de la terre peut être généralement réglée en multipliant l'outillage; mais comme ailleurs sur le canal c'est la maçonnerie des écluses qui est de la plus haute importance.

Il a pris des arrangements afin d'obtenir la pierre d'une carrière située près de Crookston, Ont. On se prépare à délivrer des pieux à l'écluse n° 4, mais comme on devra y faire plus de 40,000 verges cubes de maçonnerie de toutes sortes, le progrès devra être beaucoup plus rapide si l'on veut assurer l'achèvement de la construction entière à une date prochaine. On a repris le bétonnement du pont du chemin de Saint-Féréol, lequel est presque terminé. L'on est à préparer les fondations du pont de Saint-Dominique. La pierre pour le revêtement de protection ainsi que le béton, qui forment un item considérable, seront transportés par des wagons des sections 11 et 12 au cours de l'hiver prochain, et une partie sera posée.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet ..... \$7,568 15

*Section n° 8.*—La maçonnerie du pont du chemin de Saint-Emmanuel est presque terminée. Le ponceau à la rivière à la Graisse est en usage depuis quelque temps. Le coffrage de protection avance rapidement, et il est encore possible de terminer presque entièrement le travail cette année, bien que les pentes à l'extrémité ouest aient causé beaucoup d'embarras.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897.... \$223,508 15

*Section n° 9.*—On a laissé entre les sections 8 et 9 une digue en terre naturelle à travers le prisme. A l'ouest de ce point et sur une distance d'à peu près 3,700 pieds les matières ont été enlevées par un dragueur construit sur les lieux et placé dans une tranchée préparée pour le recevoir et remplie par le drainage de surface. Le canal a été formé de cette manière. L'argile bleue molle était disposée par la cuiller dans les wagons, transportée à la rivière à la Pointe-au-Diable—et déchargée là. Bien que ce plan soit certainement économique, il y a des risques. En creusant sous l'eau, les côtés se sont trouvés à quelques endroits presque verticaux, et comme pour le moment le travail devait rester inachevé, l'entrepreneur a creusé au-dessous de la ligne du fond afin d'avoir l'espace nécessaire pour ajuster l'alignement du talus. Mais cela enlevait l'appui des pointes de pieux dans une matière que l'on sait extrêmement exposée à s'ébouler. L'eau dans la tranchée a retenu les côtés, bien qu'ils fussent complètement saturés. Mais quand elle a été soudainement retirée des éboulements très considérables se sont produits, comme on devait s'y attendre. On y remédiera cependant, et il n'y a pas de raison qui puisse empêcher de terminer la section l'année prochaine. Il n'y a pas de structures sur cette section.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897.... \$108,096 80



*Section n° 10.*—Le bétonnage du pont du chemin de la Rivière-Rouge est très avancé. L'excavation de même que le coffrage de protection se poursuivent. On pourra terminer les travaux cet été, ou au plus tard au commencement de l'année prochaine. Le ponceau de la Rouge remplit bien le but.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897..... \$239,151 93

*Section n° 11.*—Le ponceau Delisle est enfin à peu près terminé. L'on est à nettoyer le chenal de dérivation, et l'eau de la rivière y passera sous peu. Le contrat de cette section a plusieurs fois changé de mains, et le progrès a été et est très lent. Mais la quantité de roc est quatre fois plus élevée que celle indiquée par les puits d'épreuve. Ces puits n'avaient pas fait découvrir la surface irrégulière du roc qui affleurerait entre eux ou sur un de leurs côtés. L'on a encore à enlever environ 10,000 verges cubes de roc et 100,000 de terre. Le travail pourra être terminé pendant la prochaine saison, mais pour cela l'avancement devra être plus rapide.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897..... \$249,303 95

*Section n° 12.*—M. M. J. Hogan est le troisième entrepreneur qui se soit chargé de ce travail. Son contrat date du 4 avril 1897. Jusqu'à présent ses arrangements sont très satisfaisants, et il me paraît probable qu'il finira au temps spécifié. Jusqu'au 31 juillet il avait été enlevé à peu près 40,000 verges cubes de terre et de roc. Ce n'est que le commencement—mais l'on emploie deux pelles à vapeur, 5 locomotives, et une longueur suffisante de voie ferrée et assez de wagons, etc., pour assurer l'avancement rapide des travaux dans un avenir prochain. Le travail était dans un très mauvais état quand il a été abandonné, mais aujourd'hui il paraît être conduit sur un pied d'affaires. Il y a à creuser plus de 100,000 verges cubes de roc.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897..... \$9,120

*Section n° 13.*—Le travail sur cette section avance continuellement mais lentement. Les piliers d'entrée en dehors de la digue temporaire, à la tête du canal, sont bien avancés, et seront terminés à bonne heure l'année prochaine. Le chenal a été dragué jusqu'à complète profondeur et l'on a enlevé une batture en dehors.

L'on a pompé dans le prisme entre les stations 732-52, et la construction des murs de soutènement à l'avant de l'écluse de prise d'eau se poursuit. La pierre pour ces murs se prépare à la carrière de la Pointe-Anne, près de Belleville. Il y a à peu près 41,000 verges cubes de maçonnerie sur cette section. 8,000 verges à peu près ont été faites, en sorte qu'il en reste à terminer 33,000. Il y a, disons, 13,000 verges cubes de pierre à construire sur le terrain.

L'excavation du canal est bien avancée. On a fait du revêtement en pierres et du macadam. Sur cette section on a rencontré du roc où l'on ne croyait point en trouver, et l'argile est très dure, avec de nombreux cailloux. Toutes les structures reposeront sur des fondations solides. Bien que le travail soit un peu en arrière, cependant il est assez avancé qu'on pourra le presser et le finir l'année prochaine.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897 ... \$397,815 26

Sur un total de disons 6½ millions de verges cubes de terre, il en avait été creusé environ 5 millions (5,005,054) le 31 du mois dernier. Un peu plus de la moitié du travail (140,140 verges cubes) était faite à la même date.

Il y a environ 300,000 verges cubes de maçonnerie de tous genres et de bétonnage, 41,208 de ce chiffre sont faites principalement en ponts, murs d'entrée, etc. La seule maçonnerie d'écluse construite consiste en une partie des assises de fond, ponceaux, etc., de l'écluse n° 1.

Si l'on évalue à 150 les jours réels de travail d'une saison, et à 160,000 verges cubes la maçonnerie restant à faire, il faudra une proportion journalière future de plus de 800 verges cubes pour terminer la construction entière le 31 octobre de l'année prochaine. La moyenne totale de chaque jour en juillet a été d'environ 250 verges sur toutes les sections où la construction se poursuivait.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le sommaire des estimations mensuelles pour travail fait et matériaux livrés le 31 juillet 1897 comparativement aux chiffres semblables le 30 juin 1896, est le suivant:—

N <sup>o</sup> de la sec- tion.	Entrepreneurs.	Le 30 juin 1896.		Le 31 juillet 1897.		1896-7.		Maçonnerie et béton.	
								Con- struit.	A cons- truire.
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	vgs. c.	vgs. c.
1 et 2	A. Stewart . . . . .	443,881	90	477,222	05	33,340	15	10,140	73,000
3	O'Leary Frères . . . . .	157,956	76	186,343	76	28,387	00	3,100	500
4, 5, 6 et 7	G. Goodwin . . . . .	298,535	25	326,246	75	27,711	50	2,201	40,000
	A. Onderdonk . . . . .			7,568	15	7,568	15	603	
8	C. H. Raynor . . . . .	188,995	37	233,508	15	44,512	78	4,733	2,200
9	R. Macdonald . . . . .	99,920	50	108,096	10	8,875	60		
10	Rogers et Taylor . . . . .	198,249	43	239,151	93	40,722	50	6,522	2,000
11	Poupore et Fraser . . . . .	201,587	70	249,303	95	47,716	25	6,071	100
12	O'Brien et Goodwin . . . . .	38,211	52	38,211	52			15	
	M. J. Hogan . . . . .			9,120	00	9,120	00		
13	R. Macdonald . . . . .	323,777	97	397,815	26	74,037	29	7,823	33,000
		1,950,596	40	2,272,587	62	321,991	22	41,208	150,800

En supposant que la valeur approximative du travail sur les sections de 1 à 13 données de nouveau en partie à l'entreprise soit maintenant portée à disons \$3,750,000, on verra que la balance nécessaire pour terminer est d'à peu près \$1,478,000. Cela nécessitera une proportion de dépense d'environ quatre fois celle du dernier exercice pendant la période du 31 juillet 1897 au 31 octobre 1896.

On observera que la quantité de maçonnerie et de bétonnage faite est de 41,208 verges cubes, et la maçonnerie à faire de 150,800. Cet état ne s'applique qu'aux contrats actuels. Il y aura une quantité considérable de maçonnerie au déversoir régulateur pour le bief de partage—chambre des machines, etc., à la traverse de la rivière à la Graisse—en sorte que la quantité totale, il est probable, ne sera pas éloignée de 200,000 verges cubes.

La superstructure du pont du chemin de fer Canada-Atlantique a été construite et est en usage depuis assez longtemps. Il y a sur le canal cinq ponts de chemins. À l'un d'eux (celui de Saint-Antoine) l'on est à poser la superstructure. On s'attend à ce que quatre de ces ponts soient terminés et livrés à la circulation cette année.

Des contrats ont été passés jusqu'ici pour la fourniture d'environ 75,000 barils de ciment de Portland. Celui dont on s'est servi jusqu'ici était principalement de provenance belge. L'on produit cependant au pays actuellement un excellent article qui sera sans doute grandement employé bientôt dans nos travaux publics. Outre la quantité mentionnée plus haut l'on a passé un contrat pour la fourniture de 22,000 barils de ciment de Thorold, qui devront être livrés à différents endroits le long du canal de Soulanges.

Je dois dire en terminant que le temps a été humide et défavorable jusqu'à ce moment de la saison. Le mois dernier la valeur du travail et des matériaux sur les neuf entreprises (sections de 1 à 13 inclusivement) a été moins que \$50,000. En rapprochant ce fait des tableaux et chiffres qui précèdent il devient évident que pour assurer l'achèvement des entreprises actuelles dans un temps raisonnable il faudra augmenter de beaucoup tout de suite la rapidité des opérations et les poursuivre.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS MONRO, *M. Inst. I.C.*

*Ingénieur du canal de Soulanges.*

A. M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,  
Sous-ministre et ingénieur en chef  
Chemins de fer et Canaux.

## DIVISION DE MONTRÉAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,  
MONTRÉAL, 31 août 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel sur les travaux dont j'ai charge, pour l'exercice expiré le 30 juin 1897.

Le tableau suivant donne les dates de l'ouverture et de la clôture de chacun des canaux de la division.

	Fermé.	Ouvert.
Canal Lachine.....	30 nov. 1896.	1 <sup>er</sup> mai 1897.
Canal de Beauharnois.....	“	“
Ecluse de Sainte-Anne.....	23 nov. 1896.	27 avril 1897.
Canaux de Carillon et de Grenville	28 nov. 1896.	26 avril 1897.
Canal Chambly.....	30 nov. 1896.	3 mai 1897.
Ecluse de Saint-Ours ....	27 nov. 1896.	11 avril 1897.

## CANAL LACHINE.

## RÉPARATIONS.

Outre l'entretien ordinaire des écluses, des portes d'écluse, des ponts, des chemins de halage, des trottoirs, des bâtiments, etc., il a été fait ici certains travaux plus importants dont suit l'énumération.

On a exhaussé de deux pieds sur une longueur de 300 pieds le quai du côté nord du bassin n° 7, où viennent s'amarrer tous les bateaux qui font le service des marchés.

Deux des hangars situés sur ce même bassin ont été planchiés à neuf et l'on a surélevé le toit.

On a également reconstruit en partie le quai du côté est du bassin n° 2 à Saint-Gabriel. La réparation a été prise à un pied au-dessous du plan d'eau. Le bois pour terminer l'ouvrage est acheté.

Il a fallu faire, le printemps dernier, des réparations considérables aux murs de revêtement entre la Côte Saint-Paul et Lachine. Durant la période de mise à sec, c'est-à-dire en aval, une grande partie de ces murs, surtout du côté nord, a été remise en état pour la saison qui s'ouvrirait. Il sont construits en blocs de faibles dimensions, à peine liés les uns aux autres, et, à cause de cela, souffrent beaucoup des gelées chaque hiver. On en fera prochainement un examen complet, puis on les reconstruira, partout où cela sera nécessaire, en pierres plus grosses, et on leur donnera une pente plus grande, au moins depuis le plan d'eau jusqu'au sommet de la levée.

Au cours du mois d'avril on a fait des réparations assez importantes aux murs des écluses et des déversoirs, principalement aux déversoirs de Saint-Gabriel et de Lachine, où deux remises ont dû être renouvelées et plusieurs autres remises à neuf.

Dans le même temps, la Compagnie hydraulique des Rapides de Lachine a établi sur la cuvette du canal, deux conduits pour le passage des câbles transmettant des courants électriques à haute tension; l'un se trouve immédiatement à l'amont du pont Wellington, l'autre à la Côte Saint-Paul. Ce travail a été surveillé avec le plus grand soin, surtout au dernier endroit, où la levée du canal est très élevée et relativement faible. L'eau a été depuis remise dans le canal, et j'ai eu le plaisir de constater qu'il ne s'est pas produit d'infiltration appréciable à la saignée de la levée. Un autre conduit de même nature a été établi 75 pieds à l'amont du pont n° 1, et là également, le travail a bien réussi.

On n'a eu qu'un accident à enregistrer ici au cours de la saison de navigation. Le 10 novembre 1896, le steamer *Princess*, de la Compagnie de navigation de l'Ottawa,

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

est venu heurter la porte d'aval de la grande écluse de la Côte Saint-Paul. Les deux vantaux ont été plus ou moins tordus, et la passerelle et le poteau tourillon du vantail nord brisés. Pendant les réparations tous les bateaux ont dû passer par la petite écluse.

L'accident a eu pour cause soit une méprise dans l'interprétation des signaux, soit le défaut d'éclairage de l'entrée de l'écluse. Heureusement notre circuit d'éclairage électrique a depuis été établi jusqu'à cette écluse et au delà, en sorte que la navigation peut maintenant s'y faire sans danger, tant pour les bateaux que pour les écluses elles-mêmes.

### RÉPARATION DE LA FLOTTE.

Les \$2,000 votés pour l'entretien de la flotte de dragage ont été utilisés comme à l'ordinaire. Outre les réparations courantes, peinture, calfatage, etc., on a remis à neuf le bras de la grue à vapeur et celui de la drague, et renouvelé complètement la coque du remorqueur *Josephine*. On a également construit un chalan de sondage.

### REVENU.

#### *Station électrique.*

La transformation de l'ancienne scierie Tate en une station électrique pour l'éclairage du canal est commencée depuis quelque temps. Au cours du dernier exercice la partie du canal d'aménée qui se trouve dans le moulin même a été entièrement reconstruite, et le canal de décharge approfondi de deux pieds afin de donner un dégagement plus facile à l'eau qui sort des turbines. On a placé dans une position plus convenable l'une des deux turbines autrefois en usage; elle est du type *Hercules* et d'un modèle relativement moderne; quant à la vieille turbine *Leffel* qui actionnait autrefois la scierie, elle a été remplacée par une autre du type *New American*. Ensemble ces deux turbines peuvent donner une puissance de 275 chevaux aux hautes eaux, ce qui est amplement suffisant pour les besoins actuels et probablement pour les besoins futurs du canal.

#### *Eclairage électrique.*

Le système d'éclairage électrique a été prolongé de l'écluse Saint-Gabriel au pont de la Côte Saint-Paul, distance de deux milles. On a également établi un autre circuit autour des bassins situés sur le côté nord du canal; ces bassins étaient autrefois éclairés au gaz. L'ensemble comprend actuellement 120 lampes à arc de 2,000 bougies, distribuées sur les chemins de halage, aux abords des ponts, des écluses et des bassins, ainsi que sur la rue des Moulins. Cette rue était jusqu'ici pourvue de lampes à incandescence qui donnaient un éclairage très défectueux.

Le courant qui alimente les lampes à arc est également utilisé pour un certain nombre de lampes à incandescence installées dans les hangars du bassin n° 2 (*Flour Sheds*) et dans nos ateliers de la rue des Moulins.

#### *Bornage.*

M. L. G. Papineau, arpenteur provincial, a délimité au cours de l'année les terrains acquis par le gouvernement de chaque côté du drain collecteur construit il y a quelques années au nord du canal, et y a planté 40 bornes en pierre qui en établissent les frontières.

### CAPITAL.

*Dragage à 20 pieds entre les écluses n° 2 et n° 3.*—Ce travail a été poursuivi du 1<sup>er</sup> juillet au 17 octobre 1896. Durant cette période, la drague a creusé un chenal de 1,400 pieds de longueur sur 150 pieds de largeur, partant de la rue du Séminaire et se terminant à la rue Montmorency. Le cube des déblais se chiffre à 3,600 verges

cubes, et le tout a été déposé dans les quais que fait construire la commission du havre dans le port de Montréal.

*Approfondissement du canal pour un mouillage de 14 pieds, entre les écluses de Saint-Gabriel et celles de Lachine.*—Ce travail a été entrepris par MM. McNamee et Mann en 1895. A la fin de 1896, toute la section comprise entre la Côte Saint-Paul et Lachine était creusée sur plus de la moitié de sa largeur. Une bonne partie du travail était également faite dans le bief qui va de la Côte Saint-Paul à Saint-Gabriel; on ne rencontre pas le roc dans cette section.

Les opérations, suspendues le 25 novembre dernier, ont été reprises le 6 mai. Durant la période de mise à sec les entrepreneurs ont enlevé, au moyen de la mine, un grand nombre de gros cailloux que les dragues n'avaient pu saisir et qui étaient restés empilés au pied des murs de revêtement et autour des piles des ponts.

Durant ce temps on exécutait, à la journée, certains travaux d'excavation aux abords du pont tournant du Pacifique Canadien près de Lachine. Cette excavation demande d'être faite avec le plus grand soin, afin de ne pas mettre en danger le pilier du pont. Le travail sera repris et probablement terminé au cours du printemps prochain.

#### CANAL DU LAC SAINT-LOUIS.

M. L. S. Pariseau a la direction de ces travaux. Durant la dernière campagne les entrepreneurs ont employé trois dragues. Le chenal est pratiquement terminé sur une longueur de 3,000 pieds, et il ne reste plus guère à faire qu'un tiers de l'ouvrage.

#### CANAL DE BEAUHARNOIS.

##### RÉPARATIONS.

Les travaux d'art de ce canal ont été entretenus en bon état.

Le 11 mai dernier le steamer *Ocean* a heurté la porte d'aval de l'écluse n° 11 et l'a tellement endommagée qu'il a fallu la reconstruire presque en entier; l'un des vantaux de la porte d'amont s'est aussi trouvé détaché de ses ancrages, mais n'a subi que des avaries assez légères. Le bief compris entre les écluses n° 11 et n° 2 s'est complètement vidé dans le bief inférieur; mais l'eau n'a pas causé de grands dégâts, si ce n'est aux approches de l'écluse n° 10, où le talus extérieur de la levée du côté nord a été lavé sur une longueur de 150 pieds et sur environ 10 pieds de largeur. Heureusement on avait sous la main une porte de rechange et l'on a pu commencer les réparations sans retard. Après vingt-huit heures de travail ardu, l'écluse était prête à recevoir les bateaux qui se présentaient.

Nous avons ici des portes de rechange pour toutes les écluses, sauf une. L'écluse de Valleyfield en a été pourvue l'hiver dernier et l'on va mettre la dernière sur le chantier dans un mois ou deux. Entre autres travaux importants exécutés au cours de l'exercice, on peut citer : la remise à neuf des ponts des deversoirs des écluses 7, 10 et 12; une réparation considérable au pont tournant de Saint-Timothée ainsi qu'à celui de Valleyfield; le nettoyage d'un grand fossé servant de décharge du siphon situé entre les écluses 12 et 13 et tombant dans le fleuve, et enfin la reconstruction des culées de deux petits ponts, l'un sur la voie publique près de Saint-Timothée, au sud du canal, et l'autre sur le fossé cité plus haut.

Durant l'hiver on a acheté et fait casser environ 2,000 verges cubes de pierre. Une partie de cette pierre a été utilisée sur le chemin qui longe le dyke de la Baie-de-la-Faim (*Hungry-Bay*); le reste servira à macadamiser la levée sud du canal entre Saint-Timothée et Valleyfield l'été prochain. Les murs qui bordent l'entrée d'amont du canal ont été en partie reconstruits durant les basses eaux de l'automne dernier; on a aussi réparé les levées aux endroits dangereux.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## REVENU.

En vertu d'un contrat fait avec la Compagnie de téléphone Bell, le canal de Beauharnois est devenu acquéreur de la ligne à circuit métallique que cette compagnie avait installée sur la levée du canal, il y a quelques années, de Melocheville à Valleyfield.

La compagnie s'était engagé à remplacer tous nos vieux instruments par des instruments d'un modèle perfectionné et à fournir un câble neuf pour la traversée du canal à Melocheville. Elle a satisfait à toutes les conditions du contrat et le service téléphonique du canal, jusque-là très défectueux, est aujourd'hui aussi parfait que possible.

### *Nettoyage et approfondissement des approches du canal.*

En octobre 1896, la dragué n° 2 a été envoyée à Melocheville, où elle est restée jusqu'à l'hiver. Durant cette période elle a creusé de trois pieds l'approche d'aval du canal, et les matériaux ainsi enlevés ont été déposés à l'arrière des quais d'amarrage situés au côté sud de l'approche. Ces quais seront, de ce fait, beaucoup plus en état de supporter la pression et les chocs des glaces flottantes qui les déplaçaient presque chaque printemps. Du 18 octobre à la fin de novembre, date de son retour à Montréal, on a ainsi dragué environ 3,600 verges cubes de terres, de roc et de cailloux.

Le creusement du chenal d'approche de l'entrée supérieure du canal, commencé le 9 juin dernier, se poursuit actuellement. Ce travail se terminera avant la fin de la saison.

## ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

### RÉPARATIONS.

Parmi les travaux exécutés ici au cours de l'exercice, il n'y a guère à citer que les suivants: rejointoyage des murs qui forment les côtés des deux approches de l'écluse sur une longueur de 1,200 pieds, et reconstruction de la jetée est du chenal sud, 600 pieds de long. Les deux jetées de ce chenal sont aujourd'hui remis à neuf, du plan d'eau au sommet, et ne demanderont pas de réparations d'ici à plusieurs années.

## CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

### RÉPARATIONS.

Les travaux les plus importants exécutés durant l'exercice, sont:

*A Carillon.*—Reconstruction de la jetée qui forme le côté sud de l'entrée d'aval et réparation d'un ponceau sur l'ancien canal d'alimentation, ainsi que de la jetée qui ferme l'ancien canal aujourd'hui abandonné.

*A Grenville.*—Achèvement de trois portes de rechange et construction d'un mur en corroi avec palplanches à la hauteur de la ferme Cameron, où il s'était fait, dans la levée, une voie d'eau considérable.

En outre, tous les travaux d'art, les chemins de halage, les clôtures, les bâtiments etc., ont été tenus en parfait état.

## REVENU.

On a construit à Carillon un magasin pour les huiles, les peintures, les verres à vitre, etc. Cette construction a 38 x 18 x 12, est en brique avec fondations en pierre et plancher en béton.

Comme je le mentionnais dans mon rapport de l'année dernière, deux des quais qui forment le côté sud de l'approche d'amont du canal de Carillon ont été emportés par les glaces au printemps de 1896. On avait décidé de les reconstruire aux eaux basses du printemps; le bois était préparé et la pierre nécessaire rendue sur les lieux, mais le niveau de l'Ottawa s'est tenu si haut qu'il a été impossible de mettre ce projet à exécution avant la fin de l'exercice.

Durant l'hiver on a construit une porte de rechange pour l'écluse n° 4 (canal de Grenville). Toutes les écluses, sauf une, sont maintenant pourvues de portes de rechange. La porte qui manque sera construite cette année.

#### CAPITAL.

En vertu d'un contrat signé le 9 avril dernier, MM. Pigott et Ingles, de Hamilton, ont entrepris l'élargissement et l'approfondissement de la partie inférieure du canal de Grenville. Il se sont mis à l'œuvre le 8 mai avec une équipe de quelques hommes seulement, et jusqu'au 30 juin ils n'avaient fait que pour environ \$1,000 d'ouvrage.

Ils ont fait des recherches, en divers points, sur les terres qui longent le canal, dans l'espérance d'y trouver une carrière, mais jusqu'ici inutilement. W. H. G. Stanton a la direction des bureaux.

#### CANAL CHAMBLY.

##### RÉPARATIONS.

Écluses, portes d'écluses, ponts, chemin de halage, murs de revêtement des levées, bâtiments, etc., tout a été tenu en bon état durant le dernier exercice.

Un travail assez important a été exécuté à l'écluse inférieure. Les pierres de face des murs en ailes qui forment l'entrée de cette écluse avaient fini par se détacher des moëllons du massif; elles menaçaient de s'abattre et d'entraîner avec elles la porte d'aval. Heureusement, au-dessous du plan d'eau les maçonneries étaient restées solides.

On a commencé par relier ensemble, à l'aide de fers méplats, les pierres de couronnement, puis les diverses assises qui se trouvaient déplacées ont été rendues solidaires au moyen de boulons les traversant toutes de part en part; d'autres bandes de fer, appliquées contre la face du mur et percées de trous convenablement disposés, ont reçu des tiges en fer qu'on a poussé jusqu'à l'arrière des maçonneries, où elles ont été solidement ancrées. Enfin d'autres tiges, boulonnées sur les couronnements, ont été ancrées à une forte pièce de chêne aussi fixée à l'arrière des maçonneries.

L'approche de l'hiver n'a permis de réparer ainsi que le mur est; l'autre sera traité de la même façon l'automne prochain.

Une voie d'eau considérable existait dans le seuil mitoyen des écluses accolées n°s 7 et 8. Les maçonneries de ce seuil ont été démolies puis reconstruites avec le plus grand soin. On a aussi traité au coulis de ciment le seuil d'aval de l'écluse n° 8; tous deux sont aujourd'hui parfaitement étanches.

Deux ponts tournants ont été reconstruits, et au printemps on a refait les deux culées du pont n° 2.

Il en a été de même du quai public du village de Chambly-Bassin.

Au cours du mois d'avril la Compagnie manufacturière de Chambly a établi, par le travers du canal et en contrebas du fond de la cuvette, un conduit en béton renfermant les câbles destinés à transmettre à Montréal le courant produit aux usines d'électricité qu'elle vient de construire sur le Richelieu. Ce travail a été fait avec un soin particulier et les levées du canal remises en bon état.

REVENU.

*Mur en pierre sèche.* — Ce mur, qui supporte la levée du canal le long de la voie publique près de Saint-Jean, est en progrès depuis trois ans. On en a construit l'été dernier une longueur de 3,050 pieds courants.

*Siphon renversé de Wood's-Creek.* — Il doit porter au Richelieu les eaux du ruisseau, qui, en raison de leur impureté croissante, ne sauraient plus longtemps être déversées dans le canal sans danger.

Le siphon comprend quatre conduits cintrés de 154 pieds de longueur, avec puits d'entrée et de sortie, le tout en béton de ciment; la section des quatre grands conduits réunis est de 59 pieds carrés.

L'ouvrage n'a pas été fait sans difficulté à cause du sol mouvant qu'il traverse, mélange d'argile très molle et visqueuse et de sable mouvant. Il a été impossible de le terminer avant l'ouverture de la navigation. Il reste encore à exécuter 35 pieds du siphon et le puits d'entrée. Le travail sera repris dès qu'on pourra mettre le canal à sec l'automne prochain.

La petite grue à vapeur du canal Chambly a été d'un grand secours dans l'exécution des travaux.

SAINT-OURS.

Outre les travaux ordinaires d'entretien, je n'ai à signaler ici que la reconstruction d'un quai d'amarrage à l'aval de l'écluse.

L'eau s'est tenue si haute dans le Richelieu le printemps dernier, qu'il a fallu remettre à plus tard la réparation du barrage jeté ici d'un côté à l'autre de la rivière, et, à en juger par le niveau actuel des eaux, il est probable qu'on ne pourra pas la faire cette année.

Néanmoins, il n'y a pas à craindre que le barrage cède, ni que la navigation en souffre.

En terminant, je suis heureux de constater qu'il n'y a eu durant l'année aucun accident sérieux, ni aucune interruption de la circulation sur les canaux dont j'ai la surveillance.

Les tableaux ordinaires des hautes et basses eaux et des amendes imposées sont annexés à mon rapport.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,

*Ingénieur surintendant.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Sous-ministre et ingénieur en chef,

Chemins de fer et Canaux.

CANAL LACHINE.



ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'ancienne écluse n° 1 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Mois.	ANCIENNE ÉCLUSE N° 1, BUSC INFÉRIEUR.		ANCIENNE ÉCLUSE N° 5, BUSC SUPÉRIEUR.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1896.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet .....	16 9	16 1	10 10	10 2
Août .....	16 0	14 10	10 2	9 7
Septembre .....	15 3	14 5	9 9	9 1
Octobre .....	15 3	14 4	9 6	9 0
Novembre .....	17 3	14 6	10 8	9 0
Décembre .....	31 1	15 11	11 9	9 7
1897.				
Janvier .....	30 0	25 2	10 11	9 2
Février .....	26 5	22 3	11 1	8 11
Mars .....	26 7	22 2	11 2	8 8
Avril .....	32 8	18 10	13 10	11 4
Mai .....	23 6	21 4	14 4	13 4
Juin .....	21 6	18 4	13 8	11 9

## CANAL LACHINE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de la nouvelle écluse n° 1 (entrée inférieure), et de la nouvelle écluse n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Mois.	ANCIENNE ÉCLUSE N° 1, BUSC INFÉRIEUR.		ANCIENNE ÉCLUSE N° 5, BUSC SUPÉRIEUR.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1896.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet .....	18 11	18 3	15 10	15 2
Août .....	18 2	17 0	15 2	14 7
Septembre .....	17 5	16 7	14 9	14 1
Octobre .....	17 5	16 6	14 6	14 0
Novembre .....	19 3	16 8	15 8	14 0
Décembre .....	33 6	18 1	16 9	14 7
1897.				
Janvier .....	32 2	27 4	15 11	14 2
Février .....	28 7	24 5	16 1	13 4
Mars .....	28 9	24 4	16 2	13 8
Avril .....	34 10	21 0	18 10	16 4
Mai .....	25 8	23 6	19 4	18 4
Juin .....	23 8	20 6	18 8	16 9

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CANAL BEAUHARNOIS.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses de l'écluse n° 2 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 14 (entrée supérieure), durant l'exercice expiré le 30 juin 1897.

Mois.	ECLUSE N° 6, BUSC INFÉRIEUR.		ECLUSE N° 14, BUSC SUPÉRIEUR.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
1896.				
Juillet .....	10 11	10 3	11 5	11 2
Août .....	10 4	9 7	12 2	11 0
Septembre .....	9 8	9 3	11 2	10 6
Octobre .....	9 5	9 0	10 10	10 2
Novembre .....	10 5	9 0	10 9	10 0
Décembre .....	13 3	9 8	10 8	10 1
1897.				
Janvier .....	19 3	11 3	10 11	10 4
Février .....	15 5	12 6	10 9	10 1
Mars .....	16 0	12 0	11 6	10 4
Avril .....	13 0	11 0	12 10	11 3
Mai .....	14 3	12 10	12 0	11 4
Juin .....	13 1	11 4	11 10	11 5

## ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les buses de l'écluse de Sainte-Anne, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Mois.	ECLUSE N° 1, BUSC INFÉRIEUR.		ECLUSE N° 1, BUSC SUPÉRIEUR.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.
	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
1896.				
Juillet .....	10 9	9 11	12 6	11 9
Août .....	10 0	9 6	11 8	10 10
Septembre .....	9 5	9 2	10 10	10 6
Octobre .....	9 4	9 0	11 2	10 9
Novembre .....	10 11	0 2	13 6	11 8
Décembre .....	11 9	10 3	13 3	11 8
1897.				
Janvier .....	11 6	10 2	12 1	10 6
Février .....	11 6	9 5	12 1	10 9
Mars .....	11 6	9 6	12 7	10 10
Avril .....	13 11	14 4	17 0	12 5
Mai .....	14 6	13 6	17 9	16 5
Juin .....	13 6	11 10	16 5	13 8

## CANAL DE CARILLON.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses des écluses n<sup>os</sup> 1 et 2 du canal Carillon, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

MOIS.	ECLUSE N <sup>o</sup> 1, BUSC INFÉRIEUR.		ECLUSE N <sup>o</sup> 2, BUSC SUPÉRIEUR.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1896.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	13 10	13 0	14 0	13 0
Août.....	12 11	12 1	12 10	11 10
Septembre.....	12 1	11 8	11 9	11 4
Octobre.....	12 5	12 0	12 7	11 5
Novembre.....	14 9	12 4	15 6	12 3
Décembre.....	15 4	13 6	17 9	13 0
1897.				
Janvier.....	14 7	13 7	17 0	13 0
Février.....	14 4	11 10	16 3	12 5
Mars.....	14 3	12 4	13 0	12 6
Avril.....	19 5	14 4	20 9	13 5
Mai.....	20 5	18 8	21 2	19 9
Juin.....	18 7	15 2	19 6	15 10

## CANAL DE GRENVILLE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses des écluses n<sup>os</sup> 3 et 7 du canal Grenville, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

MOIS.	ECLUSE N <sup>o</sup> 3, BUSC INFÉRIEUR.		ECLUSE N <sup>o</sup> 7, BUSC SUPÉRIEUR.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1896.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet.....	16 10	15 6	14 2	13 0
Août.....	15 4	14 0	13 0	11 2
Septembre.....	14 0	13 8	11 3	10 11
Octobre.....	14 6	13 10	11 11	11 0
Novembre.....	18 6	14 5	15 6	11 9
Décembre.....	21 6	18 6	15 8	14 1
1897.				
Janvier.....	20 0	17 0	14 1	13 6
Février.....	19 0	17 0	13 5	11 8
Mars.....	19 0	17 0	13 10	11 3
Avril.....	24 8	17 6	21 6	14 0
Mai.....	25 6	23 1	22 4	20 2
Juin.....	22 11	18 4	20 0	16 4

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CANAL CHAMBLY.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses de l'écluse n° 9 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 1 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Mois.	ECLUSE N° 9, BUSC INFÉRIEUR.				ECLUSE N° 1, BUSC SUPÉRIEUR.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
1896.								
Juillet.....	10	8	9	6	8	10	7	9
Août.....	9	4	8	6	8	0	7	5
Septembre.....	8	8	8	0	8	0	7	0
Octobre.....	8	8	8	0	8	2	6	10
Novembre.....	12	2	8	4	8	8	7	5
Décembre.....	12	0	10	3	8	8	7	11
1897.								
Janvier.....	12	6	11	0	8	2	7	10
Février.....	12	4	10	11	8	1	7	10
Mars.....	16	4	11	8	9	7	7	10
Avril.....	16	11	13	11	11	10	9	7
Mai.....	17	2	14	10	11	10	10	6
Juin.....	15	4	13	8	11	1	10	3

## ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les seuils de l'écluse de Saint-Ours, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Mois.	ECLUSE N° 1, BUSC INFÉRIEUR.				ECLUSE N° 1, BUSC SUPÉRIEUR.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
1896.								
Juillet.....	9	4	7	10	9	7	8	6
Août.....	8	2	6	11	8	9	7	11
Septembre.....	8	3	7	8	7	4	6	6
Octobre.....	8	0	6	6	8	6	2	8
Novembre.....	10	9	6	11	10	10	8	1
Décembre.....	11	8	8	9	9	7	8	6
1897.								
Janvier.....	11	4	9	0	9	0	7	9
Février.....	9	10	8	6	8	5	8	1
Mars.....	16	3	8	7	12	7	8	1
Avril.....	17	2	14	0	13	10	12	0
Mai.....	17	10	14	10	14	2	12	3
Juin.....	15	2	11	9	12	5	11	1

## CANAL LACHINE.

ÉTAT des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1897.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom- mages.	Total.
1897.			\$ c.	\$ c.	\$ c.
17 juin...	Steamer "Spartan".....	Cie de Nav. Rich. et Ont....	.....	44 50	44 50
			.....	44 50	44 50

JOHN O'NEILL,  
*Percepteur.*

## CANAL BEAUHARNOIS.

ÉTAT des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1-97.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom- mages.	Total.
1896.			\$ c.	\$ c.	\$ c.
2 juillet...	Chalan—Pas de nom.....	Capitaine Wm Henry.....	.....	5 00	5 00
1897.					
11 mai....	Steamer "Ocean".....	Capitaine Trowell.....	20 00	.....	20 00
	do .....	do .....	.....	602 08	602 08
			20 00	607 08	627 08

S. A. BRODEUR,  
*Percepteur.*

## CANAL CHAMBLY.

ÉTAT des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1897.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom- mages.	Total.
1896.			\$ c.	\$ c.	\$ c.
30 oct....	Chaloupe "E. C. Baker".....	Capitaine W. Butler.....	5 00	.....	5 00
			5 00	.....	5 00

M. D. S. MARTEL,  
*Percepteur.*

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

PETERBOROUGH, 1<sup>er</sup> septembre 1897.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel sur les travaux confiés à mes soins pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Le canal de la Trent est un terme qui s'applique à une série d'étendues d'eau entre la baie de Quinté, sur le lac Ontario, et la baie Georgienne, sur le lac Huron, lesquelles, dans leur condition actuelle, ne forment point cependant une navigation continue. L'objet des présents travaux est de relier ces différentes étendues d'eau de façon à former une ligne continue de navigation pour les berges d'un tirant de six pieds d'eau entre le lac Ontario et la baie Georgienne. La distance totale entre ces deux points est d'environ 200 milles, mais si l'on utilise les nombreux lacs et rivières et l'on profite de la disposition du terrain pour inonder certaines étendues, il n'y aura pas plus de 15 à 20 milles de canal réel. Champlain, dans sa marche mémorable à travers le Canada, a suivi la ligne du canal projeté, et cette voie a été par la suite employée par les sauvages et les commerçants de fourrures dans leur expéditions entre les lacs d'en haut et la mer. Dès 1835 le gouvernement impérial avait choisi cette route, la plus naturelle et la plus praticable pour l'ouverture d'une voie par eau entre le lac Ontario et le lac Huron, et il a dépensé un montant d'argent considérable dans ce but. Les travaux alors faits ont toujours été utilisés depuis. Quand on aura terminé les deux divisions en voie de construction l'on aura une ligne directe continue de navigation d'à peu près 160 milles de longueur, outre environ le même parcours de navigation latérale d'après les chutes de Heeley jusqu'aux ports du lac Simcoe.

ENTRETIEN.

Comme la contrée drainée est immense et que le pays se déboise d'année en année, il devient plus difficile de régler convenablement l'eau d'après le système actuel. La construction de nouveaux travaux entre Lakofield et Peterborough nous a obligé à détourner quelque peu le cours régulier de la rivière afin de poursuivre les opérations. La navigation s'est fermée sur le bief central le 28 novembre 1896 pour se rouvrir le 19 avril 1897. Sur le bief inférieur la navigation s'était fermée le 26 novembre pour se rouvrir le 13 avril 1897. L'eau s'est maintenue dans tous les biefs à une hauteur navigable, sauf en amont de Bobcaygeon, où à raison d'une fuite d'eau dans un barrage particulier, et à une diminution temporaire de la quantité d'eau, la hauteur ordinaire s'est trouvée abaissée pendant quelques jours.

Le nombre des éclusages a été de 2,648. chiffre qui ne représente pas cependant d'une façon exacte le trafic de ce canal, attendu que sur quelques-unes des plus longues étendues les routes ne traversent aucune écluse, de sorte qu'on n'y tint point de notes de la navigation

RÉPARATIONS.

Les réparations suivantes ont été faites :—

*Peterborough.*

Les estacades ainsi que les jetées à l'entrée de l'écluse à Peterborough ont été examinées et mises en parfait état. On a aussi réparé les ventelles du barrage.

*Hastings.*

Le débarcadère à l'entrée d'aval, long de 300 pieds, a été complètement reconstruit. On a aussi construit un nouveau débarcadère de 150 pieds de longueur à l'entrée d'amont. Il a été de plus construit une culée à l'extrémité nord du barrage et l'on a replanché et recouvert de gravier une partie du barrage plat.

*Lakefield.*

Le plancher du débarcadère, dont la plus grande partie était complètement pourrie, a été renouvelé, car il devenait dangereux d'y descendre. On se propose de remplir ce quai au moyen de roc et des déchets de la carrière et de gravier.

*Burleigh.*

Le débarcadère à l'entrée d'amont a été réparé et l'on a peinturé les portes d'écluse.

*Lovesick.*

On a donné une couche de peinture aux portes d'écluse à Lovesick.

*Buckhorn.*

On a signalé quelques-uns des piliers d'amont du barrage endommagés par la glace ainsi que les estacades.

*Bobcaygeon.*

La muraille d'écluse du côté nord a été jointoyée, et l'arrière du mur a été exhauscée par un mur en pierres sèches rempli de pierres et de graviers. La plateforme qui s'avancait en saillie à l'extrémité de ce mur a été enlevée et construite d'une manière solide, et la jetée a été prolongée jusqu'à l'ancien quai sur la côte nord. Cela a apporté une grande amélioration au pilier d'entrée d'aval. Les sommets des piliers de la digue ont été planchés afin d'empêcher qu'on en jetât le petit poisson dans ces piliers. Ils y pourrissaient et l'odeur incommodait fort les habitants du village.

*Chutes de Fénélon.*

Le pont tournant a été replanché avec du madrier de 3 pouces.

De menues réparations ont été aussi exécutées à Lovesick et à la Pointe de Young. Un certain nombre de nouvelles bouées ont été placées dans le chenal et l'on a remplacé celles qui avaient été enlevées par d'autres.

## REVENU.

*Peterborough.*

La ligne des estacades de garde et des piliers à l'entrée d'amont de l'écluse a été prolongée jusqu'au pont du chemin de fer du Grand-Tronc. On avait fort besoin de ce prolongement pour empêcher les navires d'être emportés à la dérive par-dessus le barrage lorsqu'il faisait un violent vent de travers.

*Burleigh.*

Il a été construit un nouveau débarcadère en amont du pont tournant afin de fournir un lieu d'amarrage aux navires qui descendent quand l'écluse est occupée. Ce quai a été grandement apprécié depuis qu'on l'a construit.

*Lindsay.*

Une passe migratoire a été construite à travers le barrage de Lindsay afin de permettre au poisson de monter dans le lac Scugog.

*Chisholms.*

Il a été accordé un crédit pour construire un barrage à ce poste. Des préparatifs considérables avaient été faits et les matériaux étaient achetés quand l'on a reçu ordre de poursuivre le travail.

*Hastings.*

Des milliers de cailloux ont été enlevés du chenal en amont de Hastings, puis l'on a placé des bouées dans ce chenal. On a aussi miné dans le roc solide sans enlever les pierres un chenal de 700 pieds de largeur sur 7 pieds de profondeur d'eau. Ce chenal sera terminé quand l'on pourra se servir de la drague pour cette fin.

*Dragage à Bobcaygeon et dans le lac Katchawannoe.*

Il a été fait peu de dragage à ces endroits, car la drague a été employée pendant la saison entière à Rosedale.

Il a été construit deux chalans dont on se servira aussitôt que l'on pourra obtenir la drague pour ces travaux.

CAPITAL.

*Dragage de l'embouchure de la rivière Otonabie.*

La *City of Peterborough* avec chalan auquel était suspendu une forte drague a été employée à nettoyer le chenal de l'accumulation de sciure de bois provenant des scieries.

*Rosedale.*

Du lac Balsamier (*Balsam*) au lac Cameron la rivière est très peu profonde, avec fond de roc sur lequel il n'y a pas plus de trois pieds et demi d'eau. L'on est à creuser un chenal de 4,600 pieds, de 90 pieds de largeur sur 7 pieds de profondeur. Le roc a été percé au moyen de quatre forets à vapeur placés sur des chalans, puis miné, et l'on s'occupe actuellement du dragage. Ce chenal forme partie de la ligne principale du canal, et à son défaut le canal était pratiquement divisé sauf pour des navires d'un très léger tirant d'eau. Ce travail est presque terminé, et la circulation a déjà considérablement augmenté, bien qu'il soit encore impossible pour les gros navires de le traverser à raison de la faible dimension de l'écluse à cet endroit, écluse qui appartient au gouvernement d'Ontario.

Le pont tournant actuel, qui appartient également au gouvernement d'Ontario, n'a pas la longueur voulue; il ne se trouve point non plus sur la ligne du nouveau chenal. Le gouvernement fédéral a accordé un crédit pour la construction d'un nouveau pont en acier avec piliers de béton: ce sera une grande amélioration.

CONSTRUCTION.

*Section n° 1, division du lac Simcoe-Balsam.*

Le travail sur cette section a été poursuivi sans interruption pendant l'exercice par l'entrepreneur Andrew Onderdonk. On a terminé presque toute l'excavation dans le roc et la terre. Les caissons du pilier d'entrée au lac Balsamier, sur le côté sud, ont tous été construits et posés, mais on ne les a pas encore remplis de pierres. Il a été aussi construit un caisson dans la ligne du côté sud de l'entrée. Ce travail ne peut-être poursuivi maintenant, à cause de la très grande hauteur de l'eau. Le chemin de fer Grand-Tronc a dévié la route à la traverse du canal, mais on n'a encore rien fait pour exhausser la voie de la ligne principale, bien que, si je comprends bien, l'entrepreneur ait fait avec les autorités du chemin de fer les arrangements nécessaires pour cela. Il reste encore à construire les structures suivantes:—Deux portes, deux déversoirs régulateurs, les piliers en béton d'un pont tournant, un chemin, un pont de chemin et un de chemin de fer à haut niveau. Le travail sur cette section a été poursuivi de la façon la plus satisfaisante.

*Section n° 1, Peterborough—Division de Lakefield.*

Le travail entrepris par ce contrat a été poursuivi sans interruption par les entrepreneurs, M.M. Brown, Love et Aylmer. Sur cette section l'ouvrage comprend



en grande partie le creusage de cinq courtes tranchées dans les pointes de terre aux courbes de la rivière et la construction des écluses nécessaires (au nombre de cinq) pour parer à la différence des niveaux et de quatre barrages afin de maintenir l'eau sur les différents biefs. Il faudra aussi exhausser les chemins en remplacement de ceux qui seront inondés. L'excavation des différentes tranchées, écluses et barrages sur cette section est à peu près terminée, à l'exception de celle de Lakefield, qui est dans le roc et que l'on poursuivra pendant l'hiver pour la terminer au printemps. On a terminé les écluses nos 4 et 5, qui sont construites entièrement de béton. L'écluse n° 4 a été terminée l'automne dernier, et après l'expérience de l'hiver on n'y a trouvé aucun défaut. Ce sont les premières écluses construites entièrement de béton au Canada, et leur condition présente démontre qu'on peut parfaitement se servir de béton pour la construction des écluses. Le béton qui convient à la construction d'écluses ne s'obtient qu'en employant le plus grand soin dans le choix du ciment et des autres ingrédients du béton ainsi que pour le mélange et le posage. Si l'on néglige quelques-uns des détails, on est certain que le produit sera mauvais. Le préjugé contre l'emploi de béton dans les travaux d'art provient probablement de ce que l'on a négligé un ou plusieurs de ces détails.

Le barrage n° 3 était à peu près complété l'automne dernier, et le barrage n° 4 l'était aux deux tiers environ; la hauteur de l'eau jusqu'au 30 juin a empêché qu'on le termine. Il reste encore à faire les travaux suivants :—achever les barrages nos 3 et 4, construire les barrages nos 2 et 5, et les écluses nos 1, 2 et 3, les portes pour toutes les écluses, deux piliers et les culées pour un pont à haut niveau à Lakefield. Le travail se poursuit d'une manière très satisfaisante sur cette section.

#### *Section n° 2, division de Peterborough-Lakefield.*

Les entrepreneurs de cette section sont MM. Corry et Laverdure. L'excavation est passablement avancée, et à peu près à moitié terminée. La grande partie de l'excavation encore à faire consiste dans la construction de l'écluse hydraulique et de celle près des chemins de Warsaw et de Norwood. Les travaux terminés sont les suivants :—

Les piliers d'entrée et ceux du pont tournant du chemin de fer Grand-Tronc (sauf la pile-pivot) à Nassau, les piles des ponts du chemin Warsaw et Norwood, le pont de la rue Maria, le ponceau en tuyau près du chemin de Norwood, le déversoir et la levée près de Nassau, la moitié environ du creusage dans la terre, et presque tout le travail dans le roc. Les travaux restant à faire comprennent le barrage et la pile-pivot pour le pont du grand chemin à Nassau, une écluse ordinaire à Ashburnham, le bétonnage de l'écluse hydraulique, trois portes auxiliaires, et environ 200,000 verges cubes de creusage dans la terre. Les superstructures des ponts ne sont pas encore comprises dans cette entreprise, mais les ateliers de ponts de Peterborough ont terminé les superstructures des ponts de la rue Maria et du chemin de Warsaw.

#### OUTILLAGE.

L'on a employé la drague *Otonabee* tout le temps à Rosedale, sauf pendant une couple de mois (août et septembre). Ce dragueur est d'une construction un peu légère pour ce genre de travail, et il a fallu constamment le réparer et le renforcer.

#### REMORQUEUR "EMPIRE."

Le remorqueur *Empire* a été employé pendant l'année à servir la drague, à poser les bouées pour la navigation du chenal, à délivrer le bois de service aux différents endroits où se faisaient des réparations, et à transporter le gravier pour solider les barrages, etc.



## CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 12 juillet 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous pli mon rapport annuel des travaux accomplis sur le canal Rideau, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

La navigation s'est fermée à Ottawa le 23 novembre 1896.

La navigation s'est fermée à Kingston-Mills le 28 novembre 1896.

La navigation s'est ouverte à Ottawa le 1<sup>er</sup> mai 1897.

La navigation s'est ouverte à Kingston-Mills le 1<sup>er</sup> mai 1897.

Sur tous les biefs montant comme descendant l'eau a été maintenue de manière à donner continuellement la profondeur voulue sur les seuils des buses, pendant toute la durée de la navigation.

En aval des écluses de Kingston toutefois l'on a éprouvé les mêmes difficultés que pendant les trois ou quatre dernières années, à raison du peu de hauteur de l'eau dans le lac Ontario.

L'hiver dernier cependant l'on a miné le principal point d'obstruction désigné sous le nom de Haud-fond du Panier (*Basket shoal*), et on y a formé un chenal, en sorte qu'on n'aura plus à craindre d'embaras à cet endroit. En effet il y a maintenant sur cette batture la même profondeur d'eau qu'au seuil d'aval des buses de Kingston-Mills.

On s'est encore plaint de la batture située près de Manotick et désignée sous le nom de Cheval-Blanc (*White Horse*), mais les estimations budgétaires contiennent un item pour pourvoir à son enlèvement et on y minera l'hiver prochain.

La crue des eaux a été particulièrement faible le printemps dernier, et l'eau et la glace n'ont causé de dégâts à aucun des postes.

Voici les principales réparations et les autres travaux qui ont été exécutés aux diverses portes d'écluses et aux ponts le long de la ligne de navigation :—

## OTTAWA.

On a renouvelé une paire de portes d'écluses. La pierre pour la reconstruction du seuil de l'écluse n<sup>o</sup> 3 a été achetée à l'entreprise par M. Michael Stafford, de Hull, mais ce dernier ayant rempli son entreprise d'une manière très peu satisfaisante, la pierre n'a été délivrée que trop tard pour construire le seuil, cependant nos maçons l'ont taillé afin de la poser dès la fermeture de la navigation. M. James G. H. Howe, d'Ottawa, a peinturé à l'entreprise les neuf paires de portes de ce poste. On a miné et enlevé le roc qui projetait sur le côté occidental des quais en amont des écluses.

La chaussée entière autour du bassin en arrière des quais a été creusée jusqu'à une profondeur d'environ deux pieds puis macadamisée, en faisant un chemin solide et permanent, quand autrefois, dans les temps humides, les wagons chargés ne pouvaient passer. La partie non terminée en palplanches du côté est du Deep Cut a été complétée à l'entreprise par M. J. R. Booth, d'Ottawa.

On a peinturé et nettoyé à l'intérieur ainsi qu'à l'extérieur la maison de l'écluseur et le bureau du percepteur, et les murailles du bâtiment ont été couvertes de morceaux d'ardoise.

## PONT DE STEWARTON.

La travée mobile en acier a été exhaussée et réparée, et le pont entier ainsi que le hangar aux outils et le cottage du préposé au pont ont reçu deux couches de peinture. Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise par M. John Waller.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## PONT DE LA RUE BANK.

Il est arrivé un accident à ce pont le mois dernier, la maîtresse poutre qui soutient la manne à l'est sous la courte branche de la travée mobile ayant cédé. J'ai tout de suite mis des hommes à l'œuvre pour faire les réparations temporaires, et la navigation de même que la circulation sur le pont n'ont souffert aucun retard. Le pont sera reconstruit en entier cette année.

## ECLUSES DE HARTWELL.

Trois pièces de couronnement ont été posées à l'écluse du centre. On a jointoyé et réparé les murailles de l'écluse. Fourni quatre nouvelles poulies à chaîne. Réparé la clôture sur le côté sud du chemin de halage, et placé du gravier sur le chemin du pont de la rue Bank à Hogsback. On a aussi réparé le magasin et le cottage de l'éclusier.

## ECLUSES DE HOGSBACK.

Réparé l'estacade de protection. Replanché à la tête de la glissoire et fait de menues réparations au radier. On a construit un nouveau caisson brise-glaces et exhaussé deux autres de trois rangées qu'on a ensuite remplies de pierres. Réparé la pile de support du pont tournant. Recouvert de bardeaux la maison de l'éclusier et peinturé le magasin et le pont tournant.

## ECLUSE DE BLACK-RAPIDS.

Il a été fait des réparations considérables à ce poste, qui avait été fortement avarié par la crue des eaux en 1896. Le long barrage a été reconstruit avec des pièces de bois de 10 pcs par 12 pcs. On a réparé les levées et déversoirs, fourni quatre nouvelles aiguilles, et posé des pierres au-dessous de la déclivité du barrage. Les travaux sont ici en bien meilleur état qu'ils ne l'ont été depuis des années.

## ECLUSES DE L'ILE LONGUE.

On a posé une nouvelle assise de couronnement sur le seuil n° 3, lequel a été depuis rompu par l'eau, mais l'on est actuellement occupé à l'assujettir au moyen de bandes en chêne et de boulons à rocher de 1½ pouce. On a replanché la tête de la glissoire et renouvelé la main courante. Placé du gravier sur le sommet du barrage et les allées de l'écluse, et de la pierre sur le barrage.

## PONT DE MANOTICK.

On a reconstruit la travée mobile et peinturé tout le pont.

## PONT WELLINGTON.

Peinturé le pont entier.

## DÉBARCADÈRE DE BECKETT.

Réparé le plancher et la main-courante, puis peinturé le pont.

## ECLUSE DES RAPIDES DE BURRITT.

On a construit un nouveau magasin de 24 pieds par 16 pieds, reconstruit la cloison et le déversoir, bâti un nouveau caisson brise-glace, et fourni 5 nouvelles aiguilles. L'ancien pont tournant en bois dans le village a été démoli et remplacé par une nouvelle travée en acier; cet ouvrage a été fait à l'entreprise par la Compagnie dite "Central Bridge Company" de Peterborough, Ontario. M. Patterson, des rapides de Burritt, a construit à l'entreprise une nouvelle clôture en bois sur les deux côtés des abords du pont. L'on est actuellement à réparer la maison du gardien du pont.

## ECLUSES DE NICHOLSON.

Couvert en bardeaux la maison de l'éclusier. Exécuté diverses menues réparations aux écluses. Le pont tournant a été replanché. M. Driscoll, de Merrickville, a démolé et reconstruit à l'entreprise environ 800 pieds du mur en pierres sèches sur le côté occidental de la tranchée d'amont.

## ÉCLUSE DE LA CARRIÈRE DE CLOWE.

Il a été exécuté diverses menues réparations à ce poste.

## ÉCLUSES DE MERRICKVILLE.

On a renouvelé une paire de portes d'écluse. Construit un nouveau chariot à aiguilles et le plancher du barrage à pertuis, puis renouvelé le pont tournant. La tranchée d'amont à ce poste est ordinairement très basse vers l'automne, et l'on devrait l'approfondir d'au moins deux pieds sur une distance d'au moins 1,000 pieds en minant.

## ÉCLUSE D'EDMOND.

Nouveau balancier. Le long barrage a été réparé avec des blocs en chêne.

## ÉCLUSES D'OLD-SLY.

Renouvelé une paire de portes d'écluse. Nouveau balancier sur les portes du milieu. Couvert en bardeaux la maison de l'éclusier. Fourni quatre nouvelles poulies à chaîne. On a construit quatre nouveaux caissons brise-glaces en face des déversoirs et posé une nouvelle poutre qui les relie.

## ÉCLUSES COMBINÉES DE SMITH'S-FALLS.

Renouvelé une paire de portes d'écluse. Nouveau balancier. Revêtu le côté sud du bassin avec deux rangs de planches d'un pouce. L'arrière du barrage a été replanché au moyen de madriers en pin de 3 pouces. Replanché le pont mobile. On a enlevé le vieux pont tournant en bois qui traversait l'écluse centrale et fermé ce chemin, car la nouvelle traverse à l'écluse détachée est maintenant complétée.

## ÉCLUSE DÉTACHÉE DE SMITH'S-FALLS.

La construction d'une traverse à cette écluse, qui a été commencée l'année dernière, est maintenant terminée. M. H. Grant, d'Ottawa, a construit à l'entreprise les abords et la chaussée entre le canal et le déversoir de décharge, ainsi que les culées en maçonnerie pour le pont du déversoir, les trottoirs, la clôture, etc., et la compagnie dite *Central Bridge Company* de Peterborough la travée en acier sur le déversoir. On a exproprié, d'après les instructions du département, la propriété de M. G. H. Gould pour une partie de la nouvelle traverse de ce chemin, et on a ensuite accordé à M. Gould, pour le terrain ainsi pris, la somme de \$1,350.

## ÉCLUSE DE POONAMALIE.

Il a été fait diverses menues réparations à ce poste et l'on a placé du gravier sur la levée.

## BRANCHE DE PERTH.

On a peinturé la maison de l'éclusier ainsi que le magasin à l'écluse de Beveridge. Le madrier nécessaire pour replancher quatre ponts et les quais du bassin de Perth a été acheté de M. Ryan, de Smith's-Falls. Le madrier pour le pont n'a pas encore été livré, mais ce qu'il fallait pour le quai a été fourni et posé.

## PONT D'OLIVER.

De menues réparations ont été exécutées au plancher, et les abords exhaussés et nivelés.

## ÉCLUSE DES NARROWS.

La maison de l'éclusier a été peinte, une cuisine a été construite à la maison du journalier d'écluse. Les jetées d'amont et d'aval ont été renouvelées à partir de la ligne d'eau en montant. Menues réparations à l'écluse et au pont tournant et gravier déposé sur le barrage.

## ÉCLUSE DE NEWBORO'.

L'ancien viaduc en charpente à niveau élevé au-dessus de la tranchée a été démolé et remplacé par une structure en acier, le travail ayant été fait à l'entreprise par la *Central Bridge Company*, de Peterborough. Les culées de chaque côté ont été exhaussées et la pente a été réduite et clôturée des deux côtés. La cloison permanente à l'embouchure de la tranchée a été surélevée de deux assises, un tablier de béton a été posé sous l'eau en amont du seuil et des musoirs; menues réparations à l'écluse, etc.

## ÉCLUSE DE CHAFFEY.

Les culées du pont tournant à travers l'écluse ont été exhaussées et reconstruites. Le pont du déversoir a été réparé. Un nouveau magasin de 16x24 a été construit. Quatre nouvelles poulies de chaîne ont été posées et diverses menues réparations ont été faites à la station.

## ÉCLUSE DE DAVIS.

On se prépare à reconstruire les musoirs d'amont de l'écluse. Diverses réparations ont été faites à la station.

## ÉCLUSES DE JONE'S-FALLS.

Le long pont à travers l'ancienne rivière a été reconstruit par nos propres charpentiers, le bois ayant été fourni à l'entreprise par MM. W. C. Edwards et C<sup>ie</sup> (limitée), d'Ottawa. Le pont à travers le déversoir a été reconstruit. Une paire de portes d'écluses a été renouvelée. Trois nouveaux cadres de ventelles et deux nouvelles portes tournantes ont été posées, la maison du maître-éclusier a été préparée et diverses menues réparations ont été faites à la station. Le bois a été acheté pour reconstruire le barrage Morton, et les travaux seront commencés cet automne.

## BRASS POINT.

Le tablier du pont a été replanché en entier avec du madrier de pin blanc de trois pouces.

## ÉCLUSE DE BREWER'S-MILLS (EN HAUT).

Le pont à travers la rivière a été réparé et replanché. Deux ponceaux ont été réparés et le pont tournant a été exhaussé. Nouvelle maison construite pour le journalier préposé à l'écluse, laquelle est finie à l'exception du crépi, dont l'entreprise a été adjugée à M. A. Newlands, de Kingston.

## ÉCLUSE DE BREWER'S-MILLS (EN BAS).

Pont tournant reconstruit. Gravier déposé sur les trottoirs du barrage et de l'écluse. Diverses menues réparations à la station

## ÉCLUSES DE KINGSTON-MILLS.

Pont tournant et clôtures peints. Menues réparations faites à la station. L'entreprise de fournir et de livrer sur les levées 250 verges cubes de pierre a été adjugée à M. F. Keenan, de Kingston-Mills. Le "Panier", batture à environ  $\frac{1}{2}$  mille en aval des écluses, a été enlevé l'hiver dernier au moyen de sautages sous-marins, (les matériaux étant du granit rouge), les débris étant enlevés par notre cure-môle en avril, et le nouveau chenal ainsi creusé a été muni de bouées. Je ne crois pas que l'on éprouve des difficultés à l'avenir à cet endroit, vu qu'il y a maintenant au-dessus de cette batture un peu plus d'eau que sur le seuil inférieur des écluses à Kingston-Mills. La tranchée à partir du pied des écluses jusqu'à la batture du "Panier" a été draguée l'été dernier, et la navigation à cet endroit est aujourd'hui meilleure qu'elle n'a jamais été.

## REMARQUES GÉNÉRALES.

L'entreprise de la fourniture annuelle de bois de charpente en chêne (environ 4,500 pieds cubes) a été adjugée à M. Thomas McTiernan, d'Ottawa. 600 barriques de ciment de Portland "Josson" ont été achetées de M. De Sola, de Montréal. Les trois mille livres de blanc de plomb ont été achetées à l'entreprise, de M. James J. Howe, d'Ottawa. Notre pompe à vapeur portative a été complètement renouvelée et réparée, et un nouvel assortiment de roues à bandages de cinq pouces a été acheté pour cette pompe. Une nouvelle remise a été construite pour la recevoir à Ottawa.

## MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le dragueur *Rideau* a été gréé en mars et a commencé à enlever le déblai de pierre au "Panier" le premier avril; le chenal était prêt pour les bateaux le 1<sup>er</sup> mai. Une nouvelle paire de cylindres tournants a été finie par Raney, Salley and Co., de Kingston, et les réparations ordinaires du printemps telles que le calfatage, le peinturage, etc., ont été faites.

Le remorqueur *Shanly* a été calfaté de la quille en montant et peinturé en dedans et en dehors. De nouvelles défenses en fil de fer ont été placées sur la cabine et les claires-voies du gaillard d'avant.

Un nouveau bateau a été acheté pour remplacer l'ancien qui était devenu inutile. Deux des allèges de déblai ont été reconstruites en partie, et sont maintenant aussi bonnes que des neuves; les deux autres ont été calfeutrées.

Le dragueur a été employé l'année dernière à l'approfondissement des abords des quais au havre de Westport et de la tranchée en aval de Kingston Mills, ainsi qu'à l'enlèvement des roches de la batture du "Panier".

Tout le matériel de dragage, comprenant le remorqueur, le dragueur, quatre chalans à clapets latéraux et une allège plate sont en excellent état.

Ci-joint se trouve un tableau indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau pour chaque mois de l'année aux stations d'écluses d'Ottawa et de Kingston-Mills.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR T. PHILIPS,

*Ingénieur surintendant intérimaire.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CANAL RIDEAU.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau sur les seuils d'aval des écluses à Ottawa et Kingston-Mills, respectivement, pour chacun des mois de l'exercice clos le 30 juin 1897.

OTTAWA.				KINGSTON-MILLS.			
Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	pds. pcs.		pds. pcs.		pds. pcs.		pds. pcs.
1er juillet . . . . .	11 8	31 juillet . . . . .	9 10	1er juillet . . . . .	7 8	18 au 31 juillet . . . . .	7 2
1er août . . . . .	9 10	31 août . . . . .	7 10	1er au 3 août . . . . .	7 2	30 au 31 août . . . . .	7 0
3 et 4 sept. . . . .	7 11	17 et 18 sept. . . . .	6 7	1er et 2 sept. . . . .	6 11	13 sept. . . . .	6 2*
15 au 22 oct. . . . .	8 11	1er oct. . . . .	7 9	1er oct. . . . .	6 6	23 oct. . . . .	5 11†
26 nov. . . . .	13 9	1er au 4 nov. . . . .	8 7	1er au 16 nov. . . . .	6 3	30 nov. . . . .	6 0
4 déc. . . . .	13 7	18 et 19 déc. . . . .	12 4	12 et 13 déc. . . . .	6 6‡	31 déc. . . . .	6 0
1er et 2 janv. . . . .	12 6	21 au 31 janv. . . . .	10 4	17 janv. . . . .	6 4	15 janv. . . . .	5 11
14 au 26 fév. . . . .	10 3	5 au 12 fév. . . . .	10 2	17 fév. . . . .	6 5	11 et 12 fév. . . . .	5 10
31 mars . . . . .	12 8	1er au 11 mars. . . . .	10 4	13 mars. . . . .	7 2	1er et 2 mars . . . . .	6 0
30 avril . . . . .	21 5	10 avril . . . . .	12 0	27 avril. . . . .	7 6	3 avril. . . . .	6 7
2 et 3 mai. . . . .	22 9	31 mai . . . . .	20 1	28 au 31 mai. . . . .	8 0	1er mai. . . . .	7 1
1er juin. . . . .	19 9	30 juin. . . . .	14 10	1er au 9 juin. . . . .	8 0	26 au 30 juin. . . . .	7 10

\* Fort vent du nord qui a abaissé l'eau sur le seuil pendant un jour ; elle s'est élevée à 6' 6" le jour suivant.

† Fort vent du nord, l'eau s'est élevée 6' 2" le jour suivant.

‡ Vent du sud, l'eau est baissée à 6' le 15.

ARTHUR T. PHILIPS,  
*Ingénieur surintendant intérimaire.*

BUREAU DU CANAL RIDEAU,  
OTTAWA, 2 juillet 1897.



## DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,  
CORNWALL, 1<sup>er</sup> juillet 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1897, sur les travaux d'agrandissement des canaux sous ma surveillance.

## CANAL CORNWALL.

(Ouvert au trafic en 1843.)

Le canal a une chute d'écluse totale de 48 pieds, et sert à éviter les rapides du Long-Saut.

Il s'étend vers l'ouest depuis la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's-Landing, distance de 11½ milles.

Il est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, sur un terrain allant en pente rapide vers le fleuve, et se trouve beaucoup élevé au-dessus de celui-ci.

Les travaux d'agrandissement actuellement en marche comprennent le creusage, l'élargissement et le redressement du chenal primitif, le renforcement et la protection des levées, la construction de nouvelles écluses plus vastes, de canaux d'alimentation, de ponts, etc., etc. En outre, et cela n'était pas inclus dans le contrat primitif, il y a la construction de barrages à travers le chenal du nord ou de l'île de Sheik, avec le déversoir régulateur nécessaire, etc., sur l'île, ces ouvrages étant destinés à améliorer le chenal et à remédier aux inconvénients que présentent les levées sinueuses et imparfaitement construites qui se trouvent à l'ouest du village de Mille-Roches, compris dans les entreprises 6 et 7 et partie de 5 et 8 qui ont été abandonnées.

Le changement à l'alignement a été jugé nécessaire par le fait que les navires de la classe pour laquelle le canal devait être agrandi auraient beaucoup de difficulté à y naviguer, et que sur certaines courbes dans les sections n° 6 et n° 7, à l'ouest de Mille-Roches, il serait pratiquement impossible pour des navires d'une forte dimension de passer l'un à côté de l'autre.

L'agrandissement de l'entrée d'aval ou de l'est (section n° 1) a été commencé en 1876, et, sauf l'ancienne écluse n° 17, ainsi que le déversoir et le coursier des moulins, a été terminé en 1882.

La section n° 10 (entrée d'amont), qui avait été commencée en 1884, a été achevée en 1895, et l'estimation finale envoyée au ministère.

En 1888, le reste des travaux nécessaires pour compléter l'élargissement du canal ont été adjugés à l'entreprise, et, à l'exception de la section abandonnée nos 6 et 7, et de la section 8 qui est terminée, sont encore en voie d'exécution.

En 1893, le contrat pour la section n° 4 a été modifié de manière à comprendre la construction des barrages de l'île du Sheik, qui sont achevés à l'heure qu'il est, et le contrat pour les sections nos 6 et 7, et certaines parties des sections nos 5 et 8, a été annulé.

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Cornwall...	2	Wm. Davis et Fils.....	5 nov. 1888.
Ecluse n° 19 .....	3	do .....	do
Maple-Grove.....	4	do .....	do
Barrage de l'île du Sheik .....	.....	do .....	19 juin 1893.
Mille-Roches .....	5	The Gilbert Blasting & D. Co.....	2 nov. 1888.
Moulinette .....	6	do do .....	do
Sand-Bridge.....	7	do do .....	do
Long-Saut.....	8	do do .....	do
Dickinson-Landing.....	10	Jocks, Delorimier et Broder. ....	7 avril 1884.

NOTE.—La section n° 2 comprend le parachèvement de la section n° 1. La section n° 4 comprend les barrages de l'île du Sheik. La section n° 8 est contiguë à la section n° 10.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

On a retiré l'eau du canal le 8 mars 1896; le canal est resté à sec jusqu'au 30 avril suivant, ce qui a permis aux entrepreneurs de procéder aux travaux qui n'avaient pu se faire pendant le temps de la navigation.

La pierre livrée durant l'année provenait des carrières de Mille-Roches.

## SOMMAIRE DES TRAVAUX DE L'ANNÉE.

### *Section n° 1.*

Le chaperon et partie des assises supérieures des anciennes écluses 15, 16 et 17, à l'entrée inférieure, ont été renouvelés et les enclaves et musoirs supérieurs de l'ancienne écluse 16 ont été exhaussés au niveau du chaperon de l'écluse 17 (10 pieds), afin que le biez entre ces écluses, lorsqu'il sera terminé, puisse être employé comme bassin de carénage.

Les déblai, exhaussement, renforcement et protection des levées sont en voie d'exécution.

Les levées le long du coursier jusqu'aux moulins, à l'entrée inférieure, ont été exhaussées et protégées avec de la pierre.

### *Section n° 2.*

Une partie du mur de soutènement sud-est du pont tournant de Cornwall, déplacée par le fait que l'on avait inconsiderément déposé le déblai au moyen de la grue, a été reconstruit et renforcé par l'entrepreneur.

Toutes les levées sur cette section ont été terminées et protégées avec de la pierre, à l'exception d'une courte distance en face de la ville de Cornwall et en aval du déversoir à l'écluse 18.

Le mur de talus en blocaille sur le talus extérieur ou talus de la rivière de la levée ou du chemin de halage en amont de l'écluse 18 a été achevé.

Il reste encore à faire une quantité considérable de dragage dans le bief en amont de l'écluse 18, afin de réduire le fond au niveau requis.

### *Section n° 3.*

Le couronnement et une partie des assises supérieures de l'ancienne écluse 19 ont été renouvelés, et les réparations et les renouvellements aux fondations de l'écluse ont été terminés.

Des piliers de dérivation en encoffrement ont été construits à la tête et au pied de l'écluse 19.

Les talus des levées dans toute la section, en dedans du prisme du canal, ont été achevés et protégés avec de la pierre.

Le mur en blocaille sur le talus extérieur ou talus de la rivière de la levée en aval de l'écluse 19 est en voie de construction.

Il reste très peu de dragage à faire sur cette section pour donner la profondeur d'eau requise.

### *Section n° 4.*

Les berges sur cette section ont été achevées et protégées avec des pierres du côté du canal, à l'exception de quelques petites étendues en amont de l'écluse 20.

Le dragage sur la section est virtuellement terminé.

L'eau a été retiré du canal le 8 mars dernier, entre laquelle date et le 30 avril les "portes de prise d'eau"—une structure située à environ 1,200 à l'ouest des écluses (n° 20) et le canal d'alimentation à Maple-Grove, et rendue nécessaire par l'ouverture du chenal de l'île du Sheik—ont été commencées et terminées à l'exception d'une paire de portes d'écluse et des quelques travaux de protection maintenant en voie d'exécution.

*Section n° 5.*

Les travaux sur cette section sont virtuellement terminés; les berges ont été exhausées, parées et protégées avec des pierres; il reste très peu de dragage à faire pour donner à l'eau la profondeur requise sur toute l'étendue de la section.

L'ancien ponceau ou tunnel sous le canal à Mille-Roches a été enlevé et la nouvelle levée du chemin de halage a été complètement achevée.

*Section n° 8.*

Cette section est maintenant achevée.

*Barrages de l'île du Sheik.*

Le lac formé par ces barrages a été utilisé durant la dernière saison, cette partie de l'ancien canal située entre les barrages comprenant partie de la section n° 5, les sections nos 6 et 7 et partie du n° 8, ayant été abandonnée, excepté pour des fins locales.

Les points saillants dans le lac ont été pourvus de bouées pour marquer le chenal; on mettra aussi des lumières aux entrées d'amont et d'aval.

Deux ouvertures ont été draguées à travers le chemin de halage de l'ancien canal vis-à-vis Moulinette, afin de donner accès aux quais et au village.

La superstructure du pont tournant sur le canal à Mille-Roches, ainsi que celle du pont jeté au-dessus du déversoir de l'île et relié aux barrages de l'île du Sheik, a été achevée et livrée à la circulation.

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

## POINTE-FARRAN.

(Ouvert au trafic en 1848.)

Ce canal a à peu près  $\frac{3}{4}$  de mille de longueur et une chute d'écluses de  $3\frac{1}{2}$  pieds.

Il sert à éviter un court rapide en amont du village de la Pointe-Farran, situé à environ 5 milles à l'ouest du village de Dickinson's-Landing, tête du canal de Cornwall.

Le contrat passé avec la Compagnie dite "Gilbert Blasting and Dredging Co", en date du 12 mai 1896, pour ramener ce canal à ses dimensions primitives, a été exécuté.

L'agrandissement de ce canal ayant été autorisé, des annonces demandant des soumissions ont été publiées le 9 mai 1897. Le 1<sup>er</sup> juin, un contrat a été passé avec la "Canadian Construction Co.", les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899.

La livraison des matériaux et de l'outillage a commencé le 4 juin.

L'entreprise commence à la Pointe-Farran, à l'entrée du canal, et s'étend à l'ouest jusqu'à Empey's-Bay, une distance d'environ 7,000 pieds.

Les travaux que l'on se propose d'exécuter en vertu du plan projeté d'agrandissement consistent à former une nouvelle entrée d'aval, au nord de celle dont on se sert aujourd'hui, et en dehors de l'influence du "Grand-Remous" au pied du rapide, aussi de construire une nouvelle écluse s'étendant de l'eau profonde vers l'ouest jusqu'à un point à environ deux cents pieds en amont de l'ancienne écluse, et presque parallèle à cette dernière, à approfondir et à redresser le chenal actuel jusqu'à la tête de l'ancien canal, et son prolongement à travers la Pointe Avoyon jusqu'à Empey's-Bay.

On ne touchera pas à l'ancienne écluse excepté en ce qui concerne les réparations nécessaires qui pourraient être requises pour que l'on puisse continuer à s'en servir.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CANAL DU RAPIDE PLAT.

(Ouvert au trafic en 1847.)

La chute d'écluses sur ce canal est de 11½ pieds.

Le canal en question sert à éviter le rapide "Plat" et s'étend vers l'ouest depuis le village de Morrisburg jusqu'à la baie de Flagg, distance d'environ 3¼ milles.

Les travaux adjugés et actuellement en marche sont les suivants, savoir :—

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Morrisburg. ....	1	Poupore et Fraser.....	26 janvier 1891.
New Road ....	3	Poupore et Fraser.....	26 janvier 1891.

NOTE.—Le changement de l'alignement, à l'est de l'écluse n° 4, autrefois section n° 24, est compris dans la section n° 3.

Les travaux d'agrandissement en marche à l'heure qu'il est comprennent le creusage et l'élargissement de l'ancien chenal, la construction d'une nouvelle écluse plus vaste, d'un canal d'alimentation, et d'une pile d'entrée au village de Morrisburg.

L'agrandissement du canal a été commencé en 1884, sur la section n° 4, c'est-à-dire à l'entrée d'amont ou de l'ouest. Les travaux ont été achevés sur cette section en 1888.

*Section n° 1.*—Cette section s'étend vers l'ouest le long du fleuve, en face du village de Morrisburg, et comprend l'écluse d'ascension.

Depuis que les travaux ont été commencés on a fait un changement à l'alignement projeté de l'extrémité d'aval de cette section en mettant la ligne centrale de la nouvelle écluse parallèle à celle de l'ancienne écluse n° 23, ce qui améliorera la direction de l'entrée du fleuve et permettra aux navires remontant le Saint-Laurent d'éviter le courant.

Le dragage de l'entrée d'aval est presque terminé. Le caisson pour la pile d'entrée d'aval de la nouvelle écluse a été terminé et livré le 28 novembre dernier.

Les portes d'écluse ont été mises en position le 15 juillet 1896, et le 24 la nouvelle écluse (23) a été livrée à la navigation.

Le mur de maçonnerie reliant le quai de l'ancienne écluse aux nouvelles écluses a été terminé le 29 septembre 1896.

La maçonnerie pour le mur de soutènement méridional à la tête de l'ancienne écluse, laquelle était en voie de construction le 1<sup>er</sup> juillet 1896, a été continuée jusqu'au 15 septembre 1896, reprise le 22 mars 1897 et terminée le 6 mai 1897.

Les travaux de dragage de cette section ont été repris le 17 juillet 1896, continués jusqu'au 19 août 1896, repris le 2 décembre 1896, et abandonnés pour la saison le 9 décembre 1896. De nouveau repris le 30 mars 1897, ils sont encore en voie d'exécution.

La majeure partie des matériaux provenant du déblai a été placée sur la berge en arrière de l'écluse et au sud des murs de soutènement.

Des poteaux d'amarrage en chêne ont été mis en position de chaque côté de la nouvelle écluse et à l'entrée d'aval.

Le mur de maçonnerie reliant la tête de l'ancienne écluse aux nouvelles écluses, a été commencé le 8 mai 1897, et est maintenant en voie de construction.

L'enlèvement de l'ancien déversoir et du coursier supérieur des moulins qui a été commencé le 30 avril 1897, a été terminé le 19 mai 1897.

La maçonnerie du nouveau canal d'alimentation et du mur qui le relie avec la tête de l'ancienne écluse a été commencé le 21 juin 1897, et est maintenant en voie de construction.

L'enlèvement du chaperon et de parties des assises supérieures de l'ancienne écluse 23 a été commencé le 9 mai 1897, et est maintenant en voie d'exécution.

L'enlèvement des fondations et des buscs de l'ancienne écluse 23 a été commencé le 11 juin 1897. Ce travail, qui a pour but d'augmenter la profondeur de l'eau sur le busc inférieur, se compose de déblai, remplissage en béton, mise en place de nouvelles pièces de charpente et de nouveaux buscs, enlèvement d'une partie du parapet supérieur, reprise en sous-œuvre des murs de l'enclave inférieure et de la fosse d'aval, en blocaille et béton, et l'exhaussement et la réparation des portes d'aval. Lorsqu'elles seront terminées, ces modifications donneront 3 pieds d'eau de plus sur le busc inférieur et neuf pieds comme minimum de profondeur de l'eau. En général les travaux sur cette section sont presque achevés.

### Section n° 3

Cette section commence à une courte distance en amont de Mariatown et s'étend vers l'ouest jusqu'aux environs de l'écluse de prise d'eau, n° 24; elle comprend l'élargissement et l'approfondissement de l'extrémité orientale de la section n° 4, et aussi la formation de remblais et autres travaux aux environs de Flagg's-Bay.

Le dragage sur cette section, qui se poursuit actuellement, est presque terminé.

La majeure partie des matériaux provenant du dragage est utilisée pour exhausser, élargir et renforcer les chemins de halage et levées.

La formation du talus nord de cette section, au-dessus de l'eau, a été terminée le 23 juin 1897.

On est à protéger avec des pierres, du côté du canal, les berges sur cette section; ce travail sera terminé sous peu.

En général, les travaux sur cette section sont dans une condition telle que leur achèvement est assuré pour la fin de la saison actuelle.

## CANAL DES GALOPS.

### DIVISION DE LA POINTE AUX IROQUOIS.

(Ouverte au trafic en 1847.)

Tel que construit d'abord, ce canal mesurait environ 3 milles de longueur, avec une chute de 5 pieds 7 pouces à l'écluse n° 25, dans le village des Iroquois, d'où il se prolonge vers l'ouest jusqu'à Presqu'Île, servant à éviter le rapide de la Pointe aux Iroquois et d'autres courants rapides, comme à la Pointe Sparrow-Hawk, etc.

Environ dix ans après avoir été terminé, on lui a fait subir des changements importants. Ainsi, on a baissé de 3 pieds 2 pouces le busc inférieur de l'écluse n° 25, et pris les moyens de régulariser la profondeur de l'eau sur le busc supérieur, et comme conséquence dans le canal, en le reliant au moyen d'une levée construite dans la rivière avec le canal des Galops à la Pointe Cardinal (écluse n° 26).

Cette division est maintenant appelée section Iroquois et a été donnée à l'entreprise.

### DIVISION DE LA JONCTION.

(Ouverte au trafic en 1856.)

La division de la Jonction commence à Presqu'Île et s'étend en amont jusqu'à l'écluse n° 26, au village de Cardinal.

Le principal ouvrage qu'elle renferme est une levée d'environ 2½ milles de longueur, construite dans la rivière, qui relie les divisions des Galops et de la Pointe aux Iroquois, et qui par là, ainsi que nous l'avons mentionné, donne plus de profondeur d'eau et les moyens d'en contrôler le niveau dans la division des Iroquois.

Cette division est comprise dans la section Cardinal et a été donnée à l'entreprise.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## DIVISION DES GALOPS.

(Ouverte au trafic en 1846.)

Dans cette division, le canal (l'ancien canal des Galops) avait primitivement une chute d'écluse de 6 pieds 8 pouces, et s'étendait en amont depuis le village de Cardinal sur un parcours de 2 milles jusqu'à la tête du rapide des Galops, qu'il sert à éviter et qui commence à environ 7 milles à l'est de la ville de Prescott.

La moitié orientale de l'ancien canal fait maintenant partie de la section Cardinal.

La partie occidentale est connue sous le nom d'entrée d'amont; elle a été entreprise par Murray et Cleveland.

Quelques années après que le canal fut terminé, la jetée a été prolongée en amont au moyen d'encoffrements, et la chute a été augmentée de onze pouces et demi; elle est maintenant prolongée davantage par un prolongement récent destiné à achever l'entrée d'amont.

Les nouvelles écluses des Galops (écluse de prise d'eau n° 27 et écluse d'ascension n° 28) se trouvent situées côte à côte et sont les écluses les plus à l'ouest sur la ligne de navigation du Saint-Laurent.

### ENTRÉE D'AMONT—CANAL DES GALOPS.

Les travaux actuellement en marche et dont MM. Murray et Cleveland ont l'entreprise, ont été commencés en 1889.

Le contrat a été passé le 14 novembre 1888, et tout devait être fini le 15 juin.

Les travaux comprennent la construction d'une écluse d'ascension communiquant avec le fleuve en aval du rapide, d'une écluse de prise d'eau et d'un canal d'alimentation; la démolition de l'ancienne écluse de prise d'eau, etc., ainsi que le creusage, l'élargissement et le redressement du chenal, à partir de l'entrée d'amont jusqu'à la baie Ronde, distance d'environ un mille.

Durant l'année, les travaux suivants ont été faits:—

On a déblayé dans le prisme du canal environ 13,000 verges cubes de roche et 60,000 verges cubes de terre.

La jetée d'entrée d'amont du côté sud du canal a été prolongée de 300 pieds en amont. Elle est formée d'encoffrements de trente pieds de largeur et elle a été montée jusqu'à un niveau d'un pied au-dessous du minimum du niveau de l'eau, elle est remplie et protégée au moyen des pierres provenant du déblai.

La fondation pour un mur de soutènement et brise-glace en maçonnerie a été posée sur cet encoffrement.

Une jetée d'entrée d'encoffrement de 315 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur, montée jusqu'à un niveau à un pied du niveau minimum de l'eau, a été placée en aval de l'écluse d'ascension du côté sud de l'entrée inférieure, et sur cet encoffrement on a établi une fondation pour un mur de soutènement.

Environ 5,000 verges cubes de levée ont été formées et reliées à la jetée d'entrée. Le mur septentrional de l'ancienne écluse de prise d'eau n° 27 a été démolli.

Les travaux de forage et de pétardement dans la coupe de roche aux environs de l'ancienne écluse de prise d'eau 27, ont été continués avec succès.

On est à encadrer des caissons pour les prolongements du mur septentrional de l'écluse de prise d'eau afin de le relier avec la terre ferme.

Grâce à des efforts spéciaux de la part des entrepreneurs, un nouveau chenal à travers la coupe dans le roc au sud de l'ancienne écluse de prise d'eau a été ouvert à la navigation le 28 octobre 1896. Ceci a permis aux barges lourdement chargées de grain et tirant 9 pieds d'eau d'éviter les eaux basses du rapide des Galops.

En mai 1897, une communication a été reçue des compagnies d'expédition à l'effet qu'elles n'avaient pas l'intention de sauter le rapide des Galops durant la saison et demandant que le chenal au sud de l'ancienne écluse de prise d'eau fut protégée au moyen d'estacades, etc., de façon à le rendre sûr pour les fins de navigation, ce qui a été fait en conséquence.

Le 1<sup>er</sup> juin, les deux dragueurs employés à cette entreprise ont été envoyés aux nouveaux travaux sur le "Chenal du Nord", fleuve Saint-Laurent.

## AGRANDISSEMENT DU CHENAL DES GALOPS.

*Section Iroquois.*

L'agrandissement de la partie orientale de ce qui est connu sous le nom du canal des Galops ayant été autorisé, des soumissions pour la section Iroquois ont été demandées au moyen d'annonces le 17 avril 1897. Le 20 mai, un contrat fut passé avec MM. Larkin et Sangster, les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899.

La livraison des matériaux et de l'outillage a été commencée le 17 mai.

L'entreprise commence à " Iroquois ", à l'entrée orientale du canal, et s'étend à l'ouest jusqu'à Presqu'île, une distance d'environ 16,000 pieds.

En vertu du plan projeté d'agrandissement, l'on se propose d'exhausser de 6 pieds le niveau normal du canal ; c'est le niveau minimum connu de l'eau dans le fleuve Saint-Laurent en amont de l'écluse de prise d'eau, et par ce moyen, de se dispenser, sur la ligne principale de navigation, de l'écluse d'ascension n<sup>o</sup> 36 à Cardinal, laquelle sera dorénavant reliée avec le fleuve pour la commodité du village de Cardinal, des moulins et du cabotage.

*Section Cardinal.*

On a demandé, au moyen d'annonces, des soumissions pour la section Cardinal, le 17 avril 1897. Le 10 mai, un contrat a été passé avec MM. Davis et Fils, les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899.

L'entreprise a été commencée le 3 juin, et l'outillage et les matériaux livrés peu de temps après l'adjudication de l'entreprise.

L'entreprise comprend l'ancienne " Jonction " et la moitié orientale des divisions des " Galops " ; elle commence à Presqu'île et s'étend à l'ouest en arrière du village de Cardinal jusqu'à Gate's Point, l'extrémité orientale de l'entreprise de l'entrée d'amont maintenant en voie d'exécution, une distance d'environ 17,000 pieds.

Le plan projeté d'agrandissement a pour but d'abandonner l'usage de l'écluse 26 sur la ligne principale, à l'avenir, et d'élever de six pieds au-dessus du niveau minimum connu de l'eau du fleuve Saint-Laurent, à l'entrée d'amont, le niveau normal du canal existant.

## FLEUVE SAINT-LAURENT.

*Chenal du Nord.*

Cette amélioration ayant été autorisée, on a demandé des soumissions au moyen d'annonces publiées le 10 avril 1897. Le 14 mai, un contrat a été passé avec M. M. A. Cleveland, les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899.

Les travaux ont été commencés le 1<sup>er</sup> juin.

Le chenal projeté, qui aura 200 pieds de largeur, commence à environ trois quarts de mille en amont de l'entrée supérieure du canal des Galops, et est virtuellement un prolongement de la navigation du canal sur un parcours d'environ trois milles vers l'ouest jusqu'à l'eau profonde dans le bief de Prescott vis-à-vis Johnstown.

Relativement à ce contrat, on se propose de faire un barrage à travers le chenal du " Boyau " entre Adams et les îles des Galops, en utilisant les pierres provenant du déblai de l'extrémité orientale du chenal.

## FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX.

On se propose, à mesure qu'en aura l'occasion, de continuer les levés du bief de Morrisburg et aussi des battures dans le lac Saint-François.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,

*Ingénieur surintendant.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,  
Sous-ministre et ingénieur en chef,  
Chemins de fer et Canaux.

DIVISION DU SAINT-LAURENT

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,  
CORNWALL, 1<sup>er</sup> juillet 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur l'entretien des canaux confiés à ma surveillance pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1897.

La division du Saint-Laurent s'étend à partir de la ligne provinciale jusqu'au havre de Presqu'Île sur le lac Ontario, et comprend les canaux Cornwall, Williamsburg et Murray, ainsi que l'amélioration des chenaux dans les biefs intermédiaires navigables.

CANAL DE CORNWALL.

La navigation pour la saison de 1896 a été close le 5 décembre.

Le canal, qui avait été mis à sec le 8 mars 1892, pour les fins de construction ainsi que pour les réparations nécessaires, a été rouvert au trafic le 1er mai suivant.

À l'entrée d'aval, les écluses, anciennes et nouvelles, ont été dégrées et préparées pour l'hiver de la manière ordinaire.

La navigation a été entretenue d'une façon satisfaisante, sans nuire à la force hydraulique requise pour les fins manufacturières, nonobstant le fait que le niveau de l'eau du fleuve s'est maintenu très bas, et il y a toute apparence que l'eau continuera à être très basse.

Les travaux ordinaires de renouvellement et de réparation aux ateliers ont été faits durant l'hiver, et toutes les réparations nécessaires aux diverses structures ont été faites durant la période où le canal a été maintenu à sec, au printemps. En général, lorsque la mise à sec du canal est devenue nécessaire pendant la saison de navigation, l'on n'y a eu recours que durant les heures du dimanche où le service de la navigation est suspendu, ou dans les cas urgents, en vertu d'une entente avec les expéditeurs.

À l'ancienne entrée d'aval, les écluses 15, 16 et 17 ont été complètement réparées et sont maintenant fréquemment utilisées.

Le bief en aval de l'écluse 17 a été agrandi, les matériaux provenant du déblai étant employés pour exhausser les berges du coursier d'amont jusqu'aux moulins; et tandis que les réparations à l'écluse 16 étaient en voie d'exécution, la maçonnerie de l'enclave supérieure a été élevée au niveau du chaperon de l'écluse 17. Ceci a été fait en vue de la conversion ultérieure du bief en bassin de carénage.

Une paire de portes a été exhaussée, réparée et érigée dans l'enclave d'amont de l'écluse 16.

De nouvelles pentures ont été ajustées à toutes les portes des écluses de l'ancienne entrée.

Il n'est survenu aucun accident de nature à nuire à la navigation.

Trois paires de portes de rechange pour les nouvelles écluses 15 et 17, construites à l'entreprise par J. et R. Miller, ont été livrées à Cornwall en juin 1896. Un nouvel appareil pour lever les portes, destiné à remplacer l'appareil "John Page", naufragé en juillet 1895, et construit à l'entreprise par MM. J. et R. Miller, a été livré au pied du canal en juillet dernier. La machine a été mise à l'épreuve lorsque l'on a pendu les portes de l'écluse 23, et elle a fonctionné d'une manière très satisfaisante.

Durant la saison de la navigation, les berges, fossés et structures en général ont été tenus en état de réparation.

Durant l'hiver de 1896-97 le chemin neuf relié au barrage d'aval de l'île du Sheik a été macadamisé et une quantité considérable de pierre a été livrée pour la protection des talus extérieurs du bief nouvellement formé.

Un nouvel assortiment de chèvres pour manœuvrer les portes a été placé à l'écluse de prise d'eau n<sup>o</sup> 21.



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Une balustrade en fer a été placée sur le barrage d'aval pour protéger le chemin. Un nouveau câble téléphonique a été posé au-dessous du canal près des ateliers, et des réparations considérables ont été faites à toute la ligne téléphonique en général.

Le pont de Cornwall, le déversoir régulateur à l'écluse de prise d'eau et quelques autres constructions de second ordre ont été peinturés.

Une nouvelle maison pour le gardien a été construite au pont de Mille-Roches.

Les chalans de réparation ont été reconstruits en partie.

Il faudra se préparer à des réparations et à des renouvellements considérables en ce qui concerne les travaux suivants, savoir :

Le brise-glace au pied du canal. Réparations à toutes les enclaves des nouvelles écluses 15 et 17 ; ceci nécessitera leur assèchement ainsi que l'emploi des anciennes écluses de l'entrée d'aval.

Un nouveau canal régulateur et d'approvisionnement pour les moulins d'aval à l'écluse 17.

Le bureau du percepteur et les maisons d'éclusiers existantes à l'entrée d'aval.

La question de la construction de nouvelles maisons d'éclusiers à toutes les nouvelles écluses est de nouveau soumise à votre considération.

Les mises à la retraite de l'année dernière sont les suivantes, savoir :

M. Tackaberry, maître de havre et d'écluse à l'entrée d'aval, 1<sup>er</sup> juillet 1897.

L'emploi de surintendant ayant été aboli, on s'est dispensé des services de M. A. P. Ress le 31 mars 1897, date depuis laquelle tous les devoirs relatifs à l'entretien du canal ont été remplis par l'inspecteur Ramsay, du personnel de construction, un homme pratique ayant une longue expérience des travaux de canalisation.

Ci-suit une liste des amendes imposées durant l'année dernière, savoir :

1896...	20	juillet...	dommages.....	Barge " Bella ".....	\$20 00	payés
"	...	3	août... ..	amende.....	Remorqueur " St-George " ..	5 00 "
"	...	21	" .....	dommages.....	Steamer ... " Melbourne " ..	15 00 "
"	...	26	" .....	amende. . . . .	Barge " St-Louis " .....	3 00 "
"	...	27	" .....	" .....	Remorqueur " Perthia " .....	5 00 "
"	...	12	sept.....	dommages.....	Steamer " Passport ".....	10 00 non payés
"	...	11	novemb. .	amende ... ..	Barge " Marie-Stella ".....	5 00 payés
"	...	11	" .....	dommages.....	Barge " Thurst ".....	15 00 "
"	...	11	" ..	" ..	Barge " St-B " .....	4 00 "
"	...	12	" ..	amende.....	Remorqueur " Antilope " ..	10 00 "
"	...	12	" ..	" ..	Barge " National " .....	5 00 "
"	...	16	" ..	dommages.....	Barge " Winnipeg ".....	10 00 "
"	...	20	" ..	" ..	Steamer " Niagara ".....	20 00 "
"	...	20	" ..	" ..	" " Hamilton ".....	18 00 "
"	...	23	" ..	amende.....	Barge " Ireland " .....	10 00 "
"	...	23	" ..	dommages.....	" .....	25 00 "
"	...	3	décemb...	amende.....	Remorqueur " Beaver " ..	10 00 "
1897...	29	juin.....	dommages.....	Steamer " Alexandria ".....	50 00	"
"	...	29	" ..	" ..	" " Cuba " .....	11 50 "
"	...	29	" ..	amende.....	" " " .....	5 00 "
"	...	29	" ..	" ..	Remorqueur " Beaver " ..	2 00 "

Le maximum du niveau de l'eau observé durant la saison de navigation à l'écluse 15, entrée d'aval, a été de 10 pieds 1 pouce, et le minimum de 8 pieds 7 pouces.

Le maximum du niveau de l'eau durant la saison de navigation à l'écluse 21 a été de 9 pieds 11 pouces, et le minimum de 7 pieds 8 pouces.

Les niveaux ci-dessus se rapportent aux buses des anciennes écluses 15 et 21 respectivement.

Le maximum et le minimum du niveau de l'eau observés durant l'année terminée le 30 juin 1897 aux écluses 15 et 21 sont comme suit, savoir :

Ecluse 15 : maximum, 26 pds 8 pcs, janvier ; minimum, 8 pds 4½ pcs, décembre.  
 " 21 : " 9 pds 11 pcs, " " 7 pds 11 pcs "

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les divisions de ces canaux, savoir : le canal de la Pointe de Farran, le canal du Rapide-Plat et ceux de la Pointe-Iroquois, de la Jonction et des Galops, collectivement désignés sous le nom de canal des Galops, ont été fermés à la navigation le 5 décembre 1896, et ouverts pour la saison de 1897 le 25 avril. Le service des bouées depuis l'île du Sheik, canal de Cornwall, jusqu'à Prescott a été convenablement fait, les bouées ayant été enlevées lors de la fermeture de la saison de 1896 et remplacées lors de l'ouverture de la navigation en 1897.

Aucun accident n'est arrivé durant l'année dernière.

Le niveau de l'eau s'étant maintenu très bas jusqu'à la fermeture de la saison de 1897, cela a causé beaucoup d'inconvénients à la navigation, surtout aux écluses 23 et 25 et dans le bief en amont de l'écluse 26 à Cardinal. Lors de l'ouverture de la navigation en 1897, l'eau était un peu plus haute et elle continue à monter; elle atteindra probablement sa hauteur normale de 9 ou 10 pieds au-dessus des buses vers la mi-été, après quoi l'on peut s'attendre à voir l'eau reprendre son niveau minimum. A l'exception de réparations considérables aux quais du gouvernement à l'écluse 25, vis-à-vis le moulin à farine, le travail du personnel d'entretien a été général, et seules des réparations ordinaires ont été faites aux diverses structures, portes d'écluses, ponts, etc., ainsi qu'aux berges, estacades et piles d'entrée. Le niveau minimum de l'eau sur le busc de l'ancienne écluse 23, le point régulateur des canaux durant la saison de la navigation, a été de 5 pieds 9 pouces.

Ci-suit un tableau des amendes imposées et perçues pendant l'année terminée le 30 juin 1897:—

10 août 1896.—Amende, barge <i>Dorchester</i> .....	\$ 5 00
15 “ 1896.—Dommages, steamer <i>Cuba</i> .....	35 00
24 “ 1896.—Amende, barge <i>Helma</i> .....	5 00
10 sept. 1896.—Dommages, steamer <i>Spartan</i> .....	162 95
9 oct. 1896.—Amende, steamer <i>Alexandria</i> .....	5 00

La fonction de surintendant a été abolie le 31 mars 1897, et le travail de l'entretien des canaux a été continué par M. Armstrong, le contremaître du personnel des réparations.

### CANAL DE LA POINTE DE FARRAN.

Quelques menues réparations ont été faites aux écluses et aux portes.

Le contrat passé avec la compagnie dite “ Gilbert Blasting and Dredging Co.” pour ramener le prisme de ce canal à sa profondeur primitive, a été exécuté en entier.

### CANAL DU RAPIDE-PLAT.

La nouvelle écluse 23 a été livrée à la navigation le 24 juillet 1896, et l'éclusage à travers l'ancienne écluse a été discontinué pour le reste de la saison.

En avril 1897, un barrage a été établi à la tête de l'ancienne écluse par les entrepreneurs afin de pouvoir terminer la maçonnerie de l'écluse et du canal d'alimentation, etc. On a aussi construit un barrage à travers l'ancienne entrée afin de faciliter les travaux d'abaissement du busc, etc.

Le barrage à la tête de l'écluse détourne des moulins leur alimentation de force hydraulique; en conséquence, les moulins ont été obligés de suspendre leurs travaux pendant la durée de ce travail.

Des réparations d'ordre secondaire ont été faites à l'écluse 24, aux clôtures, fossés, poteaux d'amarrage, etc.

De nouvelles maisons de gardiens ont été érigées à l'entreprise aux écluses 23 et 24 en vertu d'un contrat passé avec B. S. Wickware.

Les réparations ordinaires aux berges ont été faites.

## CANAL DES GALOPS.

*Division Iroquois.*

Des réparations temporaires ont été faites aux estacades en amont de l'écluse 25, ainsi qu'à la protection en blocaille.

Les réparations à la pile d'entrée vis-à-vis le moulin à farine de Beach ont été terminées.

*Division de la Jonction.*

La levée a été maintenue en bon état de réparation et le mur de blocaille a été renouvelé au besoin.

*Division des Galops.*

A l'écluse 26, une paire de portes de rechange a été placée dans l'enclave supérieure.

On a cessé de se servir du pont tournant depuis mai 1896, alors qu'il a été condamné. On ne se propose pas d'y faire des réparations, vu que la partie en bois est vermoulue. Si l'on juge qu'un pont est nécessaire on devrait remplacer celui-ci par un pont en fer.

Le dragage commencé par Wm. Davis et Fils l'automne dernier a été discontinué.

*Entrée d'amont.*

Quelques réparations secondaires ont été faites aux portes des écluses 27 et 28. Les berges et fossés ont été tenus en bonne condition générale.

Durant l'hiver on a fait des réparations générales au bateau des bouées et aux chalans. Les bouées ont été peinturées et réparées pour le printemps, et un certain nombre de bouées de rechange ont été livrées et ferrées. Une paire de portes à l'ancienne écluse de prise d'eau a aussi été réparée et adaptée pour le service à l'écluse 26.

Les balises du nouveau chenal ont été réparées et peinturées.

A l'écluse 26, un hangar a été réparé et transformé en bureau pour le péager.

Un grand nombre de réparations de second ordre ont été faites aux ateliers à Cardinal, aussi sur les travaux de temps à autre, à mesure qu'elles étaient requises.

Le maximum du niveau de l'eau sur le buse de l'ancienne écluse de prise d'eau n° 27 durant la saison de navigation a été de 10 pieds 4 pouces, et le minimum a été de 7 pieds 6 pouces.

## CANAL MURRAY.

Ce canal a été fermé à la navigation le 3 décembre 1896 et ouvert de nouveau le 5 avril 1897.

Le nombre des navires qui sont passés par le canal durant les années 1896-97 a été de 629.

Aucun accident n'est arrivé et aucune amende n'a été imposée durant l'année terminée le 30 juin 1897.

Les structures du pont ont été complètement réparées et le mécanisme a été nettoyé et resserré, etc.

Les madriers du planchéage des ponts tournants de grands chemins sont en très mauvaise condition et ont besoin de réparations considérables.

Des réparations considérables sont aussi requises à la superstructure des piles aux deux entrées du canal.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le chalan, les ateliers et le bureau ont été réparés et peints et l'on a construit un hangar à bois et une clôture.

Une quantité considérable de pierre concassée a été déposée autour de la fondation des ponts du chemin de fer et du chemin de Trenton afin de prévenir la répétition de l'affouillement de l'année dernière.

Des réparations considérables ont été faites au mur de blocaille sur la berge nord du canal.

En général, les berges ont été tenues en bonne condition, les fossés principaux ont été tenus ouverts, et l'on a creusé des fossés en arrière là où le besoin s'en est fait sentir.

Il y a un besoin urgent d'un quai ou débarcadère au bureau du péager près du pont du chemin de Smithfield.

Tous les navires sont maintenant obligés de s'arrêter au pont, où le canal est étroit, ce qui cause des délais considérables au trafic passant par le canal, ainsi qu'à la circulation sur le chemin public, vu que le pont reste ouvert beaucoup plus longtemps que cela ne serait nécessaire dans d'autres conditions.

Les lumières aux entrées du canal ne sont pas appropriées aux besoins, et l'on aurait besoin de nouvelles lumières d'alignement plus puissantes à chaque entrée.

Le maximum du niveau de l'eau observé durant l'année a été de 13 pieds et le minimum de 10 pieds 8 pouces.

J'annexe un tableau indiquant les niveaux maximum et minimum durant l'année dernière sur chacun des canaux dans ma division, ainsi qu'un tableau sommaire des maximum et minimum du niveau de l'eau durant la saison de navigation depuis l'année 1891 jusqu'à 1896, les deux inclusivement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,  
*Ingénieur surintendant.*

COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Sous-ministre et ingénieur en chef chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de hauteur de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

MOIS.	CANAL CORNWALL.						CANAUX DE WILLIAMSBURG.						LAC ONTARIO.			
	Ecluse n° 15.		Ecluse n° 21.		Ecluse n° 22.		Ecluse n° 23.		Ecluse n° 24.		Ecluse n° 25.		Ecluse n° 27.		Canal Murray.	
	Maxim. pds pes.	Minim. pds pes.	Maxim. pds pes.	Minim. pds pes.	Maxim. pds pes.	Minim. pds pes.	Maxim. pds pes.	Minim. pds pes.	Maxim. pds pes.	Minim. pds pes.	Maxim. pds pes.	Minim. pds pes.	Maxim. pds pes.	Minim. pds pes.	Maxim. pds pes.	
1896.																
Juillet.....	9 10	9 5½	9 6	8 11	8 10	8 3	8 1	7 5	8 4	7 5	10 10	9 10	9 5	8 4	12 5	12 3
Août.....	9 6½	9 2½	9 4	8 9	8 9	8 2	8 1	7 2	8 3	7 3	10 9	9 6	9 4	8 3	12 4	11 10
162 Septembre.....	9 3	8 10	9 2	8 1	8 3	7 5	7 9	6 3	7 8	6 2	10 9	8 0	8 9	8 0	12 0	11 5
Octobre.....	9 2	8 6½	8 5	7 10	7 9	7 1	7 0	6 0	7 6	5 8	9 4	8 2	9 4	7 6	11 8	11 2
Novembre.....	9 7	8 7	9 3	7 8	8 9	6 11	8 2	5 9	8 5	5 7	11 3	8 3	9 9	7 6	11 6	11 1
Décembre.....	12 7	8 4½	8 10	7 1	8 3	6 6	7 0	5 2	7 6	5 3	9 3	7 2	8 7	7 2	11 6	11 0
1897.																
Janvier.....	26 8	8 11	8 7	7 3	8 3	6 6	7 0	5 3	7 2	5 0	9 3	6 8	8 1	7 6	11 3	10 8
Février.....	19 9	14 0	7 11	7 1	8 3	6 4	6 6	5 0	6 3	5 0	8 6	6 7	7 11	7 3	11 2	10 10
Mars.....	18 8	11 3	9 4	7 3	11 0	6 10	7 9	5 8	7 7	5 5	9 9	7 2	8 9	7 5	12 0	11 0
Avril.....	10 11	9 6	9 6	8 8	9 6	8 0	8 4	6 0	9 0	7 2	11 2	9 2	10 4	8 2	12 6	12 0
Mai.....	10 0	9 9	9 10	8 7	9 10	8 4	8 10	7 7	9 1	7 8	11 7	10 0	9 7	8 9	12 10	12 7
Juin.....	10 1	9 8	9 11	9 5	9 6	9 0	8 11	8 5	9 3	8 5	11 8	11 2	10 0	9 5	13 0	12 9

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent, du mois de mai au mois de novembre, chaque année.

ANNÉE.	CANAL CORNWALL.						CANEAUX DE WILLIAMSBURG.									
	Ecluse n° 15.			Ecluse n° 21.			Ecluse n° 22.			Ecluse n° 23.						
	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.				
	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.				
1891	Mai	11 10	Nov	8 9½	Mai	11 11	Nov	8 2	Mai	10 11	Nov	7 6	Mai	11 1	Nov	7 0
1892	Sept.	12 1	Mai	9 4	Oct.	10 10	do	8 10	Juillet.	10 3	do	7 10	Juillet.	9 9	May	7 6
1893	Mai	12 5	Nov	9 7	Mai	11 9	do	9 0	Mai	11 2	do	8 3	Mai	11 1	Nov	7 1
1894	Juin.	11 0	do	9 2	Juin.	10 11	do	8 6	Juin.	10 6	do	7 10	Juin.	10 1	do	7 0
1895	Mai	9 10	do	8 6	Mai	9 4	do	7 4	Mai	8 9	do	5 10	do	8 0	do	4 10
1896	Ma.	10 2½	Oct.	8 6½	Mai	9 11	do	7 8	Mai	9 4	do	6 11	do	8 11	do	5 9

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent, du mois de mai au mois de novembre, chaque année—Fin.

ANNÉE.	CANEAUX DE WILLIAMSBURG—Fin.						LAC ONTARIO.									
	Ecluse n° 24.			Ecluse n° 25.			Ecluse n° 27.			Canal Murray.						
	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.				
	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.				
1891	Mai	12 0	Nov	6 9	Mai	13 11	Nov	9 0	Mai	12 0	Nov	8 0	Mai	14 9	Nov	11 5½
1892	Sept.	10 0	do	7 0	Juillet.	12 8	do	9 4	Juillet.	10 3	do	8 3	Juillet.	13 6	do	12 1
1893	Mai	11 2	Oct.	7 4	Mai	13 10	do	10 0	Mai	11 6	do	8 2	Juin.	14 9	do	12 2
1894	Juin.	10 5	Nov	6 9	Juillet.	13 3	do	9 1	Juillet.	10 9	do	9 1	do	14 0	do	12 2
1895	Mai	8 3	do	4 5	Mai	10 10	do	6 8	Mai	9 10	do	6 9	do	12 5	do	12 4
1896	do	9 3	do	5 7	do	12 0	do	8 3	do	10 6	do	7 6	do	12 10	do	11 1

## CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 23 octobre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur la navigation et l'entretien du canal Welland et ses branches pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1897.

Le réseau du canal Welland comprend :

*Ligne principale du canal—de Port-Dalhousie à Port-Colborne.*

Longueur.....	26 $\frac{3}{4}$ milles
Nombre d'écluses d'ascension .....	25
“ “ de prise d'eau.....	2
“ d'aqueducs.....	1
“ de ponts de grands chemins .....	17
“ “ chemin de fer.....	6
“ de traverses.....	3

Construits pour 14 pieds d'eau sur les buses.

*Ancien canal—de Port-Dalhousie à Allanburg ; maintenant utilisé principalement pour la force hydraulique.*

Milles .....	12 $\frac{1}{2}$
Nombre d'écluses d'ascension.....	25
“ de ponts de grands chemins.....	9
“ chemins de fer .....	2
“ traverses.. ..	1

Cinq pieds d'eau actuellement disponible.

*Branche de Stromness—Depuis Stromness, sur le canal d'alimentation, jusqu'à Port-Maitland, sur le lac Erié.*

Longueur.....	1 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses.....	1
“ de ponts de grands chemins.....	1

Cinq pieds d'eau actuellement disponible.

*Branche Chippawa—Depuis Port-Robinson, sur la ligne principale du canal, jusqu'à la rivière Niagara à Chippawa.*

Longueur.....	8 $\frac{1}{2}$ milles.
Nombre d'écluses.....	1
“ de ponts de grands chemins.....	3
“ “ chemins de fer.....	3

Neuf pieds d'eau actuellement disponible.

Durant la dernière moitié de la saison de 1896, les eaux basses qui ont prévalu sur toute la ligne de navigation se sont fait tellement sentir à Port-Dalhousie et à Port-Colborne que le tirage des navires a été réduit de 14 pieds à 13 pieds 9 pouces et parfois, lorsque les vents remontaient le lac, à 13 pieds 6 pouces.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Au commencement de la saison actuelle de navigation les lacs avaient presque repris leur niveau normal, et les navires tirant 14 pieds n'ont éprouvé aucune difficulté à passer dans le canal à l'ouverture de la navigation et jusqu'à la fin de la présente année fiscale.

Les interruptions à la navigation ont été peu importantes jusqu'au matin du 21 mai 1897, alors que le steamer *J. H. Outhwaite*, de Cleveland, qui remontait, a emporté les quatre portes de l'écluse n° 7, causant un arrêt absolu de la navigation jusqu'à l'avant-midi du 26 mai.

La somme de \$9,975 a été déposée par les propriétaires à compte du coût estimé de la réparation des dégâts, et l'on a permis au navire de continuer sa route lorsque l'on a pu recommencer l'éclusement.

L'accident est dû au fait que le mouvement du navire était trop rapide, ce qui a été cause qu'on n'a pas eu le temps de remédier au fait que les amarres avaient glissé.

Durant l'année, quatre membres du personnel de fonctionnement ont été mis à la retraite, leur âge étant de 66, 71, 73 et 74 ans.

Deux des emplois devenus vacants en conséquence, n'ont pas été remplis, les fonctions de surintendant étant abolies lors de la mise à la retraite de ce fonctionnaire, et les devoirs de cette charge étant confiés à l'ingénieur surintendant.

Dans l'autre cas, les fonctions d'un régulateur d'eau à Allanburg, qui a été mis à la retraite, ont été ajoutées à celles de l'éclusier de l'écluse et du pont adjacents.

### RENOUVELLEMENT À MÊME LES CRÉDITS DU REVENU.

Le travail de renouvellement en béton de la superstructure en bois de la jetée orientale à Port-Dalhousie a été continué, un contrat à cette fin ayant été passé avec MM. Battle et Newman.

La superstructure en bois a été enlevée jusqu'à un pied au-dessous de la "marque de l'eau basse", auquel niveau des blocs de béton de 4 x 4 x 6 pieds faits avec du ciment de Portland ont été posés pour former les deux parements de la jetée. L'espace entre les deux lignes de blocs a été rempli avec du béton fait avec du ciment hydraulique naturel et fabriqué dans cette localité.

La longueur de la jetée renouvelée en vertu du contrat de MM. Battle et Newman est de 789 pieds; l'ouvrage a été terminé tel que spécifié.

Dans le havre de Port-Dalhousie, le peu de hauteur du niveau de l'eau a rendu opportun l'enlèvement d'accumulations de vase, etc., et cet enlèvement a été fait par MM. Hingston et Wood, dont le dragueur a été amené de Port-Dover dans ce but.

Les ponts du chemin de halage au-dessus de l'entrée du réservoir à partir de l'écluse 16 jusqu'à l'écluse 23 ont été renouvelés, des poutres en acier étant mises à la place des poutres en bois qui jadis supportaient les tabliers.

On s'est aussi procuré des matériaux pour renouveler le reste des ponts du chemin de halage qui avaient besoin d'être renouvelés.

À l'écluse 24, le mur latéral de l'ouest a été exhaussé en moyenne de 14 pouces, et chaperonné sur une distance de 850 pieds afin de permettre l'exhaussement de la levée étroite située en arrière.

On avait songé à renouveler certaines parties des murs latéraux de ce bief, mais l'urgence provenant de l'ouverture hâtive de la navigation a rendu inopportun l'assèchement du bief et le commencement des travaux dans des conditions qui eussent laissé leur achèvement douteux, car si l'on eut commencé cet ouvrage il aurait fallu le terminer avant que de pouvoir ouvrir le canal.

À Port-Colborne, les accumulations de sable entre les jetées ont été draguées par MM. Hingston et Woods, qui ont fait semblable travail à Port-Dalhousie.

Sur l'ancien canal, une paire de portes de rechange pour l'écluse n° 2 a été construite, et le pont du grand chemin au-dessus du coursier entre les biefs n° 1 et 2 a été démolé, dès qu'un aqueduc à chevalets de charpente avec un tablier de 60 pieds et assez large pour permettre à deux voitures de passer de front eut été construit pour le remplacer.



Sur le coursier de Welland, l'ancien pont en bois avec deux courbes sur la ligne de la rue West Main a été remplacé par un pont de fermes en acier de 60 pieds de tablier.

Sur le canal d'alimentation, le drainage du côté nord a été considérablement amélioré, et le pont tournant en bois à Stromness Basin a été reconstruit.

### RÉPARATIONS.

Les écluses, déversoirs, ponts et autres structures ont été remplacés de temps à autre à mesure que cela devenait nécessaire; les fossés ont été nettoyés et les levées ont été exhaussées et réparées au besoin, le coût de ce dernier item ayant été de beaucoup augmenté grâce au fait que dans certaines localités le chemin de halage sert de chemin public.

Ces menues réparations, occupant l'attention journalière, ont constamment occupé les équipes de réparations, et consommé de grandes quantités de matériaux pour entretenir les travaux en bon état de service.

Le canal a été fermé le 15 décembre 1896, et a été ouvert à la navigation le 20 avril 1897.

On trouvera ci-joint un tableau des dommages causés à la propriété sur le canal, des sommes payées ou dues pour ces dommages, et des noms de ceux qui ont perçu ces sommes.

Aussi un tableau des amendes perçues des navires ou des employés du canal pour infraction aux règlements des canaux.

Aussi un tableau du maximum et du minimum du niveau de l'eau observé mensuellement sur les buses des écluses à Port-Dalhousie et à Port-Colborne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON,  
*Ingénieur surintendant.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,  
Sous-ministre et ingénieur en chef, chemins de fer et canaux.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

**RELEVÉ des dommages causés aux ouvrages du canal Welland pendant l'exercice finissant le 30 juin 1897, et montants payés pour couvrir ces dommages pendant le même exercice.**

Date des dommages.	Nom du navire.	MONTANT DU DOMMAGE.		Date du paiement.	OÙ PAYÉ.
		Payé.	Impayé.		Bureau du percepteur.
		\$ c.	\$ c.	1896.	
29 août .....	Steamer Nicaragua.....	12 10		3 sept. ...	Port-Colborne.
8 mai .....	do do .....	6 23		16 do .....	do Dalhousie.
10 do .....	Brigantin F. D. Ewens.....	11 34		17 mai. ....	do do
11 do .....	Steamer Ionia.....	19 04		11 do .....	do Colborne.
12 do .....	do Sequin.....	16 02		1er juill. ....	do Dalhousie.
21 do .....	do Outhwaite.....	9,975 00		26 mai. ....	Déposé à compte.
26 do .....	Brigantin G. M. Morley.....	50 00		10 do .....	Port-Colborne.
30 do .....	Steamer Sequin.....	10 51		1er juill. ....	do Dalhousie.
3 juin .....	Brigantin Neelon.....	15 13		15 août.....	do do
.....	do Lisgar .....	15 10		29 avril.....	do do
8 juin .....	Goëlette Emerald.....	2 81		15 juill. ..	do Colborne.
17 do .....	Brigantin Ceylon.....	14 94		22 do .....	do Dalhousie.
22 do .....	Goëlette St. Louis.....	17 28		21 do .....	do do
30 do .....	Steamer Omaha.....	19 40		23 do .....	do do
1er juill.....	do do .....	10 50		24 do .....	do Colborne.
9 do .....	do Topeka .....	18 15		15 août.....	do Dalhousie.
16 do .....	do Canester.....	25 00		23 juill. ...	do do
25 do .....	Brigantin G. B. Owen.....	9 35		17 août .....	do do
31 do .....	do Moravia .....	75 00		1er août .....	do Colborne.
31 do .....	do do .....	17 24		16 sept. ....	do Dalhousie.
31 do .....	Steamer Servia.....	83 75		16 do .....	do do
6 août .....	do Bothnia .....	298 08		9 do .....	do Colborne.
15 do .....	do F. H. Prince .....	4 67		1 do .....	do Dalhousie.
20 do .....	do P. J. Ralph .....	8 77		16 do .....	do do
22 do .....	do W. L. Frost.....	31 63		23. oct. ....	do do
24 do .....	do Omaha .....	9 29		19 sept. ....	do do
25 do .....	Yacht Comanche.....	20 00		25 août.....	do Colborne.
26 do .....	Steamer Bannockburn.....	26 41		21 nov.....	do Dalhousie.
26 do .....	do Colonial .....	42 32		17 do .....	do Colborne.
4 sept. ....	Goëlette B. L. Pennington..	7 55		18 mai.....	do Dalhousie.
17 do .....	Steamer P. J. Ralph .....	11 92		27 nov.....	do do
5 oct. ....	do W. B. Morley .....	14 32		13 oct. ....	do Colborne.
27 do .....	Remorqueur Escort .....	24 23		1er déc. ....	do do
29 do .....	Steamer Newaygo .....	13 85		7 nov. ....	do Dalhousie.
5 nov. ....	Brigantin No. 111.....	387 85		5 do .....	do Colborne.
12 do .....	Steamer Monteagle.....	14 12		30 do .....	do do

RELEVÉ des dommages causés aux ouvrages du canal Welland pendant l'exercice finissant le 30 juin 1897, et montants payés pour couvrir ces dommages pendant le même exercice.—*Fin.*

Date des dommages.	Nom du navire.	MONTANT DU DOMMAGE.		Date du paiement.	Où PAYÉ.
		Payé.	Impayé.		Bureau du percepteur.
1896.		\$ c.	\$ c.	1897.	
25 nov. ....	Steamer Omaha .....	50 00	.....	28 avril ...	Port-Colborne.
1897.					
24 avril ....	do W. L. Frost .....	5 25	.....	15 mai .....	do Dalhousie.
26 do .....	do J. B. Ketchum .....		13 96	.....	.....
27 do .....	Brigantin J. J. Case .....	21 97	.....	9 juin .....	do do
1 <sup>er</sup> mai .....	Steamer Cuba .....	10 82	.....	28 mai .....	do do
10 do .....	do J. R. Langdon .....	7 54	.....	30 do .....	do do
11 do .....	Brigantin Augustus .....		16 18	.....	.....
13 do .....	Remorqueur Inez .....		14 03	.....	.....
	Total .....	11,434 48	44 19		

RELEVÉ des amendes perçues des propriétaires de navires pour violation des règlements du canal, et des éclusiers pour négligence dans l'exercice de leurs fonctions, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Date des dommages.	Nom du navire.	MONTANT DES AMENDES.		Date du paiement.	Où PAYÉ.
		Payé.	Impayé.		Bureau du percepteur.
1895.		\$ c.	\$ c.	1896.	
24 août .....	Steamer D. R. Vanallen .....	10 00	.....	11 juill. ....	Port-Colborne.
1896.					
26 mai .....	Steamer D. R. Vanallen .....	10 00	.....	1 <sup>er</sup> juill. ....	Port-Dalhousie.
29 juill. ....	do Erin .....	10 00	.....	15 oct. ....	do do
15 août. ....	do Brg. Niagara .....	10 00	.....	22 août. ....	do do
1 <sup>er</sup> déc. ....	Goélette Dolly Mordon .....		10 00	.....	.....
1897.				1897.	
23 avril. ....	Steamer St. Lawrence .....	10 00	.....	6 mai .....	Port-Colborne.
13 mai. ....	do Cuba .....	5 00	.....	15 do .....	do Dalhousie.
1896.	<i>Eclusier.</i>			1896.	
22 juill. ....	Thomas Bradley .....	4 00	.....	25 juill. ....	Port-Dalhousie.
		59 00	10 00		

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

**TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'ancienne écluse de Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.**

MOIS.	BUSC D'AVAL.		MOIS.	BUSC D'AVAL.	
	Maxi- mun.	Minimum.		Maxi- mun.	Minimum.
1896.	pds	pcs.	1897.	pds	pcs.
Juillet.....	11	9	Janvier.....	11	9
Août.....	11	10	Février.....	11	10
Septembre.....	12	7	Mars.....	14	6
Octobre.....	11	6	Avril.....	13	2
Novembre.....	12	1	Mai.....	12	9
Décembre.....	11	10	Juin.....	12	3
	10	7		9	10
	11	1		9	10
	10	5		9	8
	10	3		10	7
	10	4		11	8
	9	10		11	8

**TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'amont de la nouvelle écluse de Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.**

MOIS.	BUSC D'AVAL.		MOIS.	BUSC D'AVAL.	
	Maxi- mun.	Minimum.		Maxi- mun.	Minimum.
1896.	pds	pcs.	1897.	pds	pcs.
Juillet.....	14	8	Janvier.....	14	8
Août.....	14	9	Février.....	14	9
Septembre.....	15	6	Mars.....	17	5
Octobre.....	14	5	Avril.....	16	1
Novembre.....	15	0	Mai.....	15	8
Décembre.....	14	9	Juin.....	15	2
	13	6		12	9
	14	0		12	9
	13	4		12	7
	13	2		13	6
	13	3		14	7
	12	9		14	7

**TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, ancien canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.**

MOIS.	BUSC D'AVAL.		MOIS.	BUSC D'AVAL.	
	Maxi- mun.	Minimum.		Maxi- mun.	Minimum.
1896.	pds	pcs.	1897.	pds	pcs.
Juillet.....	12	4	Janvier.....	10	11
Août.....	12	0	Février.....	11	2
Septembre.....	11	7	Mars.....	11	8
Octobre.....	11	5	Avril.....	12	4
Novembre.....	11	0	Mai.....	12	9
Décembre.....	11	1	Juin.....	12	10
	11	10		10	5
	11	6		10	8
	11	1		10	9
	10	9		11	6
	10	4		12	4
	10	9		12	6



Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RAPPORT

DU

SECRÉTAIRE DU COMITÉ DU CONSEIL PRIVÉ

SUR LES

CHEMINS DE FER.



## COMITÉ DU CONSEIL PRIVÉ SUR LES CHEMINS DE FER.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux, étant le président du comité du Conseil privé sur les chemins de fer, auquel comité la loi de 1888 concernant les chemins de fer et ses amendements impose des devoirs très étendus, il a été jugé opportun de faire ici un relevé succinct des questions soumises au comité durant la période comprise entre le 1er janvier 1897 et le 15 novembre 1897, et des décisions qui ont été prises. Cette énumération s'établit comme suit:—

Requête du chemin de fer de Ceinture de Montréal, demandant la permission de traverser le canal Lachine à Montréal et à la Côte Saint-Paul.—Accordé.

*Hamilton Radial Electric Railway*, demandant la permission de traverser le chemin de fer Grand-Tronc à Burlington.—Accordé.

Compagnie électrique de Hull, demandant la permission de traverser avec ses tramways le chemin de fer Pacifique Canadien à Hull, P.Q.—Accordé.

Municipalité de Matapédia, demandant la permission de traverser, par un chemin public, le chemin de fer Intercolonial à Matapédia.—Accordé.

Municipalité du comté de Pictou, demandant la permission d'ouvrir un chemin public à travers les terrains du chemin de fer Intercolonial à la gare d'évitement de McPhee, à l'est de la rivière à l'Ours.—Accordé.

Compagnie des tramways de London, demandant la permission de traverser les chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique Canadien et London et Port-Stanley dans la ville de London.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, demandant l'approbation des plan et profil d'un passage à niveau de sa voie ferrée sur un chemin entre Caughnawaga et Laprairie, et de la déviation projetée du chemin.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, demandant l'approbation des plans de viaducs en charpente au-dessus des lacs et rivière Kelesquasheshing.—Accordé.

Plainte de la municipalité de Trois-Rivières contre le chemin de fer Pacifique Canadien *re drainage*.—A l'étude.

Ville de Sherbrooke, demandant une nouvelle audition sur la question de savoir qui doit payer le coût des mesures de protection requises aux passages à niveau de certaines rues dans la ville de Sherbrooke traversées par des voies ferrées.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc *re* aiguille de croisement du chemin de fer des Comtés-Unis et du chemin de fer Grand-Tronc, à Saint-Hyacinthe.—A l'étude.

Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc *re* appareils de raccordement et d'évitement au chemin de fer Grand-Tronc par le "Canada Southern Railway" aux usines de la Compagnie de Tourbe et de Combustible d'Ontario.—A l'étude.

Protection devant être établie aux passages à niveau du chemin de fer Intercolonial par la Compagnie des Tramways de Saint-Jean.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant la permission de traverser le grand chemin à la station 100 + 12 à la rivière Chippawa. A l'étude.

Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, demandant la permission de construire un embranchement à Ridgetown.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, demandant la permission de construire un embranchement à Blenheim.—Accordé.



Compagnie du chemin de fer London et Port-Stanley, demandant la permission de construire un embranchement à Port-Stanley.—Accordé.

*Hamilton Radial Electric Company*, demandant la permission de traverser le canal de Burlington.—Accordé.

Fabrique de la paroisse de Sainte-Blaise, demandant la permission de construire un chemin public à travers le chemin de fer Montréal et Champlain (chemin de fer G.-T.).—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Septentrional, demandant la permission de passer sa ligne le long de la rue Cameron, dans le village de Marmora, ainsi que l'approbation de son raccordement avec le chemin de fer Ontario-Central.—Accordé.

Ville de Winnipeg, demandant la permission de construire un pont sur la rue Salter, au-dessus des voies du chemin de fer Pacifique Canadien.—A l'étude.

Chemin de fer Grand-Tronc, demandant la permission de construire un embranchement à Merritton.—A l'étude.

Ville de Toronto, demandant une nouvelle audition *re* traverse des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien sur l'avenue Lansdowne.—A l'étude.

Compagnie du chemin de fer de Kaslo et Slocan, demandant une nouvelle adjudication sur les différends entre cette compagnie et le chemin de fer Nakusp et Slocan à Sandon, C.A.—A l'étude.

Protêt de M. Powell *re* fermeture de la rue Hughson, dans la ville de Hamilton.—Cause renvoyée.

Compagnie des Tramways de Sherbrooke, demandant la modification de l'ordre relatif à l'entrecroisement de sa voie avec celle du chemin de fer Pacifique Canadien dans la ville de Sherbrooke.—Cause retirée.

Comté de Wentworth, demandant la modification de l'ordre du 4 décembre 1896 *re* entrecroisement de certaines rues et chemins de péage dans la ville de Hamilton par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Un nouvel ordre a été donné en cette cause.

Compagnie Electricque de Hull, demandant la permission de traverser la voie du chemin de fer Pacifique Canadien au moyen d'un viaduc.—Accordé.

Chemin de fer Grand-Tronc, *re* appareils de raccordement et d'évitement à l'intersection des voies du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien sur le quai de la Reine à Toronto.—

MM. McDermott et Robinson, demandant la permission d'ouvrir deux rues à travers les voies du chemin de fer Canada-Atlantique.—Cause renvoyée.

Plainte de M. E. Morgan, *re* différence dans les prix exigés pour le transport des pommes par le chemin de fer Grand-Tronc.—A l'étude.

Compagnie de Téléphone Bell, demandant la permission d'augmenter ses prix.—A l'étude.

Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, demandant la permission d'acquérir l'usage d'un lopin de terre situé à Lachine et appartenant au chemin de fer Grand-Tronc, au lieu du lot approuvé par un ordre du comité des chemins de fer.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer des Comtés du Centre, demandant à être dispensée de faire le tassement et le remplage requis par l'article 262 de l'*Acte des chemins de fer*, depuis décembre jusqu'à avril chaque année, les deux mois inclusivement.—Accordé.

Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique, demandant à être dispensée de faire le tassement et le remplage requis par l'article 262 de l'*Acte des chemins de fer*, depuis décembre jusqu'à avril chaque année, les deux mois inclusivement.—Accordé.

Compagnie de chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, demandant à être dispensée de faire le tassement et le remplage requis par l'article 262 de l'*Acte des chemins de fer*, depuis décembre jusqu'à avril chaque année, les deux mois inclusivement.—Accordé.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Requête de la *Northumberland Stone Co.* demandant que la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche soit forcée de mettre un tablier tournant à son pont à travers la rivière Bouctouche.—Accordé.

M. Hugh Maclean, demandant que la Compagnie de chemin de fer des Comtés du Centre soit forcée de mettre un tablier tournant à son pont de chemin de fer au-dessus de la rivière aux Saumons, près de Chipman.—A l'étude.

*Hamilton Radial Electric Railway Co.*, demandant la permission d'exproprier certains terrains à Burlington appartenant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.—A l'étude.

Ville de Toronto, demandant qu'un ordre soit donné pour l'exécution de travaux de protection au passage à niveau de la rue Bay, à Toronto.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant l'approbation des plans et profils de toutes les traverses de chemins publics depuis Waterford jusqu'à Cainville.—Approuvé.

Ville de Toronto, demandant un ordre pour changer la rampe du pont de la rue York.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer du District de Québec, demandant l'approbation du passage à niveau du chemin de fer Pacifique Canadien sur la rue Dalhousie, dans la ville de Québec.—Approuvé.

Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant la permission d'exproprier partie d'une allocation de chemin dans le canton de Barton pour être employée au service de son parc de formation.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Chateauguay et Septentrional, demandant la permission de traverser la voie du tramway de Montréal sur la rue Ontario, dans la ville de Montréal.—Accordé.

Ville de Toronto, demandant un ordre à l'effet que deux certains conduits ou tuyaux pourront être posés et entretenus en dessous des voies des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien sur la rue Esplanade, Toronto.—Accordé.

M. John Owens, demandant la permission de construire un fossé d'irrigation sous le chemin de fer Calgary et Edmonton, sur la section 12, canton 12, rang 1, à l'ouest du 5ème méridien.—A l'étude.

M. R. A. Wallace, demandant la permission de construire un fossé d'irrigation sous le chemin de fer Calgary et Edmonton, sur la sec. 7, canton 19, rang 28, à l'ouest du 4ème méridien.—A l'étude.

Cie d'Irrigation de Calgary, demandant la permission de creuser des fossés à travers les chemins de fer Pacifique Canadien et Calgary et Edmonton.—A l'étude.

Ville de Québec, demandant un ordre approuvant l'ouverture d'une rue à travers la voie ferrée de la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, au niveau des rails, dans la ville de Québec.—Accordé.

Compagnie des Tramways Electriques de Moncton, demandant une prolongation de délai pour poser des appareils d'évitement à l'entrecroisement du chemin de fer Intercolonial par sa propre voie dans la ville de Moncton.—Accordé.

Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc *re* ordres du 29 novembre 1894, au sujet des traverses des chemins de fer à vapeur par les compagnies de Tramways de Montréal et de Toronto, et quant à l'entretien des lumières à signaux, etc.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental (maintenant Compagnie de chemin de fer de la Baie-de-Quinté), demandant la permission de traverser le chemin de fer Pacifique Canadien à Tweed.—A l'étude.

Canton de Shefford, demandant la permission d'ouvrir un chemin à travers les voies du chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly (qui est une division du chemin de fer Vermont-Central) à la Coupe-Gallagher.—A l'étude.

M. Charles Sturrock, demandant un ordre pour forcer la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc à lui rembourser \$1,079.20, excédent payé sur transport de charbon, ainsi qu'à le coût de sa requête.—A l'étude.

Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, demandant la permission de construire un embranchement sur l'allocation de chemin du côté ouest des secs. 22, 27 et 34 du canton 11, rang 2, à l'est du 1er méridien principal, et de continuer le dit embranchement le long de la dite allocation.—À l'étude.

Compagnie de Tramway de London, demandant la permission de traverser le chemin de fer Grand-Tronc sur la rue Rectory, dans la ville de London.—À l'étude.

Compagnie de chemin de fer Ottawa et Montréal, demandant la permission de traverser l'embranchement Rockland du chemin de fer Canada-Atlantique.—À l'étude.

Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, demandant la permission de traverser le chemin de fer Vermont-Central à Iberville.

Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York, demandant l'approbation de l'entrecroisement du chemin de fer Pacifique Canadien à South-Finch.—À l'étude.

Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York, demandant la permission d'avoir accès à sa propriété terminale à Ottawa en passant sur les voies des chemins de fer Canada-Atlantique et Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, ou de poser ses propres voies sur la propriété du gouvernement actuellement louée au chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

Compagnie de chemin de fer Ottawa et New-York, demandant la permission d'entrer à Ottawa sur les voies des chemins de fer Canada-Atlantique et Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, et de se servir de la gare centrale.—À l'étude.

Compagnies des Tramways de Winnipeg, demandant la permission de traverser le chemin de fer Canadien du Pacifique sur la rue Main et l'avenue Higgins, dans la ville de Winnipeg.—À l'étude.

Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant la permission de remblayer en partie le viaduc en charpente sur l'embranchement de Peterborough à Dickson's-Mills.—À l'étude.

Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, demandant la permission de poser une voie d'évitement à partir de sa voie ferrée jusqu'au moulin McLaughlin, coin des rues Baie et Esplanade, Toronto.—À l'étude.

Compagnie de chemin de fer Ontario et Québec (C.P.C.), demandant la permission de changer le tracé de sa ligne entre le chemin Mono et la jonction Melville, dans le canton de Caledon.—À l'étude.

Compagnie de chemin de fer Ontario-Central, demandant la permission d'enlever le tassement ou remplage requis par l'article 262 de l'Acte des chemins de fer, depuis décembre jusqu'à avril, chaque année, les deux mois inclusivement.—À l'étude.

Ville de Galt, demandant la permission d'ouvrir une rue traversant le chemin de fer Canadien du Pacifique à Myrtle Avenue.—À l'étude.

Compagnie de chemin de fer Nakusp et Slocan, demandant la permission de construire un embranchement depuis les Trois-Fourches jusqu'au lac à l'Ours et à Whitewater, dans la Colombie Anglaise.—À l'étude.

COLLINGWOOD SCHREIBER,

*Secrétaire, comité sur les chemins de fer, C.P.*

Préparé par

J. W. PUGSLEY,

*Greffier du comité des chemins de fer C. P.*

PARTIE II

RELEVÉS DU COMPTABLE



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## N<sup>o</sup> 1.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux,  
Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Désignation des travaux.	Imputables sur le capital.		Imputables sur le revenu.		Imputables sur le revenu.	
					Personnel.	Réparations.
CANaux.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Beauharnois.....			9,813	15	21,012	64
Carillon.....			4,939	20	13,780	29
Grenville.....	1,908	44				
Chambly.....			12,665	88	18,754	17
Cornwall.....	438,487	51			15,540	43
Lachine.....	282,052	48	14,664	21	57,533	20
Lac Saint-Louis.....	73,300	41				25,820
Murray.....					5,526	87
Rideau.....	10,720	50	19,079	11	31,461	55
Saut-Sainte-Marie.....	209,561	82			15,381	59
Soulanges.....	363,126	06				7,671
Sainte-Anne.....					2,337	51
Saint-Laurent.....	12,347	31				1,688
Saint-Ours.....					2,135	60
Saint-Pierre.....					2,728	38
Trent.....	486,575	70	13,880	37	4,965	39
Welland.....	2,282	35	22,283	06	88,095	20
Williamsburg, Galops.....	262,793	78	3,880	76	8,697	54
do Rapide Plat.....	205,480	55				8,210
Total.....	2,348,636	91	101,205	74	287,970	36
EN GÉNÉRAL POUR LES CANaux.						
Dragueurs, Lachine.....						2,000
do Rideau.....						6,998
Divers.....			2,479	33	1,137	15
Appoint. et dép. imprévues des empl. aux can.					36,444	26
Ouvrage du dimanche.....					14,839	39
Travaux hydrographiques et inspections.....			458	14		
Total.....			2,937	47	52,440	80
CHEMINS DE FER.						
Annapolis et Digby.....	41,457	29				
Baie-des-Chaleurs.....					18,679	97
Pacifique Canadien.....	14,054	50				
Cap-Breton.....	405	00				
Intercolonial.....	145,142	00			2,925,965	67
Oxford et New-Glasgow.....	3,565	52				
Ile du Prince-Edouard.....					240,489	90
Embranchement de Windsor.....					10,821	04
Total.....	204,624	31			3,195,959	58
EN GÉNÉRAL POUR LES CHEMINS DE FER.						
Congrès International des ch. de fer, Bruxelles.....			97	33		
Statistique des chemins de fer.....			1,310	28		
Subventions aux chemins de fer.....			230,355	30		
Rapport d'enquêtes devant le comité des chemins de fer.....			136	44		
Travaux hydrographiques et inspections.....			3,574	94		
Total.....			235,474	29		

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer  
et canaux, etc.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Imputables sur le capital.		Imputables sur le revenu.		Imputables sur le revenu.	
					Personnel.	Réparations.
	\$	c.	\$	c.	\$	c.
DIVERS.						
Frais de litige .....			6,016	01		
Dépenses d'enquêtes .....					597	39
Appointements d'ingénieurs, dessinateurs, etc. do de commis surnum., etc.....			17,991	50		
			1,135	39		
Total .....			25,142	90	597	39
RÉCAPITULATION.						
Total pour les canaux .....	2,348,636	91	101,205	74	287,970	36
do en général .....			2,937	47	52,440	80
Total pour les canaux .....	2,348,636	91	104,143	21	340,411	16
Total pour les chemins de fer .....	204,624	31			3,195,959	58
do do en général .....			235,474	29		
Total pour les chemins de fer ..	204,624	31	235,474	29	3,195,959	58
Total pour les chemins de fer et canaux, y compris divers .....	2,553,261	22	364,760	40	3,536,968	13
						188,721 79

Montant total dépensé, \$6,643,711.54.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 2.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1897.

CANAL SAINT-PIERRE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.		
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	...	156,523	32							
do depuis do	1868	21,519	72							
do do do	1869	70,719	80							
do do do	1870			46,193	57					
do do do	1871									
do do do	1872						225	36	555	78
do do do	1873						280	00	6,122	07
do do do	1874						343	32	6,539	58
do do do	1875						725	93	1,558	57
do do do	1876						560	00	889	35
do do do	1877			20	97		641	55		
do do do	1878			11,125	00		600	00	17	45
do do do	1879			63,330	18		600	00		
do do do	1880			26,511	51		631	50		
do do do	1881			107,337	75		400	00		
do do do	1882			80,120	54		959	58		
do do do	1883			69,434	76		1,920	54	200	63
do do do	1884			484	00		2,089	19	232	42
do do do	1885						2,601	47	367	85
do do do	1886			2,471	40		1,929	11	183	11
do do do	1887			16,820	15		2,360	67	297	81
do do do	1888			2,316	85		2,777	13	343	23
do do do	1889			1,087	75	750	3,217	77	1,588	40
do do do	1890						3,085	29	353	38
do do do	1891					500	3,110	15	255	34
do do do	1892						3,255	30	312	02
do do do	1893			972	65	510	3,007	70	1,461	24
do do do	1894			14,387	00	30,936	2,938	15	1,856	30
do do do	1895			811	59	9,987	2,935	94	1,986	70
do do do	1896			437	05	3,852	2,499	81	353	55
do do do	1897			868	44	26,222	2,182	04	260	90
do do do	1897			1,455	21	16,743	2,728	38	1	20
Total	.....	*648,755	64	135,697	01	48,605	88		25,736	88

\*Dépense, tel que ci-dessus. . . . . \$ 648,755 64  
 Moins dépense avant la confédération. . . . . 156,523 82

Conforme aux comptes publics, 1897, page xvi. . . . . \$492,232 32

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
 OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.



ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Fin.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE—LEVÉ HYDROGRAPHIQUE.

				Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Revenu.
					\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération. . . . .				1868		
do do depuis do . . . . .				1869		
do do do do . . . . .				1870		
do do do do . . . . .				1871		17,929 34
do do do do . . . . .				1872		6,399 41
do do do do . . . . .				1873		14,943 83
do do do do . . . . .				1874		4,018 90
do do do do . . . . .				1875		443 00
do do do do . . . . .				1876		110 75
do do do do . . . . .				1877		22 30
do do do do . . . . .				1878		
do do do do . . . . .				1879		
do do do do . . . . .				1880		
do do do do . . . . .				1881		520 00
do do do do . . . . .				1882		
do do do do . . . . .				1883		
do do do do . . . . .				1884		
do do do do . . . . .				1885		
do do do do . . . . .				1886		
do do do do . . . . .				1887		
do do do do . . . . .				1888		
do do do do . . . . .				1889		
do do do do . . . . .				1890		
do do do do . . . . .				1891		
do do do do . . . . .				1892		
do do do do . . . . .				1893		
do do do do . . . . .				1894		
do do do do . . . . .				1895		
do do do do . . . . .				1896		
do do do do . . . . .				1897		
Total. . . . .						44,387 53

LEONARD SHANNON,

*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

	Exercice ter- miné le 30 juin.	Imputables sur le capital.		Renouvele- ments imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvernement impérial.....		40,000 00				
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.....		2,547,532 85				
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération.....	1868			1,852 70	13,742 05	10,431 51
do do .....	1869	2,000 00			14,209 02	12,085 84
Premiers frais de construction et d'agrandiss., de 1847 à 1848			2,589,532 85			
Dépensé par le gouvernement canadien.....	1870				15,834 49	13,302 39
do do .....	1871			12,231 40	17,478 52	15,093 25
do do .....	1872	36,708 15			16,076 93	12,334 69
do do .....	1873	7,824 28		35,158 21	23,601 03	34,300 60
do do .....	1874	158,618 35			25,811 07	22,828 66
do do .....	1875	197,420 52			28,592 01	30,057 34
do do .....	1876	327,769 39			33,797 73	29,103 65
do do .....	1877	1,439,375 73			33,148 86	19,824 33
do do .....	1878	1,484,619 63			39,062 97	13,646 41
do do .....	1879	958,053 30			42,338 84	12,400 78
do do .....	1880	369,566 74			38,950 90	10,223 62
do do .....	1881	292,165 51			39,027 99	19,888 33
do do .....	1882	252,821 33		2,978 66	41,158 90	17,116 46
do do .....	1883	396,496 96		1,859 68	45,554 91	18,199 59
do do .....	1884	188,266 18			48,624 51	19,683 24
do do .....	1885	111,215 23			49,004 85	20,199 78
do do .....	1886	210,509 42			50,969 10	19,199 18
do do .....	1887	28,772 52		12,981 59	53,113 97	22,567 81
do do .....	1888	19,414 34		7,996 38	52,229 61	19,999 64
do do .....	1889	76,032 96		972 71	54,110 67	22,957 71
do do .....	1890	7,448 03		8,238 46	53,114 34	22,999 38
do do .....	1891	217 53		16,155 75	59,721 69	36,292 98
do do .....	1892	87,852 35		27,480 80	57,729 37	67,499 62
do do .....	1893	445,983 21		50,937 40	53,185 00	51,616 79
do do .....	1894	64,345 14		15,856 74	60,174 03	40,939 70
do do .....	1895	189,944 36		32,405 20	56,337 44	25,891 45
do do .....	1896	184,998 25		8,193 15	58,342 96	24,950 20
do do .....	1897	282,052 48		14,664 21	57,533 20	25,820 73
Frais du dernier agrandissem.....			7,818,491 89			
Total.....			*10,408,024 74	249,963 04	1,218,576 96	711,455 66

\*Dépense totale au compte du capital, comme ci-dessus..... \$10,408,024 74  
 Moins porté au compte du fleuve Saint-Laurent et des canaux, voir page 9..... \$2,950,104 15  
 Moins dépensé par le gouvernement impérial..... 40,000 00  
2,990,104 15

Conforme au bilan des comptes publics, 1897, page xvi ..... \$7,417,920 59

LEONARD SHANNON,  
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## CANAL BEAUHARNOIS.

	Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé p. le gouvernem. avant la confédération		1,611,424	11						
do depuis do	1868			63,193	75	9,349	99	6,216	98
do do do	1869			55	00	9,626	99	6,498	57
do do do	1870			27	50	10,117	57	6,384	81
do do do	1871					12,316	53	5,722	36
do do do	1872			27	50	11,792	46	15,733	38
do do do	1873			5,122	50	12,210	73	9,882	06
do do do	1874			26	00	15,392	51	10,990	56
do do do	1875			36	00	14,399	32	12,253	01
do do do	1876					14,465	86	17,170	83
do do do	1877					14,377	63	15,207	36
do do do	1878					14,383	37	9,861	05
do do do	1879					15,015	86	10,370	71
do do do	1880	266	15			15,362	61	8,997	34
do do do	1881					17,659	93	10,770	67
do do do	1882					18,804	53	20,813	86
do do do	1883			6,727	44	18,287	77	15,826	71
do do do	1884			3,277	98	19,107	38	16,232	61
do do do	1885			7,999	79	18,960	40	14,637	70
do do do	1886			8,491	80	19,228	90	14,356	00
do do do	1887			3,633	57	18,867	45	14,999	88
do do do	1888			14,411	97	19,325	05	14,285	98
do do do	1889			10,993	52	20,019	11	14,982	54
do do do	1890					19,847	42	14,999	20
do do do	1891			17,085	68	18,886	86	12,537	39
do do do	1892			1,696	23	20,050	01	14,999	80
do do do	1893					20,348	34	14,107	11
do do do	1894			6,547	72	20,574	53	13,903	46
do do do	1895			27,982	93	20,428	59	12,299	49
do do do	1896					20,725	47	15,050	85
do do do	1897			9,813	15	21,012	64	14,862	98
Total.....		*1,611,690	26	187,150	03	500,945	81	384,955	25

\*Voir page 9 pour total des frais du Saint-Laurent et des canaux.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## CANAUX DU FLEUVE SAINT-LAURENT, LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, ETC.

	Exercice terminé le 30 juin.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.
		\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération .....		18,442 85	98,378 46
do depuis do .....	1868		
do do do .....	1869		
do do do .....	1870		
do do do .....	1871		
do do do .....	1872		
do do do .....	1873	33,241 69	
do do do .....	1874	26,541 30	
do do do .....	1875	20,611 36	
do do do .....	1876	50,215 47	
do do do .....	1877	47,377 31	
do do do .....	1878	5,570 46	
do do do .....	1879	9,265 77	
do do do .....	1880	9,214 56	
do do do .....	1881	6,927 96	
do do do .....	1882	28,933 45	
do do do .....	1883	44,874 31	
do do do .....	1884	89,846 03	
do do do .....	1885	115,110 17	
do do do .....	1886	116,051 73	
do do do .....	1887	74,437 31	
do do do .....	1888	56,482 85	
do do do .....	1889	18,493 92	
do do do .....	1890	23,979 91	
do do do .....	1891	35,137 25	
do do do .....	1892	59,779 31	
do do do .....	1893	52,643 39	
do do do .....	1894	13,721 66	
do do do .....	1895	182,775 75	
do do do .....	1896	7,457 05	
do do do .....	1897	12,347 31	
Total .....		1,159,480 13	98,378 46

### FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX.

Fleuve Saint-Laurent et canaux, comme ci-dessus .....	\$ 1,159,480 13
Canal Beauharnois, voir page 8 .....	1,611,690 26
“ Cornwall “ “ 11 .....	6,392,150 04
Canaux de Williamsburg “ “ 12 .....	4,696,694 04
Lac Saint-Louis “ “ 10 .....	127,962 86
Canal Soulanges “ “ 25 .....	2,639,034 61
“ Lachine, dép. avant la confédération, jusq. 30 juin 1875, voir page 7.	2,950,104 15
Conforme au bilan des Comptes publics, 1897, page xvi .....	\$ 19,577,116 09

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## LAC SAINT-LOUIS.

	Exercice terminé le 30 juin.	Imputables sur le capital.		Imputables sur le revenu.	
		\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération .....					
do depuis do .....	1868				
do do do .....	1869				
do do do .....	1870				
do do do .....	1871				
do do do .....	1872				
do do do .....	1873				
do do do .....	1874				
do do do .....	1875				
do do do .....	1876				
do do do .....	1877				
do do do .....	1878				
do do do .....	1879				
do do do .....	1880				
do do do .....	1881				
do do do .....	1882				
do do do .....	1883				
do do do .....	1884				
do do do .....	1885				
do do do .....	1886				
do do do .....	1887				
do do do .....	1888				
do do do .....	1889				
do do do .....	1890				
do do do .....	1891				
do do do .....	1892				
do do do .....	1893				
do do do .....	1894				
do do do .....	1895		4,753	14	
do do do .....	1896		49,909	31	
do do do .....	1897		73,300	41	
Total .....	*		127,962	86	

\* Inclus dans le total des frais du Saint-Laurent et des canaux, voir page 9

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## CANAL CORNWALL.

	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations			
		\$	c.	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Dépensé par le gouvernement avant la confédération .....		1,933,152	69								
Dépensé par le gouvernement depuis la conf. ..	1868				2,786	00	11,244	47	3,774	18	
do do ..	1869	10,692	04				10,347	91	3,859	14	
do do ..	1870				17,780	05	10,368	16	7,145	42	
do do ..	1871				7	50	11,848	39	8,891	61	
do do ..	1872				10,000	21	10,594	30	8,163	70	
do do ..	1873				1,011	75	13,042	25	12,467	65	
do do ..	1874						13,405	20	7,610	70	
do do ..	1875	1,780	00				13,351	91	7,097	34	
Prem. frais de construction ..				1,945,624	73						
Dépensé par le gouvernement fédéral ..	1876						13,320	61	6,423	67	
do do ..	1877	49,211	37				13,375	70	6,440	54	
do do ..	1878	145,015	45				13,825	50	4,935	21	
do do ..	1879	143,092	05				13,817	96	4,983	15	
do do ..	1880	109,454	95				14,440	33	9,735	76	
do do ..	1881	53,948	14				15,173	60	5,524	10	
do do ..	1882	44,587	61				15,052	20	6,634	62	
do do ..	1883	21,723	93				18,283	67	8,361	71	
do do ..	1884	23,018	13				18,475	48	9,007	73	
do do ..	1885	62,034	90		16,298	96	15,988	96	12,368	51	
do do ..	1886	57,820	83		6,960	95	15,994	80	11,832	83	
do do ..	1887	46,966	43				17,520	54	12,100	29	
do do ..	1888	67,945	74				16,938	54	13,942	64	
do do ..	1889	163,993	85				17,890	55	58,205	26	
do do ..	1890	365,038	01		2,000	00	17,063	49	12,758	18	
do do ..	1891	599,001	85		1,459	98	16,077	72	9,830	05	
do do ..	1892	398,555	25		2,345	26	15,596	66	9,864	36	
do do ..	1893	352,536	13				15,173	01	9,668	14	
do do ..	1894	404,990	22				15,344	02	7,733	54	
do do ..	1895	450,689	65		21,497	74	15,414	56	13,053	55	
do do ..	1896	448,408	31		2,175	00	15,472	26	25,259	56	
do do ..	1897	438,487	51				15,540	43	16,438	32	
Coût d'agrandissement .....				4,446,525	31						
Total .....				*6,392,150	04	84,323	40	439,983	18	334,111	46

\* Inclus dans le coût total des canaux du Saint-Laurent, voir page 9.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

État indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Exercice terminé le 30 juin	Capital.				Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.		Réparations	
	Pointe Farran.		Total.			Rapide Plat.	Galops.	Rapid.	Total.
	\$	c.	\$	c.					
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, premiers frais de construction									
Dépensé par le gov. depuis la confédération.	1868				1,077 00				
do	1869								
do	1870								
do	1871								
do	1872								
do	1873								
do	1874								
do	1875								
do	1876								
do	1877								
do	1878								
do	1879								
do	1880								
do	1881								
do	1882								
do	1883								
do	1884								
do	1885								
do	1886								
do	1887								
do	1888								
do	1889								
do	1890								
do	1891								
do	1892								
do	1893								
do	1894								
do	1895								
do	1896								
do	1897								
Total									

Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1896	4,980 00	150,744 16	286,306 96	442,121 12	8,607 04	9,588 51	9,038 00
do	1897		202,798 78	205,480 55	408,274 33	3,880 76	8,607 54	8,210 71
Total		7,833 76	1,064,158 87	1,701,559 24	*4,691,684 04	33,371 06	228,623 75	212,573 91

\* Premiers frais de construction ..... \$1,320,655 54  
 Frais d'agrandissement ..... 3,376,038 50  
 Total ..... \$4,696,694 04

Y compris le coût total des canaux du fleuve Saint-Laurent, page 9.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
 OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*

## CANAL WELLAND.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Gouvernement impérial.....		222,220 00			
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....		7,416,019 83			
do depuis do ..	1868	12,097 84		37,679 05	38,852 96
do do do ..	1869	43,486 36		39,060 61	50,773 03
do do do ..	1870		22,173 72	40,340 45	65,009 19
do do do ..	1871		48,569 10	42,383 33	53,381 02
do do do ..	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
do do do ..	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
do do do ..	1874	746,420 61		50,966 48	103,666 99
do do do ..	1875	1,047,119 91		52,595 00	88,539 99
do do do ..	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
do do do ..	1877	2,199,962 61		59,963 47	49,783 93
do do do ..	1878	2,138,392 99		60,138 59	66,393 53
do do do ..	1879	1,552,697 41		59,942 23	56,755 57
do do do ..	1880	1,252,924 75		63,198 10	76,535 25
do do do ..	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
do do do ..	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
do do do ..	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
do do do ..	1884	432,336 21		113,276 87	90,926 97
do do do ..	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
do do do ..	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
do do do ..	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 50
do do do ..	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
do do do ..	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
do do do ..	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
do do do ..	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
do do do ..	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
do do do ..	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
do do do ..	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
do do do ..	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
do do do ..	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
do do do ..	1897	2,282 35	22,283 06	88,095 20	41,247 81
Total.....		*23,771,635 76	401,716 30	2,352,982 87	2,066,842 28

Dépense totale comme ci-dessus ..... \$ 23,771,635 76

Moins, dépense par le gouvernement impérial ..... 222,220 00

Conforme au bilan des comptes public, 1897, page xvi. .... \$ 23,549,415 76

Premiers frais de construction, y compris ceux du premier agrandissement..... \$ 7,693,824 03

Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland. .... 16,077,811 73

Dépense totale comme ci-dessus..... \$ 23,771,635 76

LEONARD SHANNON,

*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.





ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## CANAUX CARILLON ET GRENVILLE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gouvernement impérial.....		*							
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....		63,053 64							
do depuis do .....	1868			19,817 22		6,301 88		8,911 28	
do do do .....	1869					6,549 38		10,157 42	
do do do .....	1870			4,167 96		6,617 81		9,852 09	
do do do .....	1871			23,119 37		8,676 90		8,218 24	
do do do .....	1872		165,257 28			8,324 51		17,235 31	
do do do .....	1873		133,199 10		3,051 38	10,068 28		8,781 50	
do do do .....	1874		245,258 38			10,710 88		10,605 82	
do do do .....	1875		339,864 76			10,378 57		18,520 44	
do do do .....	1876		326,203 16			10,764 38		11,475 96	
do do do .....	1877		245,738 04			11,050 27		10,304 06	
do do do .....	1878		22,676 20			11,401 30		5,082 72	
do do do .....	1879		243,141 24			11,501 22		7,629 98	
do do do .....	1880		281,514 27			11,959 14		7,625 54	
do do do .....	1881		336,707 53			13,059 18		8,076 91	
do do do .....	1882		433,084 39			14,387 49		7,582 68	
do do do .....	1883		433,575 10			17,479 58		8,310 02	
do do do .....	1884		399,267 16			17,393 91		7,918 42	
do do do .....	1885		157,187 72			19,702 30		10,429 26	
do do do .....	1886		104,973 24		75 00	20,597 82		9,303 31	
do do do .....	1887		20,747 11			20,011 36		10,554 41	
do do do .....	1888		38,996 29			21,531 12		10,036 62	
do do do .....	1889		298 17			22,098 88		10,135 66	
do do do .....	1890		17 58		4,526 61	15,896 16		7,582 38	
do do do .....	1891				4,395 25	21,230 22		10,796 68	
do do do .....	1892		34,585 64		15,036 48	17,458 69		8,620 15	
do do do .....	1893		207 00		42,298 74	16,762 71		10,669 28	
do do do .....	1894		385 55		20,034 94	14,144 98		11,620 09	
do do do .....	1895				5,963 76	15,453 21		12,303 25	
do do do .....	1896		3,850 31			13,995 69		12,161 10	
do do do .....	1897		1,908 44		4,939 20	13,780 29		11,607 95	
Total.....	†	4,031,697 30		147,425 91		419,288 11		302,108 53	

\*Dépense non donnée—les archives relatives à cette dépense étaient au bureau des terres de l'artillerie à Montréal et furent détruites par le feu en 1852.

†Inclus dans le total des frais des travaux de la rivière Ottawa, voir page 18, frais de l'agrandissement, \$3,968,643.66.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## ÉCLUSE ET JETÉE DE LA CULBUTE.

	Exercice terminé le 30 juin,	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouv. depuis la confédération . . .	1868				
do do do . . .	1869				
do do do . . .	1870				
do do do . . .	1871				
do do do . . .	1872				
do do do . . .	1873		835 53		
do do do . . .	1874		38,388 99		
do do do . . .	1875	63,659 29			
do do do . . .	1876	76,842 44			
do do do . . .	1877	56,081 87			
do do do . . .	1878	5,933 53			
do do do . . .	1879	20,694 19			
do do do . . .	1880	16,688 20		202 50	259 31
do do do . . .	1881	4,721 62		962 85	
do do do . . .	1882	29,567 15		790 00	162 33
do do do . . .	1883	14,249 60		695 00	288 99
do do do . . .	1884	8,151 16		733 50	
do do do . . .	1885	19,071 76		730 00	572 75
do do do . . .	1886	26,385 27		730 00	2,396 14
do do do . . .	1887	7,760 88		730 00	967 33
do do do . . .	1888	7,573 99		739 50	730 60
do do do . . .	1889	17,112 01		1,050 00	116 53
do do do . . .	1890	2,818 35		747 83	
do do do . . .	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
do do do . . .	1892		1,546 25	736 00	
do do do . . .	1893		1,420 65	749 00	13 55
do do do . . .	1894		2,540 14	730 00	494 43
do do do . . .	1895		1,475 26	436 05	434 28
do do do . . .	1896				
do do do . . .	1897				
Total . . . . .		*370,494 46	55,328 87	11,507 48	6,936 15

\*Y compris le coût total des travaux de la rivière Ottawa, voir page 18.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## CANAL RIDEAU.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gouvernement impérial.....		3,911,701	47						
Dépendé par le gouv. avant la Confédération.....		153,062	60						
do depuis do.....	1868	166	50	7,298	12	18,397	28	16,475	21
do do do.....	1869					19,250	71	13,140	77
do do do.....	1870			13	16	20,022	37	19,469	33
do do do.....	1871			11,732	98	22,814	58	18,120	52
do do do.....	1872			4,967	50	22,139	48	14,005	32
do do do.....	1873			18,070	97	22,841	51	26,074	49
do do do.....	1874			5,793	16	26,815	44	22,957	40
do do do.....	1875	9,310	85			26,553	37	19,699	81
do do do.....	1876	2,163	96			26,430	77	14,428	25
do do do.....	1877	214	11			25,959	56	14,198	18
do do do.....	1878					26,651	51	11,034	22
do do do.....	1879	7,703	88			26,042	52	7,134	55
do do do.....	1880					26,463	88	11,434	05
do do do.....	1881			133	50	26,024	71	8,627	00
do do do.....	1882					26,915	29	13,860	28
do do do.....	1883			70	65	27,322	81	23,524	84
do do do.....	1884			4,597	50	26,938	95	19,245	02
do do do.....	1885			2,098	76	26,971	32	18,189	55
do do do.....	1886			550	00	27,045	95	35,648	04
do do do.....	1887			20,823	96	29,440	46	18,565	34
do do do.....	1888			18,889	48	33,458	83	25,478	87
do do do.....	1889			6,665	22	33,801	77	18,106	36
do do do.....	1890			21,124	10	34,270	57	18,025	21
do do do.....	1891			20,967	25	34,641	98	21,537	56
do do do.....	1892			31,363	23	35,500	82	21,507	16
do do do.....	1893			24,274	71	35,022	49	18,789	50
do do do.....	1894			14,485	11	34,943	35	16,939	47
do do do.....	1895			31,559	48	33,827	08	19,897	32
do do do.....	1896			21,452	29	34,052	77	30,196	38
do do do.....	1897	10,720	50	19,079	11	31,461	55	29,535	94
Total.....		*4,095,043	87	286,010	24	842,023	68	565,845	94

\* Travaux de la rivière Ottawa.

Ecluse Sainte-Anne, page 15.....		\$1,170,215	63
Canaux de Carillon et Grenville, page 16.....		4,031,697	30
Canal de la Culbute, page 17.....		379,494	46
Canal Rideau tel que ci-dessus.....	\$4,095,043	87	
Moins dépensé par le gouvernement impérial.....	3,911,701	47	
		183,342	40
Total des travaux à Ottawa (Capital).....		\$5,764,749	79
Dépenses ajoutées sur glissoirs et estacades avant la confédération.....	\$ 719,247	13	
Depuis la confédération.....	7,243	60	
Dépenses ajoutées sur les canaux des Chats avant la confédération.....	482,950	81	
Dépenses ajoutées en 1881, imputé à Divers, voir page 229, partie ii Comptes Publics.....	1,136	84	
Montant ajouté transféré, voir page xxxvi des Comptes Publics, bilan de 1881.....	233,555	85	
		1,444,134	23
Moins dépensé avant la Confédération, transféré aux comptes du revenu.....	320,618	28	\$7,208,884 02
Moins dépensé, 1872, sur les canaux de Carillon et Grenville, tel que démontré dans le bilan des Comptes Publics, page xx, sous Divers.....	165,257	28	485,875 56
Correspondant avec le bilan, Comptes Publics, 1897, page xvi.....		\$6,723,008	46

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc. — *Suite.*

## ÉCLUSE SAINT-OURS.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération.....	1868	121,537 65			
do depuis do .....	1869			1,532 75	753 74
do do do .....	1870			1,755 15	1,399 18
do do do .....	1871			1,458 09	1,006 22
do do do .....	1872			1,414 48	1,210 98
do do do .....	1873			1,565 80	1,263 19
do do do .....	1874			2,076 50	1,575 10
do do do .....	1875			2,219 13	2,363 42
do do do .....	1876			1,362 22	1,245 69
do do do .....	1877			1,403 92	1,601 71
do do do .....	1878			1,533 40	750 80
do do do .....	1879			1,556 65	283 77
do do do .....	1880			1,581 55	456 07
do do do .....	1881			1,614 01	705 54
do do do .....	1882			1,741 97	1,299 77
do do do .....	1883			2,002 71	1,902 41
do do do .....	1884		17,230 32	2,361 65	2,188 08
do do do .....	1885		5,279 17	2,315 37	1,494 99
do do do .....	1886		4,700 64	2,271 57	3,652 63
do do do .....	1887			2,311 70	4,143 47
do do do .....	1888			2,175 37	5,864 78
do do do .....	1889			2,216 04	2,801 17
do do do .....	1890		17,964 45	2,421 14	2,002 63
do do do .....	1891		24,571 96	2,138 40	1,935 44
do do do .....	1892		21,696 74	2,011 08	4,460 16
do do do .....	1893		3,585 34	2,168 44	1,944 33
do do do .....	1894			2,136 66	1,994 34
do do do .....	1895			2,216 68	924 55
do do do .....	1896			2,161 63	915 50
do do do .....	1897			2,094 91	1,678 49
do do do .....	1897			2,135 60	707 06
Total.....		*121,537 65	95,028 62	57,954 57	54,525 21

\*Y compris le coût total du canal Chambly et de la rivière Richelieu, voir page 20.

LEONARD SHANNON.

*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## CANAL CHAMBLY.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		634,711 76			
do depuis do	1868			8,312 90	9,355 70
do do do	1869			8,437 22	13,120 97
do do do	1870			8,934 41	20,180 73
do do do	1871		2,839 85	10,214 71	22,426 33
do do do	1872		1,906 40	9,628 50	22,327 99
do do do	1873		759 00	10,390 44	11,789 27
do do do	1874		2,810 00	11,675 67	16,427 19
do do do	1875	2,415 00		12,201 99	16,306 91
do do do	1876			10,593 14	13,273 56
do do do	1877	80 00		10,281 78	10,111 32
do do do	1878			10,413 99	6,022 96
do do do	1879			11,301 53	8,809 77
do do do	1880			11,516 22	12,377 74
do do do	1881			13,950 47	20,705 17
do do do	1882		31,796 41	16,686 78	16,843 60
do do do	1883		21,332 36	15,904 38	15,182 24
do do do	1884		41,640 77	18,448 85	12,003 34
do do do	1885		21,049 23	18,378 55	13,046 95
do do do	1886		14,547 27	19,501 28	11,999 77
do do do	1887		17,911 17	19,053 62	20,071 37
do do do	1888		63,536 64	20,073 60	11,823 74
do do do	1889		51,437 87	19,679 22	19,392 18
do do do	1890		23,221 48	19,655 38	14,399 93
do do do	1891		43,344 41	19,204 76	11,399 93
do do do	1892		38,353 99	19,665 22	12,976 48
do do do	1893		21,127 65	19,310 29	12,451 03
do do do	1894		8,567 78	19,040 93	11,920 74
do do do	1895		6,147 63	19,325 49	11,779 12
do do do	1896		3,694 63	19,349 65	11,801 12
do do do	1897		12,665 88	18,754 17	13,128 55
Total		*637,206 76	430,690 42	449,885 14	423,455 70

\*Canal Chamblly et rivière Richelieu.

Canal Chamblly comme ci-dessus. . . . . \$ 637,206 76

Ecluse Saint-Ours, voir page 19. . . . . 121,537 65

\$ 758,744 41

Moins la somme déduite à la confédération, voir

Comptes Publics, 1868, partie i, page 9.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.

Canal Chamblly comme ci-dessus . . . . . \$ 634,711 76

Ecluse Saint-Ours, page 19. . . . . 121,537 65

\$ 756,249 41

Rapp. comme actif dans les Comptes Publ., 1868

433,807 83

\$ 322,441 58

D'accord avec les Comptes Publics, 1897, page xvi. . . . . \$ 436,302 83

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## CANAL MURRAY.

	Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c..
Dépensé par le gouv. avant la confédération.....					
do depuis do .....	1868		400 00		
do do do .....	1869				
do do do .....	1870				
do do do .....	1871				
do do do .....	1872				
do do do .....	1873				
do do do .....	1874				
do do do .....	1875				
do do do .....	1876				
do do do .....	1877				
do do do .....	1878				
do do do .....	1879				
do do do .....	1880				
do do do .....	1881				
do do do .....	1882	7,135 63			
do do do .....	1883	84,071 68			
do do do .....	1884	118,187 43			
do do do .....	1885	148,902 66			
do do do .....	1886	179,704 52			
do do do .....	1887	142,563 66			
do do do .....	1888	146,754 37			
do do do .....	1889	215,326 46			
do do do .....	1890	106,760 35		494 31	
do do do .....	1891	61,260 49		5,137 03	173 53
do do do .....	1892	5,964 22		5,803 48	3,505 15
do do do .....	1893	30,838 79		5,499 62	5,341 34
do do do .....	1894			5,667 52	5,295 57
do do do .....	1895			5,354 97	5,063 49
do do do .....	1896			5,409 10	5,410 33
do do do .....	1897			5,526 87	3,966 41
Total.....		*1,247,470 26	400 00	38,892 90	28,755 82

\* D'accord avec les Comptes Publics, 1897, page xvi.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## CANAL DE LA TRENT.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gov. avant la confédération.....		309,371	31						
do depuis do .....	1868								
do do do .....	1869								
do do do .....	1870								
do do do .....	1871								
do do do .....	1872								
do do do .....	1873								
do do do .....	1874								
do do do .....	1875								
do do do .....	1876								
do do do .....	1877								
do do do .....	1878								
do do do .....	1879								
do do do .....	1880	561	50			1,188	92		
do do do .....	1881					2,489	93	3,568	89
do do do .....	1882			5,836	51	2,011	92	2,233	50
do do do .....	1883	40,767	16	9,303	66	2,235	50	8,115	50
do do do .....	1884	120,393	91	6,198	57	2,208	64	3,047	42
do do do .....	1885	121,382	84			3,303	87	5,264	35
do do do .....	1886	75,103	30			1,639	75	4,653	50
do do do .....	1887	179,541	63			1,938	08	5,917	88
do do do .....	1888	114,879	35			1,770	29	6,008	88
do do do .....	1889	47,592	13	29,677	92	3,242	05	5,151	42
do do do .....	1890	58,644	50	11,522	65	3,450	99	5,935	94
do do do .....	1891	9,826	49	3,164	81	3,603	66	730	55
do do do .....	1892	4,457	28	6,506	97	3,695	85	4,888	98
do do do .....	1893	5,962	47	10,838	90	3,739	86	4,721	85
do do do .....	1894	3,412	32	20,403	93	3,785	47	2,087	17
do do do .....	1895	53,907	70	21,143	41	4,184	18	4,988	59
do do do .....	1896	392,976	08	6,185	75	4,349	34	3,374	49
do do do .....	1897	486,575	70	13,880	37	4,965	39	3,329	97
do do do .....								3,497	90
Total.....		2,025,355	67	144,663	45	54,003	69		77,516 78

Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus.....		2,025,355	67
Moins—Dépensé avant la confédération.....	309,371	31	
“ “ année 1880.....	561	50	309,932 81
D'accord avec les Comptes Publics, 1897, page xvi.....	\$	1,715,422	86

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## CANAL TAY.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé p. le gouvern. depuis la confédération.	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882		748 65		
do do do	1883	4,831 80			
do do do	1884	50,878 12			
do do do	1885	92,473 97			
do do do	1886	65,561 51			
do do do	1887	49,617 92			
do do do	1888	54,166 57			
do do do	1889	89,486 18			
do do do	1890	22,226 23		*	*
do do do	1891	17,114 78		*	*
do do do	1892	29,771 65		*	*
do do do	1893			*	*
do do do	1894			*	*
do do do	1895			*	*
do do do	1896			*	*
do do do	1897			*	*
Total.....		†476,128 73	748 65	*	*

\*Compris dans le Canal Rideau.

†D'accord avec les Comptes Publics, 1897, page xvi.

Coût du canal comme ci-dessus.....	476,128 73
Payé en 1896-97 mais imputé comme ayant été voté sous le capital du Canal Rideau—Estimé final, Wm. Davis et Fils.....	10,720 50
Coût total du canal Tay.....	\$ 486,849 23

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

## CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé p. le gouvern. depuis la confédération.	1868								
do do do	1869								
do do do	1870								
do do do	1871								
do do do	1872				949 35				
do do do	1873								
do do do	1874								
do do do	1875								
do do do	1876								
do do do	1877								
do do do	1878								
do do do	1879								
do do do	1880								
do do do	1881								
do do do	1882								
do do do	1883								
do do do	1884								
do do do	1885								
do do do	1886								
do do do	1887								
do do do	1888		8,145 06						
do do do	1889		34,018 95						
do do do	1890		176,568 55						
do do do	1891		325,336 33						
do do do	1892		341,474 31						
do do do	1893		589,801 25						
do do do	1894		1,316,529 29						
do do do	1895		466,151 50				3,432 73		
do do do	1896		189,986 59				16,074 70		2,650 17
do do do	1897		209,561 82				15,381 59		7,671 79
Total.....			*3,657,573 65		949 35		34,889 02		10,321 96

\* D'accord avec les Comptes Publics, 1897, page xvi.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Fin.*

## CANAL SOULANGES.

				Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments, im- putables sur les revenu.	Personnel.	Réparations.
				\$	c.	\$	c.	\$
Dépensé p. le gouvernement. avant la confédérat'n								
do depuis do	do	do	do	1868				
do do do	do	do	do	1869				
do do do	do	do	do	1870				
do do do	do	do	do	1871				
do do do	do	do	do	1872				
do do do	do	do	do	1873				
do do do	do	do	do	1874				
do do do	do	do	do	1875				
do do do	do	do	do	1876				
do do do	do	do	do	1877				
do do do	do	do	do	1878				
do do do	do	do	do	1879				
do do do	do	do	do	1880				
do do do	do	do	do	1881				
do do do	do	do	do	1882				
do do do	do	do	do	1883				
do do do	do	do	do	1884				
do do do	do	do	do	1885				
do do do	do	do	do	1886				
do do do	do	do	do	1887				
do do do	do	do	do	1888				
do do do	do	do	do	1889				
do do do	do	do	do	1890				
do do do	do	do	do	1891				
do do do	do	do	do	1892	54,235	76		
do do do	do	do	do	1893	210,336	24		
do do do	do	do	do	1894	723,380	95		
do do do	do	do	do	1895	752,016	53		
do do do	do	do	do	1896	535,939	07		
do do do	do	do	do	1897	363,126	06		
Total..					*2,639,034	61		

\* Compris dans le coût total du fleuve Saint-Laurent et des canaux, voir partie ii, page 9.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

ÉTAT indiquant le montant dépensé pour construction et élargissement des canaux, au 30 juin 1897.

Canal.	Construction.	Élargissement.	Total.
Saint-Pierre.....	248,762 84	399,992 80	648,755 64
Lachine.....	2,589,532 85	7,818,491 89	10,408,024 74
Beauharnois.....	1,611,690 26	.....	1,611,690 26
Fleuve Saint-Laurent et canaux.....	18,442 85	1,141,037 28	1,159,480 13
Lac Saint-Louis.....	.....	127,962 86	127,962 86
Cornwall.....	1,945,624 73	4,446,525 31	6,392,150 04
Williamsburg {			
Farran's Point.....	.....	7,833 76	.....
Galops.....	.....	1,664,158 87	.....
Rapide Plat.....	.....	1,701,559 24	4,696,694 04
Williamsburg.....	1,320,655 54	2,486 63	.....
Welland.....	7,693,824 03	16,077,811 73	23,771,635 76
Sainte-Anne.....	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Carillon et Grenville.....	73,053 64	3,968,643 66	4,031,697 30
Culbute.....	379,494 46	.....	379,494 46
Rideau.....	4,095,043 87	.....	4,095,043 87
Saint-Ours.....	121,537 65	.....	121,537 65
Chambly.....	637,206 76	.....	637,206 76
Murray.....	1,247,470 26	.....	1,247,470 26
Trent.....	309,932 81	1,715,422 86	2,025,355 67
Tay.....	476,128 73	.....	476,128 73
Saut-Sainte-Marie.....	3,657,573 65	.....	3,649,952 90
Soulanges.....	2,639,034 61	.....	2,639,034 61
Total.....	\$29,189,466 05	40,107,686 01	69,289,531 31

LEONARD SHANNON,

*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.



## PERCEPTEURS des péages sur les canaux—Comptes des recettes.

REVENU DES CANAUX.				REVENU total des canaux.		Loyers de chutes d'eau, etc.		DIVISIONS DE PERCEPTION.		DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU REÇEVEUR GÉNÉRAL.		Total.		Coût du personnel, réparations et bureaux de perception imputable au revenu.	
Péages.	Quotaige et enmagasinage.	Amen-des.	Autres recettes.	Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.		A compte du revenu des canaux.		A compte des loyers de chutes d'eau.		Total.		Coût du personnel, réparations et bureaux de perception imputable au revenu.	
						\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
132,739 98		40 00	39 92	132,819 90	879 50	133,699 40		132,819 90	879 50	133,699 40	133,783 06		133,783 06		
51,038 13		49 00	20 18	51,107 31	709 15	51,816 46		51,107 31	709 15	51,816 46	51,740 53		51,740 53		
306 62				306 62	318 34	624 96		306 62	318 34	624 96	772 01		772 01		
48 99				48 99		48 99		48 99		48 99	579 12		579 12		
725 46				725 46	4,209 43	4,934 89		725 46	4,209 43	4,934 89	211 00		211 00		
81 05				81 05	5 00	86 05		81 05	5 00	86 05	130 00		130 00		
184,940 23		89 00	60 10	185,089 33	6,121 42	191,210 75		185,089 33	6,121 42	191,210 75	141,524 32		141,524 32		
1,028 34		20 00		1,048 34	2,334 50	3,382 84		1,048 34	2,334 50	3,382 84	173,367 65		173,367 65		
31,022 58		60 00		31,122 58	4,331 79	35,504 33		31,122 58	4,331 79	35,504 33	2,065 12		2,065 12		
721 82		25 00		746 82	3,602 95	4,349 77		746 82	3,602 95	4,349 77	1,191 00		1,191 00		
2,510 02			975 29	3,503 85		3,503 85		3,503 85		3,503 85	2,230 25		2,230 25		
25,169 31			14,474 50	42,147 61	24,048 37	66,196 18		42,147 61	24,048 37	66,196 18	7,543 44		7,543 44		
9,500 72				9,500 72		9,500 72		9,500 72		9,500 72	1,197 21		1,197 21		
70,022 79	2,522 34	105 00	15,449 79	88,049 92	34,337 77	122,487 69		88,049 92	34,337 77	122,487 69	188,942 41		188,942 41		
12,388 13		5 00		12,393 13	10 00	12,403 13		12,393 13	10 00	12,403 13	34,725 38		34,725 38		
11,385 86				11,385 86	50 00	11,435 86		11,385 86	50 00	11,435 86	1,691 00		1,691 00		
590 83				590 83		590 83		590 83		590 83	614 40		614 40		
24,364 82		5 00		24,369 82	60 00	24,429 82		24,369 82	60 00	24,429 82	38,618 58		38,618 58		
24,913 34				24,913 34		24,913 34		24,913 34		24,913 34	29,923 92		29,923 92		
6,520 72			8 00	6,528 72	13 00	6,541 72		6,528 72	13 00	6,541 72	1,063 73		1,063 73		
933 14				933 14	3 00	936 14		933 14	3 00	936 14	836 15		836 15		
1,033 76				1,033 76		1,033 76		1,033 76		1,033 76	891 61		891 61		
33,400 96			8 00	33,408 96	10 00	33,424 96		33,408 96	10 00	33,424 96	32,735 41		32,735 41		

2,699 31	42 76		94 50	2,836 57	3,783 25	6,619 82		2,836 57	3,783 25	6,619 82	62,940 44		62,940 44		
1,144 53			33 92	1,144 53	130 00	1,274 53		1,144 53	130 00	1,274 53	2,418 05		2,418 05		
524 16				524 16	80 20	604 36		524 16	80 20	604 36	369 85		369 85		
4,368 00	42 76		128 42	4,539 18	3,993 45	8,532 63		4,539 18	3,993 45	8,532 63	483 32		483 32		
4,530 69			12 00	4,542 69		4,542 69		4,542 69		4,542 69	66,220 66		66,220 66		
4,530 69			12 00	4,542 69		4,542 69		4,542 69		4,542 69	2,720 58		2,720 58		
595 79				595 79	4 00	599 79		595 79	4 00	599 79	236 76		236 76		
595 79				595 79	4 00	599 79		595 79	4 00	599 79	2,965 34		2,965 34		
53 53				53 53		53 53		53 53		53 53	9,788 52		9,788 52		
334 75			118 00	452 75	452 75	904 75		452 75	452 75	904 75	337 05		337 05		
41 86			2 90	44 76	54 00	99 76		44 76	54 00	98 76	10,125 57		10,125 57		
20 45			0 25	20 70	3 00	24 70		20 70	3 00	24 70	8,463 99		8,463 99		
285 37				285 37	44 52	330 89		285 37	44 52	330 89	1 35		1 35		
44 52				44 52		44 52		44 52		44 52	36 30		36 30		
780 48		10 00	121 15	901 63	57 00	958 63		901 63	57 00	958 63	3 25		3 25		
				10 00	10 00	20 00		10 00	10 00	20 00	10 00		10 00		
											24,718 38		24,718 38		
											8,998 46		8,998 46		
											1,920 05		1,920 05		
											940 25		940 25		
											3,470 84		3,470 84		
323,063 76	2,565 10	209 00	15,779 46	341,557 32	44,599 64	386,156 96		341,557 32	44,599 64	386,156 96	529,730 84		529,730 84		
											1,376 43		1,376 43		
											384,780 53		384,780 53		

LEONARD SHANNON,

Comptable.

## LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

Balances dues le 1er juillet 1896.	Echus pendant l'année expirée le 30 juin 1897.		Total.	DESCRIPTION DES TRAVAUX.		Diminution.	Déposé au crédit du receveur général.		Balance due le 30 juin.		Total.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
28,132 79	6,295 89	34,428 68	Canal Welland	6,121 42	28,307 26	34,428 68	3,973 95	3,602 95	3,973 95	3,973 95	3,973 95
3,365 62	608 33	3,973 95	do Williamsburg	4,351 75	1,337 50	5,689 25	5,689 25	4,351 75	1,337 50	5,689 25	5,689 25
1,697 50	3,991 75	9,750 83	do Cornwall	710 00	6,706 33	9,750 83	2,334 50	2,334 50	6,706 33	9,750 83	9,750 83
8,093 50	1,457 33	43,080 35	do Beauharnois	1,249 74	17,782 04	43,080 35	24,043 57	24,043 57	17,782 04	43,080 35	43,080 35
22,595 24	19,485 11	421 84	do Lachine	69 00	301 84	421 84	69 00	69 00	301 84	421 84	421 84
276 84	145 00	6,053 94	do Chambly	2 00	2,058 09	6,053 94	3,993 45	3,993 45	2,058 09	6,053 94	6,053 94
2,717 89	3,333 65	129 00	do Rideau	57 00	72 00	129 00	57 00	57 00	72 00	129 00	129 00
73 00	56 00	10 00	do de la Vallée de la Trent.	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00	10 00
.....	10 00	116 00	do du Saint-Sainte-Marie	16 00	16 00	116 00	16 00	16 00	100 00	116 00	116 00
.....	116 00	8 00	do de Carillon et Grenville	4 00	4 00	8 00	4 00	4 00	4 00	8 00	8 00
.....	4 00	.....	Divers canaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
354 18	.....	354 18	Ventes des terres, chemin de fer Intercolonial	354 18	.....	354 18	.....	.....	.....	.....	354 18
68,310 56	33,705 06	104,015 62	Totaux	2,315 92	57,100 06	104,015 62	44,599 64	44,599 64	57,100 06	104,015 62	104,015 62

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 1er novembre 1897.

LEONARD SHANNON,  
Comptable.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les remboursements des péages des canaux payés pendant l'exercice 1896-97.

Date.	A qui payé.	Remboursements de péages sur	Canaux.	Montant.	Total.
				\$ c.	\$ c.
1896.					
2 oct. . .	Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation. . . . .	Houille, trav. du gouvern.	St-Laurent . .	62 21	
2 do	Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation. . . . .	do do do . . . . .	do . . . . .	94 38	
2 do	Cie de Transbordement de Kingston et Montréal. . . . .	Laissez-passer non empl.	do . . . . .	18 78	
30 do	Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation. . . . .	Houille, trav. du gouvern.	do . . . . .	139 01	
19 nov. . .	Cie de Transbordement de Kingston et Montréal. . . . .	do do do . . . . .	do . . . . .	104 70	
19 do	Cie de Transport de Montréal. . . . .	Ciment do do . . . . .	do . . . . .	17 67	
28 do	Cie de houille de George Hall. . . . .	Houille do do . . . . .	do . . . . .	62 00	
28 do	Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation. . . . .	do do do . . . . .	do . . . . .	89 37	
28 do	Cie de Transport de Montréal. . . . .	Ciment do do . . . . .	do . . . . .	17 78	
1897.					
4 janv. . .	H. Muir et Fils. . . . .	Barge " Riley " . . . . .	do . . . . .	20 27	
do 25	Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation. . . . .	Laissez-passer non empl. et payé 2 fois. . . . .	do . . . . .	53 02	
18 fév. . .	Kingman, Brown et Cie. . . . .	Payé en plus sur quaiage. . . . .	do . . . . .	38 75	
16 mars. .	Ch. de fer de Vermont-Central. . . . .	Maïs et blé. . . . .	do . . . . .	34 50	
17 mai. . .	Capt. Hefferman . . . . .	Houille, trav. du gouvern. . . . .	do . . . . .	227 02	
30 juin . .	do . . . . .	do do do . . . . .	do . . . . .	146 33	
1896.					1,125 79
9 oct. . .	Battle et Newman. . . . .	Matériaux do do . . . . .	Welland . . . . .	55 31	
14 do	G. E. Morden. . . . .	Bois deser. do do . . . . .	do . . . . .	152 01	207 32
	Total . . . . .				1,333 11

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ETAT indiquant les remboursements des loyers payés pendant l'exercice 1896-97.

Date.		Montant.	Total.
		\$ c.	\$ c.
1897.			
22 janv. . .	Dey Frères. . . . .	36 66	
22 mars. . .	Succession de feu Jno. Brannigan. . . . .	6 66	
	Total. . . . .		43 32

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1er novembre 1897.



## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen et Nord-Américain, N.-B.)

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor.		Revenu perçu, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépendé avant la confédération.....		10,766,725	54				
do depuis do .....	1868	483,353	65	359,961	08	420,752	58
do do do .....	1869	282,615	18	387,548	47	455,022	76
do do do .....	1870	1,729,381	49	445,208	75	471,245	09
do do do .....	1871	2,916,782	13	442,993	81	565,713	52
do do do .....	1872	5,131,141	51	595,076	22	622,900	56
do do do .....	1873	5,201,450	37	1,011,892	60	703,458	26
do do do .....	1874	3,614,898	81	1,847,175	24	893,430	17
do do do .....	1875	3,426,099	55	1,532,589	62	861,593	43
do do do .....	1876	1,108,321	59	1,277,197	79	848,861	46
do do do .....	1877	1,318,352	19	1,661,673	55	1,154,445	35
do do do .....	1878	408,816	74	1,811,273	56	1,378,946	78
do do do .....	1879	226,639	19	2,010,183	22	1,294,099	69
do do do .....	1880	2,048,014	60	1,607,956	70	1,520,310	45
do do do .....	1881	608,732	80	1,780,353	53	1,777,856	76
do do do .....	1882	585,568	79	2,080,592	37	2,100,315	85
do do do .....	1883	1,616,632	96	2,383,477	20	2,395,034	99
do do do .....	1884	1,405,377	52	2,366,719	95	2,376,666	19
do do do .....	1885	1,195,363	08	2,460,229	87	2,392,605	00
do do do .....	1886	544,958	17	2,508,473	10	2,406,858	88
do do do .....	1887	823,070	86	2,854,158	91	2,621,337	41
do do do .....	1888	742,203	09	3,300,481	94	2,937,337	40
do do do .....	1889	655,228	13	3,174,785	19	2,923,736	46
do do do .....	1890	365,246	48	3,500,455	80	2,958,243	38
do do do .....	1891	79,929	34	3,691,273	65	3,007,630	51
do do do .....	1892	168,101	77	3,458,891	39	2,978,950	82
do do do .....	1893	228,984	79	3,062,207	45	3,099,815	20
do do do .....	1894	166,362	43	2,999,317	07	3,020,485	74
do do do .....	1895	327,034	51	2,964,940	98	2,979,795	59
do do do .....	1896	259,105	23	3,029,304	08	2,994,201	93
do do do .....	1897	145,142	00	2,936,789	71	2,906,631	25
Total.....		*48,579,634	49	63,543,182	30	57,068,283	46

\* Y compris \$296,872.90 imputés au fonds consolidé.

Coût total de la construction comme ci-dessus..... \$48,579,634 49

Moins montants transférés du capital au fonds consolidé, comme suit:—

	Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.		Chemin de fer Européen et Nord-Américain.	
1868.....	\$	16,800 99	\$	11,302 89
1870.....		34,403 45		1,749 21
1871.....		50,405 69		
1873.....		106,899 59		75,311 08
	\$	208,509 72	\$	83,363 18
				208,509 72

296,872 90

Chemin de fer du Cap-Breton.....	\$48,282,761 59
do Oxford et New Glasgow.....	3,860,289 54
do Prolongement-Est.....	1,949,063 21
	1,324,042 81

Total du coût du système du ch. fer Intercolonial..... \$55,416,157 15

Gouverneur général, wagon "Victoria"..... 1,290 31

Conforme avec les Comptes Publics, 1897, page xvi..... \$55,417,447 46

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépendé par le gouvern. avant la confédération.....				
do depuis do .....	1868			
do do do .....	1869			
do do do .....	1870			
do do do .....	1871			
do do do .....	1872			
do do do .....	1873			
do do do .....	1874			
do do do .....	1875			
do do do .....	1876			
do do do .....	1877			
do do do .....	1878			
do do do .....	1879			
do do do .....	1880			
do do do .....	1881			
do do do .....	1882			
do do do .....	1883			
do do do .....	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
do do do .....	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
do do do .....	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
do do do .....	1887		94,254 04	64,107 10
do do do .....	1888		90,954 73	70,552 20
do do do .....	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
do do do .....	1890		79,102 77	84,658 95
do do do .....	1891	3,255 40	*	†
do do do .....	1892		*	†
do do do .....	1893		*	†
do do do .....	1894		*	†
do do do .....	1895		*	†
do do do .....	1896		*	†
do do do .....	1897		*	†
Total.....		1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

\* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial † Compris dans le revenu du chemin de fer Intercolonial. ‡ Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 32.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

## CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

	Année.	Capital.		Frais d'exploitation.		Revenu reçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le govern. avant la confédération .....							
do depuis do .....	1868						
do do do .....	1869						
do do do .....	1870						
do do do .....	1871						
do do do .....	1872						
do do do .....	1873						
do do do .....	1874						
do do do .....	1875						
do do do .....	1876						
do do do .....	1877						
do do do .....	1878						
do do do .....	1879						
do do do .....	1880						
do do do .....	1881						
do do do .....	1882						
do do do .....	1883						
do do do .....	1884						
do do do .....	1885						
do do do .....	1886		85,610		69		
do do do .....	1887		2,299		62		
do do do .....	1888				500		
do do do .....	1889				17		
do do do .....	1890						
do do do .....	1891						
do do do .....	1892						
do do do .....	1893						
do do do .....	1896						
do do do .....	1897						
Total .....			*88,410		48		

\* 56 Victoria, chap. 6, a transféré le chemin de fer d'embranchement de Carleton à la ville de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de \$40,000, qui fut payée au receveur général en mars 1893.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

	Année.	Capital.		Frais d'exploit- tation.	
		\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération .....	1868				
do do depuis do .....	1869				
do do do do .....	1870				
do do do do .....	1871				
do do do do .....	1872				
do do do do .....	1873				
do do do do .....	1874				
do do do do .....	1875				
do do do do .....	1876				
do do do do .....	1877				
do do do do .....	1878				
do do do do .....	1879				
do do do do .....	1880				
do do do do .....	1881				
do do do do .....	1882				
do do do do .....	1883				
do do do do .....	1884				
do do do do .....	1885				
do do do do .....	1886				
do do do do .....	1887		76,501 89		
do do do do .....	1888		689,450 50		
do do do po .....	1889	1,083,276	60		
do do do do .....	1890	1,170,523	62		
do do do do .....	1891	521,441	62		
do do do do .....	1892	99,936	96		
do do do do .....	1893	59,982	74		
do do do do .....	1894	158,770	61		
do do do do .....	1895		*		
do do do do .....	1896		*		
do do do do .....	1897		405 00		
Total.....		\$3,860,289	54	+	

\* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial.    † Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

§ Compris dans le coût total du système du chemin de fer Intercolonial, voir page 32.

LEONARD SHANNON,

*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

## CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

	Année.	Capital.		Frais d'exploit- tation.	
		\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvernement avant la confédération.....	1868				
do do depuis do .....	1869				
do do do do .....	1870				
do do do do .....	1871				
do do do do .....	1872				
do do do do .....	1873				
do do do do .....	1874				
do do do do .....	1875				
do do do do .....	1876				
do do do do .....	1877				
do do do do .....	1878				
do do do do .....	1879				
do do do do .....	1880				
do do do do .....	1881				
do do do do .....	1882				
do do do do .....	1883				
do do do do .....	1884				
do do do do .....	1885				
do do do do .....	1886				
do do do do .....	1887				
do do do do .....	1888	280,932	35		
do do do do .....	1889	840,553	57		
do do do do .....	1890	434,074	60		
do do do do .....	1891	220,886	39		
do do do do .....	1892	48,745	23		
do do do do .....	1893	7,922	80		
do do do do .....	1894	112,382	75		
do do do do .....	1895	*			
do do do do .....	1896	*			
do do do do .....	1897	3,565	52		
Total .....		1,949,063	21		†

\*Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. †Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡Compris dans le coût total du système du chemin de fer Intercolonial, voir page 32.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE.

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation.		Revenu perçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvernement avant la confédération.	1868						
do depuis do	1869						
do do do	1870						
do do do	1871						
do do do	1872						
do do do	1873						
do do do	1874						
do do do	1875						
do do do	1876						
do do do	1877						
do do do	1878						
do do do	1879						
do do do	1880						
do do do	1881						
do do do	1882						
do do do	1883						
do do do	1884						
do do do	1885						
do do do	1886			49,587	45		
do do do	1887			135,214	38		
do do do	1888			24,157	32		
do do do	1888			397	35		
do do do	1889						
do do do	1890						
do do do	1891			124,568	23		
do do do	1892						
do do do	1893						
do do do	1894			17	99		
do do do	1895						
do do do	1896						
do do do	1897						
Total				*333,942	72		

\*Conforme avec les Comptes Publics de 1897, page xvi.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

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

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation.		Revenu perçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvernement avant la confédération.	1874	3,114,735	11				
do depuis do	1875			750	00		
do do do	1876	46,086	63	49,344	62	24,493	99
do do do	1876	42,546	10	219,930	43	118,060	96
do do do	1877	200,000	00	228,595	25	130,664	92
do do do	1878	6,551	86	221,599	49	135,899	60
do do do	1879	40,129	05	223,313	12	125,855	91
do do do	1880	16,539	82	164,640	55	113,851	11
do do do	1881			203,122	88	131,131	43
do do do	1882		402 03	228,259	97	137,267	54
do do do	1883		57,186 02	252,808	41	146,170	42
do do do	1884		130,663 38	236,428	13	144,504	12
do do do	1885		76,956 56	211,207	01	158,588	06
do do do	1886		4,668 33	216,744	34	155,584	36
do do do	1887		5,800 00	204,237	45	155,303	37
do do do	1888			223,639	95	158,363	62
do do do	1889			247,559	44	171,369	56
do do do	1890			266,485	85	160,971	78
do do do	1891			257,990	08	174,258	05
ds do do	1892		8,300 49	289,706	38	157,442	69
do do do	1893			226,422	17	162,690	42
do do do	1894			226,891	06	158,533	83
do do do	1895			232,905	19	149,654	78
do do do	1896			225,138	56	146,476	54
do do do	1897			240,489	90	153,443	13
Total		3,750,565	38	5,104,210	23	3,270,580	19

LEONARD SHANNON,

*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

	Année.	Construction, y compris subvention de \$25,000,000.		Frais d'exploitation.		Revenu perçu.		
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Dépendé par le gouvernement. avant la confédération.....								
do depuis do ..	1868							
do do do ..	1869							
do do do ..	1870							
do do do ..	1871							
do do do ..	1872		30,148					
do do do ..	1873		489,428					
do do do ..	1874		561,818					
do do do ..	1875		310,224					
do do do ..	1876		1,546,241					
do do do ..	1877		3,346,567					
do do do ..	1877		1,691,149					
do do do ..	1878		2,228,373					
do do do ..	1879		2,240,285					
do do do ..	1880		4,044,522		78,892		104,975	
do do do ..	1881		4,968,503		236,944		291,498	
do do do ..	1882	(1)	4,589,075		1,786			
do do do ..	1883	(2)	10,033,800		266			
do do do ..	1884	(3)	11,192,722		327			
do do do ..	1885	(4)	9,900,281					
do do do ..	1886	(5)	3,672,584					
do do do ..	1887	(6)	915,057					
do do do ..	1888		52,098					
do do do ..	1889		86,716					
do do do ..	1890		40,980					
do do do ..	1891		37,367					
do do do ..	1892		66,211					
do do do ..	1893		413,836					
do do do ..	1894		146,539					
do do do ..	1895		49,209					
do do do ..	1896		65,669					
do do do ..	1897		14,054					
Total.....			*62,733,469	20	318,216	30	396,473	75

\*Ceci s'accorde avec le bilan des Comptes Publics, 1896-97, page xvi.

(1) Comprenant .....	\$2,210,000 00	à compte de subvention.
(2) do .....	5,323,076 00	do
(3) do .....	7,254,208 27	do
(4) do .....	6,862,201 00	do
(5) do .....	2,890,427 00	do
(6) do .....	460,087 13	do

\*\$25,000,000 00

\*Voir aussi état n° 3, page 44, pour cette dépense.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.



## CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

	Année.	Capital.		Frais d'exploitation.	
		\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.....	1868				
do depuis do .....	1869				
do do do .....	1870				
do do do .....	1871				
do do do .....	1872				
do do do .....	1873				
do do do .....	1874				
do do do .....	1875				
do do do .....	1876				
do do do .....	1877				
do do do .....	1878				
do do do .....	1879				
do do do .....	1880				
do do do .....	1881				
do do do .....	1882				
do do do .....	1883				
do do do .....	1884				
do do do .....	1885				
do do do .....	1886				
do do do .....	1887				
do do do .....	1888				
do do do .....	1889		9,847 27		
do do do .....	1890		381,942 75		
do do do .....	1891		196,869 36		
do do do .....	1892		26,129 39		
do do do .....	1893		2,190 62		
do do do .....	1894		1,675 36		
do do do .....	1895		570 55		
do do do .....	1896				
do do do .....	1897		41,457 29		
Total.....			* 660,683 09		

\* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de \$500,000 de subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest, laquelle est aussi indiquée dans l'état des subventions, page 44.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées au compte du capital par les chemins de fer.

Chemins de fer.	—	—
	\$	c
Intercolonial.....	48,282,761	59
Cap-Breton.....	3,860,289	54
Oxford et New-Glasgow.....	1,949,063	21
Prolongement de l'Est.....	1,324,042	81
Wagon "Victoria" du gouverneur général.....	1,290	31
		55,417,447 46
Embranchement de Carleton.....		48,410 48
Montreal and European Short Line.....		333,942 72
Ile du Prince-Edouard.....		3,750,565 38
Pacifique Canadien.....		62,733,469 20
Annapolis et Digby.....		660,683 09
Total.....		122,944,518 33
<i>Memo. re Récapitulation—Chemins de fer.</i>		
Coût total d'après l'état ci-dessus.....		122,944,518 33
Ajoutez les sommes transférées du capital au fonds consolidé, chemin de fer Intercolonial. <i>Voir état page 32.</i> .....		296,872 90
S'accorde avec le coût total de la construction, d'après l'état.....		123,241,391 23

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

## RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER..

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation.		Revenu perçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....		13,881,460	65				
do depuis do	1868	483,353	65	359,961	08	420,752	58
do do do	1869	282,615	18	387,548	47	455,022	76
do do do	1870	1,729,381	49	445,208	75	471,245	09
do do do	1871	2,946,930	45	442,993	31	565,713	52
do do do	1872	5,620,569	67	595,076	22	622,900	56
do do do	1873	5,763,268	81	1,011,892	60	703,458	26
do do do	1874	3,925,123	69	1,847,925	24	893,430	17
do do do	1875	5,018,427	85	1,581,934	24	886,087	42
do do do	1876	4,497,434	75	1,497,128	22	966,922	42
do do do	1877	3,209,502	16	1,890,268	80	1,285,110	27
do do do	1878	2,643,741	73	2,032,873	05	1,514,846	38
do do do	1879	2,507,053	71	2,233,496	34	1,419,955	60
do do do	1880	6,109,077	14	1,851,489	26	1,739,137	25
do do do	1881	5,577,236	73	2,220,421	39	2,200,486	25
do do do	1882	5,175,046	61	2,310,638	54	2,237,583	39
do do do	1883	11,707,619	02	2,636,551	70	2,541,205	41
do do do	1884	14,013,074	89	2,613,508	87	2,551,937	97
do do do	1885	11,224,244	54	2,749,710	53	2,624,243	07
do do do	1886	4,443,220	17	2,819,973	50	2,628,336	35
do do do	1887	1,846,887	18	3,152,650	40	2,840,747	88
do do do	1888	1,763,582	11	3,621,076	62	3,166,253	22
do do do	1889	2,709,857	37	3,513,063	67	3,167,542	67
do do do	1890	2,392,767	99	3,846,044	42	3,203,874	11
do do do	1891	1,184,317	34	3,949,263	73	3,181,888	56
do do do	1892	417,425	73	3,748,597	77	3,136,393	51
do do do	1893	712,917	44	3,288,629	62	3,262,505	62
do do do	1894	585,749	01	3,226,208	13	3,179,019	57
do do do	1895	376,814	83	3,197,846	17	3,129,450	37
do do do	1896	324,774	72	3,254,442	64	3,140,678	47
do do do	1897	204,624	31	3,195,959	58	3,060,074	38
Total .....		123,280,100	92	69,522,382	86	61,196,803	08

\* Montant total payé pour construction..... \$123,280,100 92

Moins montant reçu de la ville de Saint-Jean, N.-B., comme achat de l'embranchement de Carleton.....

40,000 00

Total de la construction..... \$123,240,100 92

Ajoutez—dépense pour le wagon "Victoria" du gouverneur général.....

1,290 31

\$123,241,391 23

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER ET CANAUX.

### DÉPENSES.

Chemins de fer—Compte du capital, <i>voir état page 41</i> . . . . .	\$ 122,944,518 33
Canaux— do do 27 . . . . .	69,297,152 06
<hr/>	
Coût total des chemins de fer et canaux de l'Etat—Compte du capital . . . . .	\$ 192,241,670 39
Subventions aux chemins de fer, imputables sur le fonds consolidé d'après l'état n° 3, page 44 . . . . .	\$ 41,890,887 33
MOINS subventions, déjà comprises dans le compte du capital des chemins de fer (état page 41) au chemin de fer Canadien du Pacifique . . . . .	\$ 25,000,000 00
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest . . . . .	500,000 00
	<hr/>
	25,500,000 00
	<hr/>
	16,390,887 33
*Dépense totale pour chemins de fer et canaux, compte du capital, et subventions aux chemins de fer . . . . .	\$ 208,632,557 72

### REVENU.

Canaux, revenu reçu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1897. (Pour détails, <i>voir page 27</i> ) . . . . .	\$ 11,302,577 27
Chemins de fer, revenu reçu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1897. (Pour détails, <i>voir page 42</i> ). . . . .	61,196,803 08
	<hr/>
Revenu total reçu depuis le 1er juillet 1867 . . . . .	\$ 72,499,380 35
	<hr/>
Memo des frais d'exploitation et d'entretien des chemins de fer et canaux jusqu'au 30 juin 1897 :—	
Canaux, imputables sur le revenu . . . . .	\$ 2,453,498 27
MOINS avant la confédération . . . . .	98,378 46
	<hr/>
	\$ 2,355,119 81
Depuis la confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 30 juin 1897 :—	
Personnel . . . . .	6,764,673 31
Réparations . . . . .	5,282,172 88
	<hr/>
Total des canaux, <i>voir état, page 27</i> . . . . .	\$ 14,401,966 00
Chemins de fer, frais d'exploitation, <i>voir page 42</i> . . . . .	69,522,382 86
	<hr/>
Total . . . . .	\$ 83,924,348 86

\* Cette somme ne comprend pas la subvention annuelle de \$186,600 payable semi-annuellement pendant vingt ans à partir du 1er juillet 1889, à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ; non plus que le paiement annuel de \$119,700 au gouvernement provincial de Québec, comme intérêt à 5 pour 100 sur la somme de \$2,394,000 accordée par 47 Vic., ch. 8 (1884), pour la ligne entre Ottawa et Québec, laquelle somme est maintenant transférée à la dette publique comme obligation. (*Voir Comptes publics, 1896-97, p. X.*) Ces sommes sont administrées par le ministère des finances.

LEONARD SHANNON,  
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 1<sup>er</sup> novembre 1897.

PARTIE III

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## N<sup>o</sup> 1.

### CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

**T**ABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer.

Numéro.	NOM DU CHEMIN DE FER.	SUR LES CHEMINS DE FER SUIVANTS.				
		Nombre de milles construits.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 30 juin 1897.	Subvention payée au 30 juin 1897.	Subvention payée au 30 juin 1897.
				\$ c.	\$ c.	\$ c.
1	Albert-Sud.....	16	16	50,460 00	50,460 00	50,460 00
2	Baie-des-Chaleurs.....	70	70	620,000 00	620,000 00	620,000 00
3	Jonction de Beauharnois.....	19 50	19 50	62,400 00	62,400 00	62,400 00
4	Belleville et Hastings-Nord.....	6 84	6 84	21,888 00	21,888 00	21,888 00
5	Brantford, Waterloo et Lac-Erié.....	18	18	57,600 00	57,600 00	57,600 00
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.....	44 50	44 50	105,200 00	105,200 00	105,200 00
7	Boucotoche et Moncton.....	31 75	31 75	101,600 00	101,600 00	101,600 00
8	Canada-Atlantique.....	54 05	54 05	282,355 20	282,355 20	282,355 20
9	Canada-Central.....	120	120	1,525,250 00	1,525,250 00	1,525,250 00
10	Canada-Est.....	107	107	342,400 00	342,400 00	342,400 00
11	Canadien du Pacifique.....	1,905	1,905	25,000,000 00	25,000,000 00	25,000,000 00
12	do do (prolongement)*.....	185	185	1,580,000 00	1,580,000 00	1,580,000 00
13	Caraqueette.....	67	67	224,000 00	224,000 00	224,000 00
14	Central (du Nouveau-Brunswick).....	44 50	59 50	185,100 00	75,639 00	137,100 00
15	Vallée de la Cornwallis.....	14	14	44,800 00	44,800 00	44,800 00
16	Colombie et Kootenay.....	27 75	27 75	88,800 00	88,800 00	88,800 00
17	Cumberland.....	14	14	39,850 00	39,850 00	39,850 00
18	Cie de chaux du Canada.....	4 80	4 80	15,360 00	15,360 00	15,360 00
19	Cie de houille du Canada.....	27 44	27 44	87,808 00	87,808 00	87,808 00
20	†Comtés de Drummond.....	89 98	135 60	433,920 00	287,936 00	287,936 00
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
22	Erié et Huron.....	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
23	Esquimalt et Nanaimo.....	71	71	750,000 00	750,000 00	750,000 00
24	Cie de pont et de chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie.....	1 33	1 33	30,000 00	30,000 00	30,000 00
25	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.....	12 42	12 42	39,744 00	39,744 00	39,744 00
26	Grand-Oriental.....	12 50	12 50	40,345 00	40,345 00	40,345 00
27	†Grand-Nord.....	44 05	143 59	517,588 00	142,688 00	142,688 00
28	Jonction de Guelph.....	15 25	15 25	46,000 00	46,000 00	46,000 00
29	Embranchement de Harvey.....	3	3	5,553 57	5,553 57	5,553 57
30	Hereford.....	48 50	48 50	155,200 00	155,200 00	155,200 00
31	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	45	50	160,000 00	144,000 00	144,000 00
32	International.....	49	49	156,800 00	156,800 00	156,800 00
33	Joggins.....	12	12	37,500 00	37,500 00	37,500 00
34	Kingston et Pembroke.....	15	15	48,000 00	48,000 00	48,000 00
35	Kingston, Napanee et Ouest.....	61 35	61 35	208,732 80	208,732 80	208,732 80
36	L'Assomption.....	3 50	3 50	11,200 00	11,200 00	11,200 00
37	Lac-Erié et Rivière-Détroit.....	84 04	84 04	338,731 00	338,731 00	338,731 00
38	Colonisation du Lac-Témiscamingue.....	45 84	45 84	310,335 95	310,335 95	310,335 95
39	Leamington et Lac-Sainte-Claire.....	16	16	51,200 00	51,200 00	51,200 00
40	Lotbinière et Mégantic.....	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
41	Montréal et Sorel.....	44 67	44 67	93,757 57	93,757 57	93,757 57
42	Montréal et Lac-Champlain.....	83	83	103,600 00	103,600 00	103,600 00
43	Montréal et Ouest.....	70	70	361,270 00	361,270 00	361,270 00
44	Montréal et Lac-Maskinongé.....	12 90	12 90	41,280 00	41,280 00	41,280 00
45	Montréal et Ottawa.....	33	60	192,000 00	105,600 00	105,600 00
46	Colonisation de Montfort.....	21	33	171,600 00	67,200 00	67,200 00
47	Nakusp et Slocan.....	36 80	38	121,600 00	117,760 00	117,760 00
48	Nouveau-Brunswick et I. P.-E.....	35 45	35 45	113,440 00	113,440 00	113,440 00
A reporter.....		3,815 71	4021 07	35,204,669 09	34,363,684 09	34,425,145 09

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la const.—*Suite.*

Numéro.	NOM DU CHEMIN DE FER.	SUR LES CHEMINS DE FER SUIVANTS.				
		Nombre de milles construits.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 30 juin 1897.	Subvention payée au 30 juin 1897.	Subvention payée au 1er nov. 1897.
				\$ c.	\$ c.	\$ c.
	Report.....	3,815 71	4,021 07	35,204,669 09	34,363,684 09	34,415,145 09
49	Cie de ch. de fer et de h. de N.-Glasgow	12 45	12 45	39,840 00	39,840 00	39,840 00
50	Nord et Jonction du Pacifique.....	110	110	1,320,000 00	1,320,000 00	1,320,000 00
51	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	73 50	73 50	230,700 00	230,700 00	230,700 00
52	Ontario, Belmont et Nord.....	9 60	10	32,000 00	30,720 00	30,720 00
53	Ontario et Québec.....	61 25	61 25	196,000 00	196,000 00	196,000 00
54	Montagne-d'Orford.....	26 50	26 50	84,800 00	84,800 00	84,800 00
55	Cie de ch. de fer et de navig. d'Oshawa.	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
56	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	54	54	320,000 00	284,128 00	284,128 00
57	†Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	107	163	609,600 00	430,400 00	430,400 00
58	Colonisation de Parry-Sound.....	47 75	47 75	152,800 00	152,800 00	152,800 00
59	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	70	70	307,850 00	193,578 00	193,578 00
60	†Jonction de Phillipsburg.....	6 75	7 41	23,712 00	21,600 00	21,600 00
61	Pontiac et Renfrew.....	4 25	4 25	13,600 00	13,600 00	13,600 00
62	Port Arthur, Duluth et Ouest.....	84 75	84 75	271,200 00	271,200 00	271,200 00
63	Québec-Central.....	74 86	74 86	348,342 00	348,342 00	348,342 00
64	Québec et Lac-Saint-Jean.....	245 85	245 85	1,006,743 50	1,006,743 50	1,006,743 50
65	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
66	Shuswap et Okanagan.....	51	51	163,200 00	163,200 00	163,200 00
67	Norfolk-Sud.....	17	17	54,400 00	54,400 00	54,400 00
68	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
69	Tunnel de la frontière Sainte-Clair.	2 23	2 23	375,000 00	375,000 00	375,000 00
70	Saint-Laurent et Basses-Laurentides.....	38 85	38 85	217,600 00	217,600 00	217,600 00
71	St-Louis, Richibouctou et Bouctouche.	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
72	†Saint-Laurent et Adirondack.....	20 32	33 81	108,201 60	65,001 60	65,001 60
73	Témiscouata.....	112 95	112 95	645,950 00	645,950 00	645,950 00
74	Mille-Iles.....	4 33	4 33	24,400 00	24,400 00	24,400 00
75	†Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.....	16	19 50	62,400 00	51,200 00	51,200 00
76	Vallée de la Tobique.....	27 88	27 88	134,016 00	134,016 00	134,016 00
77	Toronto, Grey et Bruce.....	4 60	4 60	14,656 00	14,656 00	14,656 00
78	†Comtés-Unis.....	59	65	208,000 00	187,328 00	187,328 00
79	Jonction de Waterloo.....	10 25	10 25	32,800 00	32,800 00	32,800 00
80	Comtés de l'Ouest.....	20	20	500,000 00	500,000 00	500,000 00
81	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	18 75	18 75	60,000 00	60,000 00	60,000 00
82	Cap de la Madeleine.....	2 32	3	9,600 00	7,424 00	7,424 00
83	†Rive du Golfe.....		17 50	56,000 00	28,635 05	38,400 00
84	†Saint-Stephen et Milltown.....	3 50	4 64	14,848 00	9,635 89	9,635 89
	Total.....	5,281 19	5,573 93	43,201,328 19	41,738,582 13	41,809,808 08

\*Comprend les 160 milles du chemin de fer de la Rive-Nord.

†Par le 60-61 Vict., chap. 4, une subvention de \$3,200 par mille fut autorisée pour un certain nombre de milles de ce chemin de fer spécifiés dans l'Acte de parlement, ainsi que—à part la somme de \$3,200 par mille—une autre subvention de 50 pour 100 sur tant du coût moyen des milles subventionnés, la dite subvention ne devant pas dépasser en totalité la somme de \$6,400 par mille.

La somme de certaines des subventions autorisées par le parlement qui figure dans cet état comprend la portion déterminée des subventions accordées en vertu du 60-61 Vict., chap. 4, savoir : la somme produite par les \$3,200 par mille ; mais l'autre portion est aujourd'hui une somme indéterminée et ne peut, conséquemment, être indiquée ici.

Voici le nombre de milles des chemins de fer subventionnés par le 60-61 Vict., chap. 4 et mentionnés dans cet état :—

	MILLES.
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	56
Jonction de Phillipsburg.....	0 66
Saint-Laurent et Adirondack.....	13 50
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.....	3 50
Comtés-Unis.....	1
Grand-Nord.....	44
Rive-Nord.....	5 50
Saint-Stephen et Milltown.....	1 14
Comté de Drummond.....	42 50



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

**TABLEAU indiquant les chemins de fer qui reçoivent des subventions en argent de montants fixes, payables annuellement ou semi-annuellement pour une période d'années déterminées.**

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles subventionnés.	Montant du versement.	Montant payé au 30 juin 1897.
1	Cie de chemin de fer International (Atlantique et Nord-Ouest).....	252	\$93,300 par 6 mois pour 20 ans	\$ 1,492,800
2	Cie de chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa.....	56	\$3,136 do 21	Rien.
Total.....		308		1,492,800

**ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés par des crédits.**

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant prêté.
		\$	\$ c.
1	Cie de chemin de fer Albert.....	15,000	14,725 56
2	Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie.....	300,000	300,000 00
3	Cie de pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean.....	500,000	433,900 00
		815,000	748,625 56

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails employés.	Subvention sur la valeur des rails.	
			\$ c.	\$ c.
1	Cie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick . . . . .	4,052	83,612 54	83,612 54
2	Cie de chemin de fer Elgin, Petitediac et Havelock . . . . .	2,201	44,252 82	44,252 82
3	Cie de chemin de fer d'embranchement de Chatham . . . . .	958	24,439 84	24,439 84
	Total . . . . .	7,211	152,305 20	152,305 20

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails.	Valeur des rails prêtés.		Observations.
			\$ c.	\$ c.	
1	Cie de chemin de fer Kent-Northern. . . . .	2,549	58,334 27		Par 51 Victoria, chapitre 3, ces rails seront accordés comme subvention (la section du chemin devant d'abord être garnie de rails d'acier neufs ne pesant pas moins de 50 livres par verge linéaire, et après qu'un arrêté en conseil fut passé autorisant le transfert.)
2	Cie de filature de coton de Halifax . . . . .	233	4,335 00		
3	Cie d'acier du Canada . . . . .	597	11,964 66		
4	Cie de chemin de fer Albert . . . . .	726	14,665 45		
	Total . . . . .	4,105	89,299 38		

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés en terres.

Numéro.	Acte.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles sub- ventionnés.	Acres accordées par mille.	Total d'acres accordés.
1	{ 48-49 Vic., c. 60 } 50-51 Vic., c. 22 } 52 Vic., c. 4 }	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta— Ligne-mère, Dunmore à Lethbridge.....	109·50	6,400	700,800
2	{ 52 Vic., c. 4 } 52 Vic., c. 3 }	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta—De Lethbridge à la frontière internationale.....	64·62	6,400	413,568
3	53 Vic., c. 4.....	Ch. de fer de Calgary et Edmonton.....	340·00	6,400	2,176,000
4	44 Vic., c. 1.....	Ch. de fer Canadien du Pacifique—Ligne-mère.....	.....	.....	18,206,986
5	53 Vic., c. 4.....	C. C. P.—Embr. de Deloraine et Napinka.....	18·01	6,400	115,264
6	53 Vic., c. 4....	C. C. P.—Embr. de Glenboro' et Souris.....	45·24	6,400	289,536
7	{ 53 Vic., c. 4 } 54 Vic., c. 10 }	C. C. P.—Emb. de Kenmay et Estevan....	156·86	6,400	1,003,904
8	57-58 Vic., c. 6....	C. C. P.—Emb. de Pipestone.....	31·30	6,400	200,320
9	49 Vic., c. 11.....	Cie de ch. de fer Nord-Ouest-Central.....	50·00	6,400	320,000
10	58 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de fer et de canal Lac-Manitoba....	125·00	6,400	800,000
11	48-49 Vic., c. 60..	Ch. de fer du Manitoba et Nord-Ouest—Ligne- mère.....	430·00	6,400	2,918,400
12	49 Vic., c. 11....	Ch. de fer du Manitoba et Nord-Ouest—Emb. de Binscarth.....	26·00	6,400	
13	53 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de fer du Manitoba et Sud-Est....	98·00	6,400	627,200
14	{ 54-55 Vic., c. 10 } 48-49 Vic., c. 10 }	Cie de ch. de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.	218·25	6,400	1,396,800
15	{ 48-49 Vic., c. 60 } 50-51 Vic., c. 23 }	Cie de bateaux à vapeur et de ch. de fer de Qu Appelle, Lac-Long et Saskatchewan....	253·96	6,400	1,625,344
16	{ 52 Vic., c. 4 } 54 Vic., c. 9 }	Cie de ch. de fer et de houillère de la Vallée du Daim-Rouge.	55·00	6,400	352,000
17	57-58 Vic., c. 6....	Cie de ch. de fer Saskatchewan et de l'Ouest..	15·47	6,400	99,008
18	{ 47 Vic., c. 25, } s. 7. }	Ch. de fer Winnipeg Great Northern.....	900·00	Div. A., 6,400 do B., 12,800 do C., 6,400	8,480,000
			2,937·21		39,725,130

N<sup>o</sup> 2

## LISTE DES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR LE PARLEMENT.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

Par l'acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

- |  |           |
|--|-----------|
| 1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callandar, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$6,000 par mille, ni n'excédant en tout.....  | \$660,000 |
| 2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni n'excédant en tout.....  | 384,000   |
| 3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... | 240,000   |
| 4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni n'excédant en tout.....   | 224,000   |

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité des plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,— et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du ministre ; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55 (1832). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

- |   |           |
|---|-----------|
| 5. Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou", pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans..... | \$150,000 |
|---|-----------|

Par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883*) :—

- |   |         |
|---|---------|
| 6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédia, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 320,000 |
|---|---------|

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

- |   |           |
|---|-----------|
| 7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....  | \$115,200 |
| 8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....  | 160,000   |
| 9. A la Compagnie du chemin de fer la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....   | 256,000   |
| 10. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité.....  | 156,800   |
| 11. A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 102,400   |
| 12. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....  | 160,000   |
| 13. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....   | 89,600    |
| 14. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....   | 80,000    |
| En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.  |           |
| 15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....  | 38,400    |
| 16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—100 milles—une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....   | 660,000   |
| En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.  |           |

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onzes lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par un arrêt du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gou-

vernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vic., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883*):—

- 17.** Des avances en faveur de la "Compagnie du pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, non devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de ..... \$,500,000

Par l'acte 47 Viet., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

- 18.** Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000
- 19.** Et pour la partie entre Montréal et Québec, 120 milles, \$12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 1,440,000
- 20.** Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.
- 21.** Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.
- 22.** A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 211,200
- 23.** Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 960,000
- 24.** A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dunganon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. ....	\$160,000
25.	Au chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	272,000
26.	A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	160,000
27.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
28.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
29.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour une voie ferrée de Frédérickton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883).....	128,000
30.	A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
31.	A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	262,400
32.	A la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
33.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
34.	Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité.....	200,000
35.	Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
36.	Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
37.	Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
38.	Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	217,600
39.	Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	64,000

40. Pour une ligne de chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$128,000
41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shipigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..... 76,800
42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000
43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,\* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*) :—

44. Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'île Vancouver, dont les limites sont fixées par l'acte, et en ayant .... \$750,000

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*) :—

45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 166,400

\*Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus jusqu'à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer jusqu'au port de Québec.



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

46.	A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$118,400
47.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	72,000
48.	A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	128,000
49.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
50.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
51.	A la Compagnie du chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas \$500 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	30,000
52.	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	92,000
53.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
54.	A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas \$1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	10,500
55.	Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600
56.	Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canada-Sud, près Comber, jusqu'au lac Érié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	44,800
57.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de.....	70,000
58.	A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 44 Victoria, chapitre 8, une subvention de.....	320,000
59.	Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne	

- de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de.....\$ 217,600
60. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000
61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

62. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pou-

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

voirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

**63.** Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis à vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moose-Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricion et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

**64.** Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir: une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention ainsi autorisée par le dit acte, pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre d'un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada.

Le dit acte prescrit en outre :—

“ S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition.”

Par l'acte 45 Vict., ch. 10 (1886) *Sanctionné le 2 juin 1886* :—

**65.** Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$96,000

<b>66.</b>	Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll <i>via</i> London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$256,090
<b>67.</b>	A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
<b>68.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
<b>69.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	118,400
<b>70.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	179,200
<b>71.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	128,000
<b>72.</b>	Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
<b>73.</b>	Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
<b>74.</b>	Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
<b>75.</b>	Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
<b>76.</b>	Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
<b>77.</b>	Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Épiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	11,200
<b>78.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec,	

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

<p>une subvention de \$5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité.....</p>	\$361,270
<p><b>79.</b> Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute ou à quelque point situé à l'est de cette ville, dans la comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	22,400
<p><b>80.</b> A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin ; depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....</p>	38,400
<p><b>81.</b> Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	156,800
<p><b>82.</b> A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de \$3,200 par mille).....</p>	186,295
<p><b>83.</b> A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, <i>via</i> Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	38,400
<p><b>84.</b> Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de .....</p>	6,000
<p><b>85.</b> A la Compagnie du chemin de fer Gananoque, Perth et Baie-James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	54,400
<p><b>86.</b> Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	57,600
<p><b>87.</b> Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	80,000
<p><b>88.</b> Pour un chemin de fer de Yamaska à la Rivière-Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	32,000
<p><b>89.</b> Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	89,600
<p><b>90.</b> Pour un chemin de fer de Frédérickton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	70,400

- 91.** Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglaston, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$19,200
- 92.** Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400
- 93.** A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de \$1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas \$1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,900
- 94.** A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin, depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de..... 70,000
- 95.** A la Compagnie du chemin de fer Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de... 15,000

“Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles les subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport au dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

L'article 2 de cet acte confère au gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 42 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*):—

- 96.** A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour douze milles de son chemin à partir de la cité de Sainte-

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant par en totalité.....	\$38,400
97.	A la Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
98.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
99.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
100.	A la Compagnie du chemin de fer Joggins, pour un mille et un quart de son chemin, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	4,000
101.	A la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	6,400
102.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
103.	A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin, depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9 600
104.	A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour dix-huit milles de son chemin, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
105.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
106.	A la Compagnie du chemin de fer Massawippi, pour dix milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
107.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	12,800
108.	A la Compagnie dite <i>Dominion Lime Company</i> , pour sept milles de son chemin, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Com-	

	pagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$22,400
109.	A la Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	54,400
110.	A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de.....	20,000
111.	Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
112.	A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
113.	A la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean, pour trente milles de son chemin, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
114.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin, depuis la Rivière-Saint-François jusqu'au chemin de fer Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	96,000
115.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour six milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
116.	A la Compagnie du chemin de fer Caraquette, pour sept milles de son chemin, à partir de la Caraquette, en bas, jusqu'à Shippigan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité.....	32,000
117.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de.....	217,600
118.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
119.	A la Compagnie du chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge", "La Cave", "Les Erables" et "La Montagne", et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et qua-	



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	rante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Saut proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de.....	\$12,400
<b>120.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	38,400
<b>121.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Jogjins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	17,600
<b>122.</b>	A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long-Saut jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	33,600
<b>123.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	6,400
<b>124.</b>	A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	44,800
<b>125.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de.....	64,000
<b>126.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..	28,800
<b>127.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. ....	96,000
<b>128.</b>	A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention de dépassant pas de \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	41,600
<b>129.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
<b>130.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de.....	89,600

<b>131.</b> Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	\$64,000
<b>132.</b> Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder.....	180,000
<b>133.</b> A. La Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention n'excédant pas.....	118,400

“ Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte pour conférer toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, et qu'il jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

“ Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

“ L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

“ Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes.”

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888). (*Sanctionné le 22 mai 1888*) :—

<b>134.</b>	<b>A</b> la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 43 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas \$3 200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 70,400
<b>135.</b>	<b>A</b> la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	147,200
<b>136.</b>	<b>A</b> la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600
<b>137.</b>	<b>A</b> la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayers-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50 <sup>e</sup> et 51 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 24, une subvention de.....	32,000
<b>138.</b>	<b>A</b> la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de \$31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$9,600; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité.....	41,100
<b>139.</b>	<b>A</b> la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83 $\frac{3}{4}$ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48 <sup>e</sup> et 49 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 59, et 48 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	271,200
<b>140.</b>	<b>A</b> la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50 <sup>e</sup> et 51 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
<b>141.</b>	<b>A</b> la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50 <sup>e</sup> et 51 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 24, une subvention de.....	100,000
<b>142.</b>	<b>A</b> la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis	

	la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Original, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de.....	\$288,000
<b>143. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	83,612 54
<b>144. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	44,252 82
<b>145. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Kent-Nord, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	58,334 27
<b>146. A</b>	la Compagnie de coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	4,335
<b>147. A</b>	la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	11,964 66
<b>148. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant	

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... \$ 14,665 45

- 149. A** la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de ..... 24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront être aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par la gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces subventions, respectivement, payables en argent, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction de ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Viet., ch. 3 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*):—

- 150. A** la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'exédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... \$ 172,400
- 151. A** la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 320,000
- 152. A** la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'exédant pas \$3 200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. 38,400
- 153. A** la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Perry-Sound jusqu'au village de Sutherland ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord et Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'exédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 128,000
- 154.** Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'exédant pas \$3.200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. .... 22,400

<b>155.</b>	Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	\$156,800
<b>156.</b>	Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3, 00 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	128,000
<b>157.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.....	31,771 43
<b>158.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité.....	244,500
<b>159.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.....	145,000
<b>160.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 14, et de la 49 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	35,000
<b>161.</b>	Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young ( <i>Young's-Mills</i> ), dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité .....	16,000
<b>162.</b>	A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité....	375,000
<b>163.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin Jonction de Pontiac du Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	19,200
<b>164.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap-Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité...	96,000
<b>165.</b>	A la Compagnie du Pont de Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province de Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité.....	30,000
<b>166.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	32,000
<b>167.</b>	Pour un chemin de fer depuis un point près de Sycamous, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point	

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	sur le lac Okanagan, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	\$163,200
<b>168.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Cornwallis, pour un mille de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	3,200
<b>169.</b>	A la Compagnie de chemin de fer et de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin, depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Saut, ou depuis le Long-Saut vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité....	48,000
<b>170.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	48,000
<b>171.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000
<b>172.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	158,400
<b>173.</b>	Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul-d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	16,000
<b>174.</b>	A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000
<b>175.</b>	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Bell, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	14,400
<b>176.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000
<b>177.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51 <sup>e</sup> Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant par \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000

<b>178.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	\$48,000
<b>179.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	48,000
<b>180.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	48,000
<b>181.</b>	A la Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000
<b>182.</b>	A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	54,400
<b>183.</b>	Pour un chemin de fer partant du Cap-Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000
<b>184.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Amherstburgh, Lake-Shore et Blenheim, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000

La partie de la subvention de \$3,200 par mille, qui aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour trente milles de son chemin compris entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionné, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des chemins de fer et canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en con-



formité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Clair, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

**185.** Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan-Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan-sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.

Par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

- |  |           |
|--|-----------|
| <b>186.</b> A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..... | \$ 96,000 |
| <b>187.</b> A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.   | 35,200    |

188. A la Compagnie du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	\$600
189. Pour un chemin de fer de Woodstock, <i>via</i> London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, <i>via</i> London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	256,000
190. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	44,800
191. Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	166,400
192. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, <i>via</i> Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
193. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité.....	83,000
194. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de son chemin, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
195. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	16,000
196. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	160,000
197. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
198. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	115,200
199. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
200. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissing, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
201. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de son chemin, de Cobourg au chemin	

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	de fer Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$96,000
202.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	11,200
203.	A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de son chemin, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'État du Maine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
204.	Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, via Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
205.	A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...	14,400
206.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge .....	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur.....	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle .....	6
De Sainte-Adèle au Lac-à-la-Fourche.....	6
Du Lac-à-la-Fourche à Sainte-Agathe.....	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin.....	14
De Saint-Faustin à Saint-Jovite.....	7½
De Saint-Jovite au Lac-du-Sommet.....	8
Du Lac-du-Sommet à la Chute-aux-Iroquois.....	7
De la Chute-aux-Iroquois vers le Désert.....	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise, à être établie comme susdit.

207.	Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$240,000
208.	A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	50,000

<b>209.</b>	A la Compagnie du chemin de fer International, par un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	\$3,840
<b>210.</b>	Pour compléter le chemin de fer Montréal et Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel.....	40,000
<b>211.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	24,000
<b>212.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	10,200
<b>213.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas.....	37,500
<b>214.</b>	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin, depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
<b>215.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin, depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
<b>216.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
<b>217.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
<b>218.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 18 milles de son chemin, depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité.....	57,600
<b>219.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Original, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de.....	288,000

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

<b>220.</b> A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité \$30,000; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette <i>via</i> Charlesbourg jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$38,400.....	\$68,400
<b>221.</b> Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Île du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	9,600
<b>222.</b> A la Compagnie du chemin de fer Colombie et Kootenay, pour 35 milles de son chemin, depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	112,000
<b>223.</b> Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
<b>224.</b> Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
<b>225.</b> A la Compagnie du chemin de fer Vallée du Lac-Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin, depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
<b>226.</b> A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne, depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
<b>227.</b> Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, depuis Perth-Centre vers Plaister Rock Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	35,200
<b>228.</b> A la Compagnie du chemin de fer Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne, entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité....	99,200
<b>229.</b> Pour un chemin de fer depuis la levée de Lachine, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la rivière des Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer, sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles com-

pagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer Erié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1<sup>er</sup> de juillet prochain; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer Inverness et Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé: *An Act to enable the county of Inverness to borrow money*; excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer Lac-Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*):—

**230.** Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton de construire la partie de son chemin qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points; toutefois, le gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*):—

<b>231.</b> A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas \$3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité.....	\$ 28,100
<b>232.</b> A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de \$30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas.....	5,250
<b>233.</b> A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa allant vers Raglan, au lieu de la subvention pour un pareil montant accordé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	22,400
<b>234.</b> A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité.....	92,784
<b>235.</b> A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas \$3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totalité.....	79,700
<b>236.</b> A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	158,400
<b>237.</b> A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de son chemin, à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité.....	46,040
<b>238.</b> A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas \$6,400 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	89,600
<b>239.</b> A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas \$179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas \$12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de \$6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de.....	179,200

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, une subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi

complétée comparativement à celle des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des finances et receveur général une somme n'excedant pas \$1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé; pourvu, en outre, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fidéicommissaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

**240.** A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3. une subvention n'excedant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité ..... \$64,000 00

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit:—

Sections.	Longueur en milles.
De près de Newboro' à Westport.....	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapids.. .. .	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité des plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit:—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quel'une de ces sommes sera payée, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces deniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gou-



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

vernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions sont par le présent autorisés.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte 55-56 Vict., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le 9 juillet 1892*) :—

<b>241.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 58 milles de sa voie, à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake-Shore et Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3.....	\$224,000
<b>242.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 55 milles de sa voie, depuis Barry's-Bay en allant vers le chemin de fer Jonction du Pacifique-Nord, une subvention ne dépassant pas \$6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's-Bay, et ne dépassant pas \$3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant pas en totalité.....	264,000
<b>243.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la tête du lac Lafèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	80,000
<b>244.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'à l'île Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	9,600
<b>245.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie, depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	67,200
<b>246.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Ontario-Central, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	32,000
<b>247.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de.....	15,100
<b>248.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton, pour 32 milles de sa voie, depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas \$3,200 par mille, accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité.....	35,480
<b>249.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 19 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	60,800

<b>250.</b> Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, jusqu'à Saint-Cyprion, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$38,400
<b>251.</b> A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, au lieu de la subvention de \$50,000 accordée à la dite compagnie de chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité.....	80,000
<b>252.</b> A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Spence's-Bridge en allant vers le lac Nicola	80,000
<b>253.</b> A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, depuis un point à ou près Saint-Jean-Deschallons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
<b>254.</b> A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Spring-side, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
<b>255.</b> A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Phillipsburg, pour $6\frac{75}{100}$ milles de sa voie depuis la station de Stan-bridge jusqu'à Phillipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	21,600
<b>256.</b> A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie, depuis un point à ou près Harrow-smith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600
<b>257.</b> Pour un chemin de fer depuis Cap-Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	64,000
<b>258.</b> A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	156,800
<b>259.</b> A la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
<b>260.</b> Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,400
<b>261.</b> Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

<b>262.</b> Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$89,600
<b>263.</b> A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de sa voie, depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
<b>264.</b> A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser \$179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de $3\frac{1}{2}$ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de.....	179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et recevoir général une somme n'excédant pas \$1,170,000 en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de  $3\frac{1}{2}$  pour 100 du montant ainsi déposé; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

**265.** A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions n'excédant pas \$108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3 et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de  $3\frac{1}{2}$  pour 100 du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de \$108,000; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et recevoir général une somme n'excédant pas \$400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de  $3\frac{1}{2}$  pour 100 du montant ainsi déposé, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin des six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer,

et chaque versement subséquent à la fin des six mois suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de cette subvention que la somme, n'excédant pas \$400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des finances avant le 1<sup>er</sup> janvier 1893.

- 266.** A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$64,000
- 267.** A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité ..... 96,800
- 268.** A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnybrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 40,000
- 269.** A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, le chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité..... 44,000
- Dont \$14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de \$30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.
- 270.** A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$96,000
- 271.** A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..... 51,200
- 272.** Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas \$3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité. .... 240,000
- 273.** A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, payable par versements réglés par

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité.....	\$64,000
<b>274. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
<b>275. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
<b>276. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie, depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
<b>277. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
<b>278. A</b>	la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie, depuis Mattawa jusqu'au Long-Sault, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	112,000
<b>279. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 12 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité.....	21,600
<b>280.</b>	Au chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie, depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
<b>281. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de sa voie, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
<b>282. A</b>	la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie, depuis le Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas \$15,000—et n'excédant pas en totalité.....	63,000
<b>283. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Goderich et Wingham, pour 31 milles de sa voie, de Goderich à Wingham, <i>via</i> Port-Albert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	99,200
<b>284. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, depuis Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600

<b>285.</b> A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge et Baysville, pour 15 milles de sa voie, depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$48,000
<b>286.</b> A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie-James, pour 25 milles de sa voie, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
<b>287.</b> Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. ....	160,000
<b>288.</b> A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour 53 $\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	172,400
<b>289.</b> Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, en allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 22 milles de sa voie, entre Saint-Eustache et le Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	38,400
<b>290.</b> Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
<b>291.</b> A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	114,125
<b>292.</b> A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4 $\frac{6}{10}$ milles de sa voie, depuis le quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les dits points, \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	14,720
<b>293.</b> A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 51 $\frac{2}{100}$ milles de sa voie, depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, 12 $\frac{58}{100}$ milles, forment le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie—et pour 2 $\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,024

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le 1<sup>er</sup> jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira."

**294.** Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

**295.** Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à \$12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval.

Par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893). (*Sanctionné le 1<sup>er</sup> avril 1893*) :—

- |  |          |
|--|----------|
| <b>296.</b> A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de sa voie, jusqu'à l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, en allant à la station de la jonction de la Chaudière, sur l'Intercolonial, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | \$64,000 |
| <b>297.</b> A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie, depuis un point à ou près de la ville d'Iberville jusqu'à Saint-Hyacinthe, et de là vers Sorel, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....   | 102,400  |
| <b>298.</b> A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie divisés en deux sections: la première, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au village de Marmora; la  |          |

	seconde, depuis le village de Marmora jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. ....	\$32,000
299.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour 20 milles de sa voie depuis Coehill ou Gilmore, ou quelque point entre Coehill et Gilmore, jusqu'à Bancroft, via L'Amable, ou aussi près de là que possible, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
300.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.....	81,040
301.	A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour 50 milles de sa voie, depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté de Hastings, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 8, et accordée de nouveau par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.....	145,000
302.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour 30 milles de sa voie, depuis Sainte-Martine jusqu'à Saint-Anicet, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité.....	3,500
303.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de sa voie, depuis la ville de Saint-Stephen jusqu'à la ville de Milltown, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	11,200
304.	A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de sa voie, depuis la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente ou son voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.....	30,400
305.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 62 milles de sa voie, depuis la gare de Hull en allant vers le Désert, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité. ....	89,248
306.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de sa voie, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..	48,000
307.	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (ou à la personne, aux personnes ou à la compagnie qui, de l'avis du ministre ou du ministre suppléant de la justice, y auront droit), pour 80 milles de sa voie, depuis Lunenburg, sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point dans le district de New-Germany, avec un tronçon de ¾ de mille environ jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater, et depuis un point à 33½ milles de Lunenburg et allant jusqu'à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, sur les subventions impayées accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une somme n'excédant pas en totalité.....	4,500
308.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 18 milles de sa voie, depuis un point à ou près de New-Glasgow, ou Saint-Lin,	



	jusqu'à Montcalm ou dans le voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 8, et n'excédant pas en totalité.....	\$25,600
<b>309. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de sa voie, depuis Montcalm ou le voisinage jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
<b>310. A</b>	la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie étroite (3 pieds) depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort, et allant vers l'ouest, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	67,200
<b>311. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Maskinongé ou Louiseville, et allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, et pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord des 15 milles susmentionnés en allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	96,000
<b>312. A</b>	la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de sa voie, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité....	97,600
<b>313. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention de .....	20,000
<b>314. A</b>	la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer et de ses embranchements, comme il suit: depuis Port-Oshawa jusqu'à un point à ou près l'emplacement du moulin d'Emondson, près de la rue Mill, dans la ville d'Oshawa—(cette partie étant connue sous le nom de section "du lac" du dit chemin de fer); de là vers un point à ou près l'hôtel de ville, dans la ville d'Oshawa, et de là à la gare d'Oshawa de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (cette partie étant connue sous le nom de section "de la ville" ou section "Nord" du dit chemin de fer), au lieu de la subvention accordée par l'acte 54-55 Victoria, chapitre 8, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera au sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera donné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation et des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil prescrira.

Toutes les dites subventions, respectivement, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté comme il suit:—

(a) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Belmont et Ottawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la première section, un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des dix milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la seconde section :

(b) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Oshawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la section "de la ville" ou "Nord", un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des sept milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la section "du lac" du dit chemin de fer.

Par l'acte 57-58 Vict., chap. 4, (1894). (*Sanctionné le 23 juillet 1894.*)

- |             |  |           |
|-------------|--|-----------|
| <b>315.</b> | A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge à Baysville, pour 15 milles de sa voie partant de Bracebridge et allant vers Baysville, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....   | \$ 48,000 |
| <b>316.</b> | A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, qui a été accordée de nouveau par le chapitre 5 de 1892; le tout n'excédant pas.....   | 86,800    |
| <b>317.</b> | A la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie de Port-Burwell à Tilsonburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....  | 51,200    |
| <b>318.</b> | A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour 18 milles de sa voie, depuis la ville de Brantford jusqu'au village de Hagersville ou le village de Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....   | 4,790     |
| <b>319.</b> | A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie, depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....   | 108,800   |
| <b>320.</b> | A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de sa voie, à partir de Vaudreuil en allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887; pour 30 milles de sa voie, depuis l'extrémité occidentale des 30 milles ci-dessus mentionnés en allant vers Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas..... | 118,400   |

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

<b>321.</b>	Nonobstant l'expiration du délai fixé par le chapitre 2 de 1890, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, et nonobstant ce que contenu d'ailleurs dans le dit chapitre 2, le gouverneur en conseil pourra payer la subvention accordée par le dit chapitre à la compagnie suivant la valeur actuelle des vingt paiements annuels mentionnés au dit chapitre (intérêt calculé à quatre pour cent), pour et lors de l'achèvement de sa voie s'étendant depuis un point entre la rivière de la Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur le chemin de fer International au lac ou près du lac Mégantic, et après inspection et acceptation du dit chemin par l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, une somme totale de.....	\$288,000
<b>322.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Phillipsburg, pour $\frac{67}{100}$ de mille de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Phillipsburg, dans le comté de Missisquoi, et un embranchement jusqu'à la baie de Missisquoi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	2,912
<b>323.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Jean-de-Matha, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	23,600
<b>324.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 50 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$160,000;—aussi, 15 pour 100 sur la valeur d'un pont en bois sur la rivière Ottawa près de Mattawa, ne devant pas dépasser \$15,000 en totalité, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892;—aussi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, pour sa ligne entre le Long-Saut et le lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille de voie ferrée et 15 pour 100 sur la valeur des ponts;—aussi, une somme supplémentaire de \$1,750 par mille de sa dite voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa; le tout n'excédant pas.....	274,940
<b>325.</b>	Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600
<b>326.</b>	Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
<b>327.</b>	Pour un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, et allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 12 milles de son chemin, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	38,400
<b>328.</b>	Pour un chemin de fer partant de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, et allant à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
<b>329.</b>	A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à	

	Culbute et à l'ouest de ce point, une subvention de \$31,500, devant être payée mensuellement, au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise;—et pour 3 milles de sa voie s'étendant depuis un point à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$9,600, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1888; pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient complétés dans les quatre ans de la sanction du présent acte,—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité .....	\$41,100
<b>330.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour la construction ou l'acquisition de 7½ milles de chemin de fer entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	24,000
<b>331.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 85 milles de sa voie entre Aylmer et Pembroke, la balance impayée de la subvention accordée pour le chemin de Hull à Aylmer, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de La Passe, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	73,172
<b>332.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour 3 milles de sa voie depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	4,046
<b>333.</b>	Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial près de Newcastle, <i>via</i> Douglstown, et allant à un point sur la rivière Miramichi, vis-à-vis la ville de Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 10 de 1886, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
<b>334.</b>	Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, et allant jusqu'à Young's Mills, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
<b>335.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer allant de Woodstock à la frontière internationale entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, 26 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	83,200
<b>336.</b>	Pour 90 milles du chemin de fer de Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et depuis un point sur le dit chemin de fer jusqu'à un point à ou près Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, en allant vers un point de l'embranchement projeté de l'Intercolonial sur Dartmouth, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; et aussi, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Shubénacadie, sur la ligne du dit chemin de fer, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de sa construction; le tout n'excédant pas.....	300,000

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

<b>337.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue à la Baie-James, pour 25 milles de son chemin depuis la station de North-Bay ou les environs, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; aussi, pour 43 milles de son chemin depuis North-Bay en allant vers le lac Tamagamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas .....	\$217,000
<b>338.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, en sus des 15 milles déjà subventionnés et construits, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	48,000
<b>339.</b>	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de sa voie allant de Saint-Léonard dans une direction nord vers une jonction avec le chemin de fer Intercolonial à la station de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	96,000
<b>340.</b>	Pour un chemin de fer depuis Lime-Ridge, dans le comté de Wolfe, dans la province de Québec, allant dans une direction nord à travers le comté de Wolfe et dans le comté de Mégantic, distance n'excédant pas 50 milles à partir de Lime-Ridge, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	160,000
<b>341.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Strathroy et Comtés de l'Ouest, pour 25 milles de sa voie à partir de Saint-Thomas et allant à travers les comtés d'Elgin et Middlesex vers la station de Forest ou Park-Hill, sur la ligne du Grand-Tronc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	80,000
<b>342.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 20 milles de sa voie à partir de Parry-Sound et allant à l'est, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
<b>343.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 10 milles de sa voie depuis Little-Current jusqu'à Nelson, sur l'embranchement d'Algoma de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
<b>344.</b>	A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie depuis Iberville jusqu'à Sorel, en sus des 32 milles déjà subventionnés, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,400
<b>345.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 12 milles de sa voie depuis Saint-Jean-de-Matha jusqu'à Sainte-Émilie-de-l'Énergie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .....	38,400
<b>346.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 22 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 15 milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, jusqu'à un point entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
<b>347.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 2 milles de l'embranchement de sa voie sur Chicoutimi, depuis l'extrémité orientale des 50 milles déjà subventionnés et construits dans une direction est jusqu'à l'eau profonde à Chicoutimi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; aussi, pour 12 milles à partir du 52 <sup>me</sup> mille, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas.....	44,800

<b>348.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Ottawa, pour 23 milles de sa voie depuis le point de séparation avec le chemin de Pontiac jusqu'à Ferguson's-Point, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$73,600
<b>349.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 62 milles déjà subventionnés, en allant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	64,000
<b>350.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour 6 milles de sa voie depuis la ville de Chatham jusqu'à Black-Brook, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; au-si, pour 4 milles de sa voie pour un embranchement sur le village de Nelson, une subvention ne dépassant pas \$3,200; le tout n'excédant pas..	32,000
<b>351.</b>	Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer de Canada-Est, jusqu'au village de Stanley, dans le comté d'York, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
<b>352.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale des 15 milles subventionnés par le chapitre 5 de 1892, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
<b>353.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central, pour 15 milles de sa voie depuis la station de Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
<b>354.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 15 milles de sa voie à partir du terminus actuel à Plaister-Rock en allant vers l'est, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
<b>355.</b>	Pour restaurer ou renouveler le pont de chemin de fer, sur le chemin de fer du Sud-Est, qui traverse la rivière Yamaska à Yamaska, une subvention égale au tiers du coût réel de la reconstruction du pont, mais la subvention ne devant pas excéder en totalité.....	50,000
<b>356.</b>	A la Compagnie de charbonnage et de chemin de fer Boston et Nouvelle-Ecosse, pour 10½ milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section déjà subventionnée jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; aussi, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur la ligne du chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale vers Broadcove, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas.....	113,600
<b>357.</b>	Pour un chemin de fer partant de Port-Hawkesbury et allant vers Chéticamp, 25 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	80,000
<b>358.</b>	A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba-Nord-Ouest, pour 100 milles de prolongement de sa ligne principale à partir de son terminus abandonnant 3,200 acres de sa subvention en terres par mille, et tout le chemin devant être exploité comme ligne continue sous une direction unique,—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	320,000
<b>359.</b>	Pour un chemin de fer depuis le confluent des rivières de l'Élan et Kootenay jusqu'à Coal-Creek, distance de 34 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	108,800
<b>360.</b>	Pour un chemin de fer depuis la station d'Abbotsford, sur l'embranchement de la Mission du chemin de fer du Canadien du Pacifique	

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	jusqu'à la ville de Chilliwack, 21 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$67,200
<b>361.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 28 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale de la section de sa ligne subventionnée par le chapitre 5 de 1892, en allant vers le lac Nicola, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	89,600
<b>362.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan, pour 38 milles de sa voie depuis la ville de Nakusp jusqu'à un point à ou près la fourche du creek Carpenter, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	121,600
<b>363.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Kingston, pour 22 milles d'un chemin de fer depuis Portage-du-Fort jusqu'à Upper-Thorne-Centre, via Shawville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
<b>364.</b>	A la Compagnie de fer, de charbon et de chemin de fer de New-Glasgow, pour 5 milles de sa voie, depuis Sunnybrae jusqu'à Kerrowgare, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
<b>365.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour 35 milles de sa voie à partir de Yarmouth en allant vers Shelburne et Lockport, une subvention ne dépassant pas 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	112,000
<b>366.</b>	A la Compagnie du chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, pour 30 milles de chemin de fer depuis Port-Hawkesbury jusqu'à St. Peter's, sur sa ligne de Port-Hawkesbury à Louisbourg, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
<b>367.</b>	Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial entre les stations de Norton et de Sussex, et allant vers Havelock, 20 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
<b>368.</b>	Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Barneville, sur une distance de 10 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
<b>369.</b>	Pour une ligne de chemin de fer partant du Cap de la Madeleine pour se raccorder avec l'embranchement sur les Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique, 3 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600
<b>370.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour un prolongement d'un mille à partir de l'extrémité occidentale de sa voie, afin de le relier au chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas.....	3,200
<b>371.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 30 milles de sa voie à partir de son raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, en allant à l'ouest, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue par le chapitre 2 de 1893, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
<b>372.</b>	A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, et pour 16 autres milles depuis l'extrémité des 16 milles en premier lieu mentionnés jusqu'à Pontypool, au lieu des subventions accordées par le chapitre 2 de 1890 et le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,400

- 373.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point sur la rivière Rouge, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$38,400
- 374.** Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer de Caraquette à ou près le garage de Pokemouche et allant vers le village de Tracadie, 12 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, —excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu, et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, pour quinze milles de chemin entre Montcalm et le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui sera payée comme il suit: lors de l'achèvement des dix-huit milles de New-Glasgow à Montcalm et de deux milles sur les quinze milles de Montcalm au chemin de fer Canadien du Pacifique, un versement proportionnel à la valeur des dix milles sur le nombre total de milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, qui sera établie comme il est dit ci-haut, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement des treize milles restants du dit chemin de fer.

Il n'a pas été donné de subventions par le 58-59 Vict. (1895), non plus que par le 59 Vict. (1896).

Par l'acte 60-91 Vict., ch. 4, 1897 (*Sanctionné le 29 juin 1897*).

**1.** Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de \$3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que \$15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de \$3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen du nombre de milles subventionné qui excédera \$15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de \$6,400 par mille:—

- 375.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York, pour 53  $\frac{87}{100}$  milles de son chemin entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892;
- 376.** A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 101 milles de son chemin entre Kingston, ou un raccordement avec le Grand-Tronc de chemin de fer à Rideau ou quelque autre point près de Kingston, et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892;
- 377.** Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du Pacifique Canadien, à ou près Welsford ou Westfield, ou entre ces deux points, jusqu'à Gagetown, dans le comté de Queen, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 30 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890;
- 378.** A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 50 milles de son chemin depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892;
- 379.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité du 62<sup>e</sup> mille subventionné, dans la direction du Désert, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1894;
- 380.** A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 9 milles de son chemin, pour couvrir une erreur dans le calcul de la distance entre Montcalm et Saint-Tite;
- 381.** A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Gabriel-de-Brandon et de Sainte-Emélie-de-l'Energie, pour 15 milles de son chemin entre Saint-Gabriel et Sainte-Emélie-de-l'Energie, et 5 milles depuis un point sur la ligne-mère jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, faisant en tout 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894;
- 382.** A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 15 milles de son chemin depuis la station Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, comté de Queen, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894;
- 383.** A la Compagnie du chemin de fer de la Rive du Golfe, pour 5  $\frac{1}{2}$  milles de son chemin depuis l'extrémité de la section subventionnée jusqu'à Tracadie et de là jusqu'à la Grande-Tracadie, Nouveau-Brunswick;
- 384.** Pour un chemin de fer depuis Campbellton, sur le chemin de fer Intercolonial, vers Grand-Falls, Nouveau-Brunswick, distance de 20 milles, commençant à Campbellton, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894;
- 385.** A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 7  $\frac{1}{2}$  milles de son chemin entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890;
- 386.** A la Compagnie du chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour 15 milles de son chemin, à partir d'un point sur le Grand-Tronc de chemin de fer entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg, dans la province d'Ontario;

- 387.** A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour  $3\frac{50}{100}$  milles de son chemin à partir du terminus actuel, en passant par Tilsonburg, jusqu'au chemin de fer du Michigan Central, dans la province d'Ontario ;
- 388.** A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 52 milles de son chemin, à partir du point d'intersection du chemin de fer de Jonction du Pacifique Nord, jusqu'à 55 milles à l'ouest de la baie de Barry, et aussi pour 4 milles de son chemin de fer de l'île Parry ;
- 389.** A la Compagnie du chemin de fer du Sud de Pembroke, pour 20 milles de son chemin à partir de Pembroke jusqu'au lac Golden, dans la province d'Ontario ;
- 390.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la rivière La Pluie, pour 80 milles de son chemin, depuis le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et l'Ouest jusqu'au lac La Pluie, dans la province d'Ontario ;
- 391.** A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour 7 milles de son chemin, commençant à un point à ou près la gare de Caradoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et s'étendant jusqu'à la ville de Strathroy ;
- 392.** A la Compagnie des Carrières et du chemin de fer de Philipsburg, pour  $1\frac{60}{100}$  de mille de son chemin, à partir de l'extrémité de la section subventionnée jusqu'au quai de l'Etat à Philipsburg ;
- 393.** A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 1 mille de son chemin entre Johnson et la station de Saint-Grégoire, dans la province de Québec ;
- 394.** A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack, pour  $13\frac{1}{2}$  milles de son chemin entre Beauharnois et Caughnawaga, dans la province de Québec ;
- 395.** A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée Est du Richelieu, pour 24 milles de son chemin entre Iberville et Saint-Thomas, frontière du comté de Missisquoi, dans la province de Québec ;
- 396.** A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol, pour 15 milles de son chemin jusqu'à un point situé à ou près Shawville, dans le comté de Pontiac ;
- 397.** Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près la jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Musquodoboit-d'en-Haut, pour une distance de 40 milles ;
- 398.** A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen à Milton, pour  $1\frac{1}{100}$  mille de son chemin de Milton à Saint-Stephen, dans la province du Nouveau-Brunswick ;
- 399.** Pour un chemin de fer entre Sunny-Brae et Country-Harbour, et entre un point à ou près Country-Harbour Cross-Roads et Guysboro, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 65 milles ;
- 400.** Pour un chemin de fer partant de Hawkesbury, Nouvelle-Ecosse, et allant à Port-Hood et Broad-Cove, 53 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;
- 401.** Pour un chemin de fer partant d'un point situé sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, et allant à la ville de Liverpool *via* le village de Caledonia, ou allant au village de Caledonia *via* Liverpool, ou pour toute partie de ce chemin, la distance entière n'excedant pas 62 milles ;
- 402.** Pour un chemin de fer partant d'Indian-Garden, sur la ligne du chemin de fer mentionné en dernier lieu, et allant à Shelburne, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 35 milles ;
- 403.** A la Compagnie du chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse, pour 51 milles de son chemin entre Yarmouth et Port-Clyde, dans la province de la Nouvelle-Ecosse ;
- 404.** Pour un chemin de fer partant de la station de Brookfield, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Eastville, 30 milles ;

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

- 405.** A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, pour 35 milles de sa voie depuis Saint-Jérôme, dans la province de Québec, jusqu'à Hawkesbury, dans la province d'Ontario ;
- 406.** A la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, pour 42½ milles de sa voie depuis Moose-Park jusqu'à la rivière Chaudière; pourvu que le montant de la dite subvention soit remboursé au gouvernement du Canada dans le cas où le chemin de fer de la compagnie entre Sainte-Rosalie et la rivière Chaudière serait acheté ou affermé pour un nombre d'années par le gouvernement.

**3.** Le Gouverneur en conseil pourra accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction des chemins de fer aussi ci-après mentionnés, savoir :—

- 407.** A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, pour 67 milles de son chemin entre Montcalm et sa jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, la balance impayée des subventions accordées par le chapitre 2 de 1893 et le chapitre 4 de 1894, entre ces points, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... \$182,400
- 408.** A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 85 milles de son chemin entre Aylmer et Pembroke; aussi pour le construction d'un pont sur l'Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1894, et par le chapitre 4 de 1894, n'excédant pas ..... \$114,272
- 409.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 62 milles de son chemin, à partir de Hull en gagnant le Désert, dans la province de Québec, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité..... \$35,872
- 410.** A la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, une subvention pour la reconstruction et l'agrandissement du pont Victoria, sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal, 15 pour 100 du montant qui y sera dépensé, n'excédant pas..... \$300,000
- 411.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort, pour 33 milles de son chemin, entre la jonction de Montfort et Arundel, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$2,000 par mille et n'excédant pas en totalité... \$66,000
- 412.** A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale à Bancroft et Ottawa, la balance impayée de la subvention pour les 5 derniers milles du chemin de fer de la compagnie, le terminus oriental devant être soit au village de Bancroft, soit à quelque point près du chemin d'Hastings, dans le township de Herschell, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité ..... \$16,000
- 413.** A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Ottawa près de Hawkesbury, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas. . . . . \$52,500
- 414.** Pour un pont de chemin de fer et de trafic sur la rivière Ottawa à la Pointe Nepean, entre la cité d'Ottawa et la cité de Hull, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas..... \$112,500

**4.** Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et com-

pléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil.

5. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

6. Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

7. Toute compagnie recevant une subvention, ainsi que mentionné plus haut, excédant \$3,200 par mille, sera tenue de transporter gratuitement, sur la partie du chemin de fer subventionnée, les malles de Sa Majesté pendant une période de dix ans.

Par l'acte spécial 60-61 Vic., chap. 5, 1897. (*Sanctionné le 29 juin 1897*).

1. Sauf les conditions ci-après mentionnées, le Gouverneur en conseil pourra donner à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention pour aider à la construction d'un chemin de fer entre Lethbridge, dans le distrit d'Alberta, passant par la Passe du Nid-de-Corbeau, et Nelson dans la Colombie-Britannique (lequel chemin de fer est ci-après appelé "la ligne du Nid-de-Corbeau"), à concurrence de onze mille piastres par mille, mais ne dépassant pas en totalité la somme de trois millions six cent trente mille piastres, payable par versements lors de l'achèvement de chaque section du dit chemin de fer d'une longueur de pas moins de dix milles, et le reliquat lors de l'achèvement de tout le chemin de fer ; pourvu qu'il soit d'abord passé un contrat entre Sa Majesté et la compagnie, sous telle forme que le Gouverneur en conseil jugera à propos, contenant des stipulations à l'effet suivant savoir :—

De la part de la compagnie :

(a.) Que la compagnie construira ou fera construire le dit chemin par telle route, et suivant tels plans et devis, et dans tel espace de temps, qui seront stipulés au dit contrat, et, lorsqu'il sera terminé, qu'elle l'exploitera à perpétuité ;

(b.) Que la dite ligne de chemin de fer sera construite à travers la ville de Macleod, et qu'une gare y sera établie, à moins que la compagnie ne démontre au Gouverneur en conseil qu'il existe de bonnes raisons pour construire le chemin en dehors des limites de la dite ville, dans lequel cas la dite ligne de chemin de fer sera tracée et la gare établie à une distance d'au plus cinq cents verges des limites de la dite ville ;

(c.) Qu'aussitôt que le dit chemin sera ouvert au trafic jusqu'au lac Kootenay, les tarifs et péages locaux sur ce chemin de fer et sur tout autre chemin de fer employé en correspondance avec lui et aujourd'hui ou à l'avenir possédé ou affermé par la compagnie ou exploité pour son compte, au sud de la ligne-mère de la compagnie, dans la Colombie-Britannique, aussi bien que les tarifs et péages entre tout point de cette ligne ou de ces lignes de chemins de fer et tout point de la ligne-mère de la compagnie dans tout le Canada, ou de tout autre chemin de fer possédé ou affermé par la compagnie, ou exploité pour son compte, y compris ses lignes de bateaux à vapeur

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

dans la Colombie-Britannique, seront au préalable approuvés par le Gouverneur en conseil ou par une commission de chemin de fer, si cette commission est, et lorsqu'elle sera établie par la loi, et ils seront en tout temps et de temps à autre sujets ensuite à revision et contrôle de la manière susdite ;

(d.) Qu'une réduction sera faite dans les prix et péages généraux de la compagnie tels qu'aujourd'hui, ou tels que contenus dans son tarif de fret actuel, quels que soient ceux qui sont maintenant les plus bas, par charge de wagon ou autrement, sur les espèces de marchandises ci-dessous mentionnées, allant vers l'ouest, depuis et y compris Fort-William et tous les points à l'est de Fort-William sur le chemin de fer de la compagnie, jusqu'à tous les points à l'ouest de Fort-William sur la ligne-mère de la compagnie, ou sur toute ligne de chemin de fer dans tout le Canada possédée ou affermée par la compagnie ou exploitée pour son compte, soit que les expéditions se fassent entièrement par chemin de fer, ou par eau et chemin de fer, cette réduction devant s'élever aux proportions respectives suivantes, savoir :—

Sur tous les fruits verts et frais,  $33\frac{1}{3}$  pour 100 ;

Huile de charbon, 20 pour 100 ;

Cordage et ficelle d'engergage, 10 pour 100 ;

Instruments aratoires de toutes sortes, montés ou démontés, 10 pour 100 ;

Fer, y compris le fer en barres et en bandes, la tôle du Canada, la tôle galvanisée, en feuilles, les tuyaux, ajustages de tuyaux, clous, carvelles et ferr à cheval, 10 pour 100 ;

Fils métalliques de toutes sortes, 10 pour 100 ;

Vitres, 10 pour 100 ;

Papiers pour les fins de construction et toitures, 10 pour 100 ;

Feutre pour toitures, boîtes et emballage, 10 pour 100 ;

Bestiaux, 10 pour 100 ;

Ustensiles en bois, 10 pour 100 ;

Meubles de ménage, 10 pour 100.

Et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera à l'avenir exigé par la compagnie sur aucune de ces marchandises qui seront transportées par la compagnie entre les points susdits ; ces réductions devant prendre effet le ou avant le premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-huit ;

(e.) Qu'il sera fait une réduction dans les prix du fret actuels de la compagnie sur le grain et la farine, depuis tous les points de sa ligne-mère, de ses embranchements ou correspondances, à l'ouest de Fort-William, jusqu'à Fort-William et Port-Arthur et à tous points à l'est, de trois centins par cent livres, effectuée de la manière suivante : un centin et demi par cent livres le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et un centin et demi de plus par cent livres, le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf ; et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera exigé sur ces marchandises après les dates mentionnées, à partir des points susdits ;

(f.) Que le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra accorder des droits de circulation sur la dite ligne de chemin de fer et tous ses embranchements et correspondances, ou sur aucune de leurs parties, et sur toutes les lignes de chemins de fer maintenant ou à l'avenir possédées ou affermées par la compagnie ou exploitées pour son compte, dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère du chemin de fer de la compagnie, et l'usage nécessaire de ses voies, gares et terrains de gares, à toute autre compagnie faisant cette demande, à telles conditions que ce comité pourra établir et fixer, et selon des dispositions de l'Acte des chemins de fer ou de tous autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter ; mais rien dans le présent sera censé impliquer que ces droits de circulation ne pourraient pas être ainsi accordés sans la disposition spéciale contenue au présent ;

(g.) Que le dit chemin de fer, lorsqu'il sera construit, ainsi que cette partie du chemin de fer de la compagnie comprise entre Dunmore et Lethbridge, et toutes les lignes de chemins de fer, embranchements, correspondances et prolongements dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère de la compagnie dans la Colombie-Britannique, seront soumis aux dispositions de l'Acte des chemins de fer et de tous

autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter ;

(h.) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet, vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient des terres à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, alors ces terres, en en exceptant celles qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, seront vendues au public par la compagnie ou par telle autre compagnie, conformément aux règlements et à des prix n'excédant pas ceux prescrits de temps à autre par le Gouverneur en conseil, en tenant compte des règlements provinciaux alors existants et pouvant s'y appliquer,—l'expression "terres" comprenant tous les minéraux et le bois qui s'y trouvent, et dont on disposera comme susdit, soit avec ou sans le terrain, selon que le Gouverneur en conseil le prescrira ;

(i.) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet, vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, des terres qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, alors la compagnie fera transférer à la Couronne, pour l'avantage du Canada, une partie de ces terres jusqu'à concurrence de cinquante mille acres, ces terres devant avoir une valeur égale par acre, comme terres à houille, au reste de ces terres,—les dites cinquante mille acres devant être choisies par Sa Majesté d'une manière juste et équitable que déterminera le Gouverneur en conseil ; et elles seront dès lors possédées ou vendues, ou il en sera autrement disposé par Sa Majesté, selon qu'Elle le jugera convenable, à telles conditions, s'il en impose, que prescrira le Gouverneur en conseil dans le but d'assurer un approvisionnement de houille suffisant et convenable au public, à des prix raisonnables, n'excédant pas deux piastres par tonne de deux mille livres, livrée sans frais sur les wagons aux mines :

Et de la part de Sa Majesté, de payer la dite subvention par versements comme susdit.

2. La compagnie sera tenue de remplir le dit contrat sous tous rapports, et pourra faire tout ce qui sera nécessaire à cet effet.

3. Afin de faciliter les arrangements financiers qui permettront à la compagnie de terminer le chemin de fer comme susdit, sans retards, et d'acquérir et annexer à son réseau le chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, ci-après appelé "l'embranchement d'Alberta", lequel, en vertu du chapitre trente-huit des statuts de 1893, elle exploite maintenant à titre de locataire, et qu'elle est convenue d'acheter, la compagnie pourra émettre des obligations qui deviendront une première charge et un gage sur l'embranchement d'Alberta et la ligne du Nid-de-Corbeau, et qui seront exclusivement garanties par ces lignes, de la même manière et au même effet que si ces deux voies ferrées qui doivent être ainsi annexées à son réseau étaient construites par la compagnie comme embranchements de son chemin de fer, au sens du premier article du chapitre cinquante et un des statuts de 1888, et le dit article s'y appliquera en conséquence, ce premier gage devant être subordonné au paiement du prix d'achat de l'embranchement d'Alberta, ainsi qu'il est stipulé dans la dite convention de l'acheter.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 25, art. 7, (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

1. Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer canadien du Pacifique et la baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les Territoires du Nord-Ouest.

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*).—

2. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.
3. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.
4. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.
5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

“ Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.”

Par l'acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le 2 juin 1886*):—

6. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près de Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.
7. A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, via Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin

de fer Canadien du Pacifique, ou de tel point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

- 8.** A la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

“ Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les autorités en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arbitrage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.”

L'article 5 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford, subventionnée par le dit acte.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887) :—

- 9.** La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*) :—

- 10.** A la Compagnie du chemin de fer Alberta et Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot-Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.
- 11.** A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long, et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.
- 12.** A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles ; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

“ Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés du conseil pris à leur sujet, chacune des dites



entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 52 Vict., ch. 8 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

- 13.** A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excedant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire; et aussi, à la dite Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excedant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.
- 14.** A la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, des terres fédérales n'excedant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.
- 15.** A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excedant pas en étendue dix milles acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan-Nord à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excedant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.
- 16.** A la Compagnie de chemin de fer et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excedant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

"Le gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article."

Par l'acte 53 Vict., ch. 8 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

17. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro' et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se rendant vers le sud-ouest.
18. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui porte la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.
19. A la Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.
20. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Soul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près de la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près de lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.
21. A la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan-Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.
22. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corbeau, distance d'environ cent milles.
23. A la Compagnie de chemin et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipegosis, à ou près Portage-des-Prés, distance d'environ cent vingt-cinq milles.
24. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba-Sud-Est, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il pourra en être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le 26 mars 1890*):—

25. L'acte 52 Vic., ch. 4, autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

Par l'acte 54-55 Viet., ch. 9 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*):—

26. Au lieu de la subvention en terres autorisée par l'acte de la cinquante-deuxième Victoria, chapitre quatre, en faveur de la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, et sauf les conditions mentionnées au dit acte, le gouverneur en conseil pourra concéder à la dite compagnie des terres fédérales n'excedant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie situé entre la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest, et un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 10 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*):—

27. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Manitoba-Sud-Ouest, en sus de la subvention, pour cent cinquante milles de voie ferrée, autorisée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre soixante, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par mille pour la balance des deux cent douze milles de voie ferrée qui ont été construits et sont en exploitation, c'est-à-dire pour une distance de soixante-douze milles.
28. Aussi, à la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer d'embranchement de la compagnie s'étendant de Carmen à Barnsley, distance d'environ six milles et un quart.
29. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sus de la subvention autorisée par l'acte de la cinquante-troisième Victoria, chapitre quatre, pour l'embranchement de la compagnie qui se dirige vers le sud-ouest et l'ouest à partir d'un point à ou près Brandon, sur un parcours de cent milles, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du prolongement vers l'ouest du dit embranchement à partir de la limite ouest des dits cent milles, jusqu'à un point à ou près la Roche-Percée, située dans le township un, rang six, à l'ouest du second méridien, distance d'environ soixante milles.

“ Les dits octrois et chacun d'eux seront faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.”

Par l'acte 57-58 Vic., chap., 6. (1894). (*Sanctionné le 23 juillet 1894*).—

30. A la Compagnie de chemin de fer et de charbonnage des Montagnes-Rocheuses, des terres fédérales n'excedant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point à ou près la station Olds, sur la ligne du chemin de fer Calgary et Edmonton, dans une direction ouest, jusqu'à la rivière La Biche, et de là le long de la dite rivière, dans une

direction ouest, jusqu'aux terrains bouillers, distance d'environ soixante milles.

- 31.** A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point avoisinant Souris, sur l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique sur Souris, dans une direction ouest, jusqu'à la vallée de la Pierre-à-Calumet, distance d'environ trente-deux milles.
- 32.** A la Compagnie du chemin de fer de Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point dans le township un, soit dans le rang vingt-trois, soit dans le rang vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal, jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.
- 33.** A la Compagnie du chemin de fer Saskatchewan et de l'Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée entre Minnedosa et Rapid-City, distance d'environ quinze milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemin de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il en pourra être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

PARTIE IV

DIVERS ÉTATS

## CONTRATS au sujet de subventions ou aide à la construction de

N <sup>o</sup> de la liasse.	Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à construire.	Actes du Canada accordant la subvention.
*12,306	3 juillet.. 1896.	Cie de ch. de fer Lotbinière et Mégantic	Amende la subvention de l'entreprise n <sup>o</sup> 11908 du 19 nov. 1894 en substituant 2½ milles sur l'extrémité nord de leur ligne pour les 2½ milles de la station Lyster à Lyster.	57-58 V., c. 4
*12,479	30 juillet..	Cie de ch. de fer Midland.	De Newport ou Windsor à un point sur l'embranchement proposé du chemin de fer Intercolonial, aussi un pont de chemin de fer sur la rivière Shubenacadie.	57-58 V., c. 4
*12,511	30 juillet..	Cie de chemin de fer de colonisation de Montfort.	De l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés au nord à un point sur la rivière Rouge, comté d'Argenteuil.	57-58 V., c. 4

\* Ces contrats ont été publiés dans le dernier rapport.

OTTAWA, 30 juin 1897.

## 1.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1897.

Montant du crédit.		Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe, pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins.	Largeur du déboisement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblais.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.
Par mille.	N <sup>o</sup> excédant pas.								
\$	\$		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Liv.	
3,200	48,000	2½	80	1,910	50	20	14	56	1er juillet 1897.
3,200	300,000	90	65	881	50	20	15	56	1er août 1898.
3,200	33,400	12	175	573	50	19	14	56	1er août 1897.

WALTER S. DOULL,  
Greffier en loi.

N<sup>o</sup> 2.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

## 1. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

N <sup>o</sup> du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
12556	Dominion Bridge Co., Ltd.	12 août 1896....	Une plaque tourn. de 55 pds pour Dartmouth, N.-E.
12557	John McDougall et Cie.	1er do 1896....	1,500 roues de wagons.
12561	Galena Oil Works, Ltd.	17 sept. 1896....	Fourn. d'huile Sibley et de Galène p. ch. de fer de l'Et.
12562	do do	23 do 1896....	Fourniture d'huile pour l'Intercolonial.
12585	J. B. Manus.	4 août 1896....	Canalisation de culées, pont Missaquash (E. de la station Opoaqua.
12584	Rhodes, Curry et Cie.	1er do 1896....	Déliv. 1,500 roues de wagons à d'ble plaque de 33 pcs.
12620	Arthur Wetmore	4 déc. 1896....	Construire maison de canton. à Lakeside, N.-B.
12624	Frank McLeod	23 oct. 1896....	Peint. bâtiments et ponts pendant l'année 1896.
12625	W. A. Metzler	20 do 1896....	do do do
12626	L. B. McElhinney	24 do 1896....	do do do
12641	George P. Rogers	23 do 1896....	do do do
12635	F. Pichette	31 déc. 1896....	Vendre des journaux, etc., à la gare de Lévis.
12648	Charles G. Beaulieu	8 janv. 1897....	Enlèvement de roches à la Rivière-du-Loup.
12661	Joseph Gosselin	26 do 1897....	Const. hangar à march. et plate-f. à Ste-Flavie, P.Q.
12663	Alfred Samson	26 do 1897....	Const. une maison de canton. à Sacré-Cœur, P.Q.
12665	Joseph McDonald.	6 fév. 1897....	Const. hangar à houille et déplacer et remonter hangars à marchandises à Pictou.
12668	Peter F. McConnell	1er do 1897....	Const. 500 perches linéaires de clôtures paraneiges entre Oxford-Junction et Pictou.
12669	Wm. Talbot	25 janv. 1897....	Const. 300 perches linéaires de clôtures paraneiges entre Pointe-Tupper et Sydney.
12670	J. S. et A. S. Ross.	8 fév. 1897....	Fournir 50 supports d'aiguilles.
12673	Charles McNeil.	9 do 1897....	Fournir 480 barrières de traverses.
12682	H. Boulay	25 janv. 1897....	Construire un hangar à marchandises à Causapsal.
12688	Hugh McDonald et E. W. Johnston.	20 fév. 1897....	Fournir 44 ouvertures d'aiguilles types.
12692	James Brown	24 do 1897....	Prolongement du hangar à marchandises à Truro.
12700	The Maryland Steel Co. of Baltimore Co.	13 avril 1897....	Fournir 1,000 ton. de rails d'acier pour le ch. de fer de l'Île du Prince-Edouard, et 3,000 tonnes pour l'Intercolonial.
12736	The Central Bridge and Engineering Co., Ltd.	24 mars 1897....	Const. 2 ponts en acier à courte travée près la station Ponquet.
12737	L. A. Cloutier.	3 avril 1897....	Peint. bâtiments et ponts, 1897.
12738	Joseph Malenfant	1er do 1897....	Const. hangar à marchandises à la Rivière-du-Loup.
12739	H. B. Hurley	6 do 1897....	Peinturer bâtiments et ponts, 1897.
12746	Edward Crossman	19 do 1897....	Construire 1,000 perches de clôture entre Truro et Painsec-Junction et 1,000 perches entre Moncton et Newcastle (chemins de fer Intercolonial et Windsor).
12747	Dominion Bridge Co., Ltd.	6 do 1897....	Construire un pont à Petite-Rivière.
12762	John Kelly.	24 do 1897....	Const. 200 perches de clôture entre Windsor-Junction et Windsor, et 1,300 perches entre Halifax et Stellarton—ch. de fer Windsor et Annapolis et ch. de fer Intercolonial.
12764	Peter P. Doucet	19 do 1897....	Construire 1,000 perches de clôture entre Newcastle et Campbellton.
12765	The American Furniture Co., d'Oxford.	29 do 1897....	Const. maison de cant. à la gare d'évite. Henderson.
12775	Alphonse Caron	12 do 1897....	Peint. gares de St-Eloi, St-Fabien et St-Anaclet.
12776	Célestin Bélanger.	26 do 1897....	Construire 3,000 perches de clôture entre Ste-Flavie et Rivière-du-Loup.
12777	James Brown.	14 mai 1897....	Déplacer le hangar à marchand. de l'Intercolonial à Moncton, N.-B.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1898.—*Suite.*

## 1. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

N <sup>o</sup> du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
12781	Michael Francœur . . . . .	26 avril 1897 . . . . .	Const. 5,000 perches de clôture entre Campbellton et Sainte-Flavie et 1,760 perches entre Rivière-du-Loup et Lévis.
12789	Smith H. Brown . . . . .	11 juin 1897 . . . . .	Transp. le bureau de billets de bagage à l'entr. des march. non réclam. à Moncton, N.-B.
12918	La cie de chemin de fer et de houille de Cumberland.	30 do 1897 . . . . .	Fournir 45,000 tonnes de charbon, 2,240 liv. chaque; aussi 5,000 tonnes de charbon mou.
12919	Intercolonial Coal and Mining Co.	30 do 1897 . . . . .	Fournir 25,000 tonnes de charbon (2,240 liv.) pendant 12 mois depuis 1er juillet 1897.
12920	The Canada Coal and Railway Co.	30 do 1897 . . . . .	Fournir 20,000 tonnes de charbon (2,240 liv.) pendant 12 mois depuis 1er juillet 1897.
12921	The Acadia Coal Co . . . . .	30 do 1897 . . . . .	Fournir 25,000 tonnes de charbon, saison 1897-98.
12928	General Mining Association..	30 do 1897 . . . . .	do 5,000 do do do

## 2. CANAL CHAMBLY.

12575	Cie manufactur. de Chambly	10 nov. 1897 . . . . .	Modification du contrat du 31 janv. 1893, moulins de Willett.
-------	----------------------------	------------------------	---

## 3. CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

12704	Pigott et Ingles . . . . .	9 avril 1897 . . . . .	Approf. et agrand. du prisme, constr. de déversoir, ponts, etc.
-------	----------------------------	------------------------	---

## 4. CANAL RIDEAU.

12582	Hugh Grant . . . . .	30 oct. 1896 . . . . .	Culées, conduit de décharge, Smith's Falls.
12613	John R. Booth . . . . .	4 déc. 1896 . . . . .	Piloter partie est de la Deep Cut, Ottawa.
12654	Central Bridge and Engineering Co., Ltd.	5 fév. 1897 . . . . .	Constr. 1 pont tournant en acier, Burritts Rapids, et un pont fixe à haut niveau, Newboro'.
12666	Central Bridge and Engineering Co., Ltd.	26 do 1897 . . . . .	Constr. pont en acier, conduit de décharge, Smith's Falls.
12676	Thomas McTiernan . . . . .	2 mars 1897 . . . . .	Fournir. 4,150 pieds cubes de chêne blanc, 1897-98.

## 5. CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

12460	Lipsett et Gregg . . . . .	6 juill. 1896 . . . . .	Const. d'une résidence pour le gardien.
12671	J. et R. Miller . . . . .	5 mars 1897 . . . . .	Réparer et renf. les portes, etc.



LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Suite.*

## 6. CANAL SOULANGES.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
12693	M. J. Hogan.....	2 avril 1897....	Nouveau contrat pour la section 12.
12701	Andrew Onderdonk.....	17 do 1897....	Nouveau contrat pour les sections 4, 5, 6 et 7.
12714	La Cie Rathbun.....	12 do 1897....	Fournir 25,000 barils de ciment de Portland pour les canaux de Soulanges et Trent.
12720	James Battle.....	29 do 1897....	Fournir 27,000 barils de ciment hydraulique de Thorold pour les canaux de Soulanges et Trent.
12722	C. I de Sola.....	29 do 1897....	Fournir 23,500 barils de ciment de Portland pour les canaux de Soulanges et Trent.

## 7. CANAL TRENT.

12506	Larkin et Sangster.....	12 août 1896....	Constr. culées et piles, ch. de fer G.-T., Otonabi.
12547	Central Bridge and Engineering Co., Ltd.	21 oct. 1896....	do 4 ponts tournants (chemin).
12549	Canadian Bridge and Iron Co., Ltd.	22 do 1896....	do 1 pont fixe (chemin).
12587	Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	13 nov. 1896....	do pont de chemin de fer à Auburn.
12592	Canadian Bridge & Iron Co.	9 do 1896....	do do à Simcoe et Balsam-Lake.
12656	Central Bridge and Engineering Co., Ltd.	13 fév. 1897....	do pont tournant (ch. de fer) à Nassau.
12716	The Dominion Bridge Co...	5 mai 1897....	do pont à Simcoe et Balsam-Lake, et 1 pont (chemin) à Portage-Road.
12718	Owen Sound Portland Cement Co., Ltd.	20 avril 1897....	Fournir 10,000 barils ciment de Portland.
12722	C. I. de Sola.....	29 do 1897....	do 23,500 barils de ciment de Portland pour les canaux de Soulanges et Trent.
12734	Central Bridge and Engineering Co., Ltd.	30 do 1897....	1 pont tournant en acier (ch. de f.), traverse du C.C.P. à Ashburnham.
12743	James Boque.....	10 mai 1897....	1 pile à pivot et culées pour pont tournant à Ashburnham.
12714	La Cie Rathbun.....	12 avril 1897....	Fournir 25,000 barils de ciment de Portland pour canaux de Soulanges et Trent.
12720	James Battle.....	20 do 1897....	Fournir 27,900 barils de ciment hydr. de Thorold pour canaux de Trent et Soulanges.
12847	Central Bridge and Engineering Co., Ltd.	1er déc. 1896....	Constr. 1 pont en acier (chemin) à Norwood-Road.

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

12596	Schurman Lefurgey Co., Ltd.	21 oct. 1896....	Constr. gare de voyageurs, Tignish.
12744	Dominion Bridge Co., Ltd...	3 mai 1897....	Constr. 2 ponts d'acier à courte travée.
12700	The Maryland Steel Co. of Baltimore County.	13 avril 1897....	Rails d'acier. Voir ch. de fer Int.

## 9. CONTRATS DU CANAL WELLAND.

12630	John Riley.....	16 janv. 1897....	Enlever partie de la superstructure actuelle et construire une superstructure en béton.
12639	James Cunningham.....	20 do 1897....	Fournir fer, cuivre, etc.
12642	John McLean.....	2 fév. 1897....	do bois de const., lignes anciennes et nouvelles.
12644	Cooke et Fils.....	2 do 1897....	do do do do
12646	Ray et German.....	22 mars 1897....	do do do do
12652	P. D. Gordon et Cie, agents, B. C. Mills.	8 fév. 1897....	do do do do

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

## 10. CANAL WILLIAMSBURG:

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
12458	The Gilbert Blasting and Dredging Co.	31 juill. 1896....	Draguer et approfondir le canal de Farran's-Point.
12605	Wm. Davis et Fils.....	14 déc. 1896....	do canal des Galops.
12756	Larkin et Sangster.....	20 mai 1897...	Approf., renforcer et agrandir la section d'Iroquois.
12758	Wm. Davis et Fils.....	10 do 1897....	Agr. le canal des Galops, sect. Cardinal, ligne nord.
12767	M. A. Cleveland.....	14 do 1897....	Améliorer le chenal du nord, fleuve Saint-Laurent, entre le canal des Galops et Prescott.
12769	Canadian Construction Co...	1er juin 1897....	Approfondir, renforcer, agrandir et prolonger le prisme, Farran's-Point, et construire écluse de chute, piles d'entrée, etc.

WALTER S. DOULL,

*Greffier en loi.*

OTTAWA, 30 juin 1897.

N<sup>o</sup>

ÉTAT

## CHUTES d'eau et autres propriétés publiques louées par le ministère des

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataire.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
19 nov. '96.	4 ans	Cie électrique de Valleyfield.	<i>1. Canal Beauharnois.</i> Part. lot du cad. 830, Valleyfield, entrée du canal.	
18 mai '97.	21 ans	W. R. Hibbard	<i>2. Canaux Carillon et Grenville.</i> 2,000 ch. v., surplus d'eau, avec le choix de 2,000 ch. v., suppl. à Pointe-Fortune.	
22 do '97.	21 do	Geo. O. S. Conway	Part. du terr. de la rés. du canal entre le canal Grenville et la rivière Ottawa, sauf un droit de pass. de 20 pds.	4 1/4 acres.
25 juin '96.	21 ans et renouvelable.	M. P. Davis	<i>3. Canal Cornwall.</i> Pt. lot 1, extrémité d'av. de l'île de Sheik, et privilège hydraulique.	4 8/8 acres.
3 do '97.	Dur. bon plaisir du gouv.	L. A. Ross	Permission de construire un glissoir pour amener billots et bois de const. à sa scierie.	
8 mai '97.	3 ans	The Canada Railway News Co.	<i>4. Chemin de fer Intercolonial.</i> Privilège de vendre des journaux, etc., sur les trains de l'Intercolonial.	
15 nov. '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	F. Tremblay	<i>5. Canal Lachine.</i> Lot 15, bassin Saint-Gabriel-E., quartier Sainte-Anne, côté N.-O. du canal.	16,912 pds c.
10 déc. '96.	do	Daniel Cream	150 pds dans le nouveau hangar n° 1 de Saint-Gabriel, Montréal.	150 pds
14 do '96.	do	Thibeault et Cie	Lot 12, bassin Saint-Gabriel, quartier Sainte-Anne, Montréal.	9,444 pds
11 mars '97.	do	Standard Light and Power Co.	Poser un câble élect. à trav. le canal Lachine, au bout de la rue du Séminaire, Montréal.	
27 do '97.	do	Wm. Wainwright	Lots 23 et 24, et quai aboutissant au canal, côté O. du bassin n° 2.	43,740 pds c.
27 do '97.	do	do	Lot de quai à la tête du bassin n° 2	5,250 pds c.
27 avril '97.	do	T. Préfontaine et Cie	Parcelle de terrain au pont Napoléon, et privilège de poser une voie d'évitement entre le lot affermé et le Grand-Tronc.	5,500 pds c.
1er mai '96.	1 an	Sydney Grey	<i>6. Ch. de fer de l'Île du Prince-Edouard.</i> Permis de vendre journaux sur les trains	
*4 juillet '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	Michael Keily	<i>7. Canal Rideau.</i> Parties nos 1, 2, 3, 4, réserve du canal, Deep-Cut, Ottawa.	1 5/0 acres.
*4 do '96.	do	Ottawa Brick Manufacturing Co.	Terrain de réserve, pt. lot de tp. 35, con. lettre B, tp. Nepean.	3 1/8 acres.

\* Ces propriétés figurent dans le dernier rapport.

8.

GÉNÉRAL.

chemins de fer et canaux dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

A quelle fin employée.	Force.	Date du bail.	Conditions des paiements.				Observations.
			Revenu annuel.	Montant de chaque versement.	Payable.	Première échéance.	
			\$ c.	\$ c.			
Station de lum. électr. p. l'éclair. de la ville.	75 ch. v.	1er janv. '96	\$15 pr terr. ; \$300 p. usage de 75 c. v. et \$5 p. chaq. c. v. en sus.		1er janv. et 1er juill.	1er janvier 1896.	Ceci annule le bail n° 8961.
Fins de manufacture.	2,000 ch. v. surplus d'eau et 2,000 ch. v. supplém.	1er avr. '97	\$2,000 minimum ; \$1 pour ch. v. au-dess. de 2,000 ch. v. ; \$1 p. chaque ch. v. au-dessus de 2,000 ch. v., jusqu'à 4,000 ch. v.		1er avril.	1er juillet 1898.	D'avance.
do		1er mai '97	\$ 100 00		1er mai	1er mai '97	do
Installation de matériel électr., etc.		1er juill. '96	1,000 00	500 00	2 janv. et 1er juill.	1er juillet 1896.	Pas de loyer exigé p. les 2 prem. années, vu la const. des bâtiments nécess., etc.
Amener billots de sciage.		1er janv. '97	50 00		1er janvier	1er janvier 1897.	D'avance.
Vente de journaux.		1er mai '97	(1re ann., \$3,600 compt. do \$500 annonces. 2e ann., \$3,700 compt. do \$500 annonces. 3e ann., \$3,800 compt. do \$500 annonces. Mensuel.)		1er mai	1er mai '97	
Emmagasin. de bois		1er déc. '96	190 26		1er déc.	1er déc. '96	D'avance.
do		1er do '96	150 00	12 50	1er de ch. mois.	1er do '96	Résilié par A. du C. 165102.
do		1er do '96	106 25		1er déc.	1er do '96	D'avance.
		1er janv. '97	10 00		1er janvier	1er janvier 1897.	do
		1er avr. '97	656 00		1er avril.	1er avr. '97	do
		1er do '97	78 00		1er do	1er do '97	do
Charriage et empilage de bois.		1er do '97	50 00		1er do	1er do '97	do
Vente de journaux.		1er mai '96	300 00	25 00	5e jour de ch. mois.	5 mai 1896	
		1er juin '96	8 00		1er juin.	1er juin '96	D'avance.
		1er do '96	1 00		1er do	1er do '96	do

## ETAT général indiquant les chutes d'eau et autres propriétés publiques

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataire.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
<i>Canal Rideau—Fin</i>				
*12 août '96.	Plaisir du gouvernement.	Thomas Birkett....	Lots de quai 9 et 10, côté O. du canal, entre le pont des Sapeurs et le bassin, Ottawa.	6,000 pds c.
*18 sept. '96.	do	Elisée G. Laverdure.	Lots de quai 5 et 6, côté O. du bassin du canal, Ottawa.	do
24 mars '97.	do	Francis Hourigon...	Partie du lot 2, tp Elmsley S., partie du terrain du canal détaché de la station d'écluse de Smith's-Falls.	1,500 pds c.
30 do '97.	do	A. G. McCormick...	Lots de quai 7 et 8, côté O. du canal Rideau, entre le pont des Sapeurs et le bassin, Ottawa.	6,000 pds c.
24 juin '97.	do	John Spendlow.....	Partie du terrain de réserve, Rideauville, tp de Nepean, comté de Carleton.	4 $\frac{3}{4}$ acres.
<i>8. Canal Welland.</i>				
* 2 juill. '96.	do	Ontario Peat Fuel Co	Traverse du canal d'alimentation par un pont tournant.	.....
* 3 do '96.	do	Wm L. Rice.....	Partie du lot 25, 5e conc., Crowland .....	0'70
*20 août '96.	do	W. B. Clark.....	Partie des lots 20 et 21, 2e concession, tp de Grantham	15'00
* 6 oct. '96.	21 ans, renouv. une fois seul.	Whitman & Barnes Manufacturing Co.	Lot 14, 7e conc., tp Grantham, lot de l'ancienne maison d'écluse à l'écluse n° 6.	$\frac{1}{2}$
30 do '96.	21 ans.....	The Toronto Rubber Shoe Mfg Co., Ltd.	Partie du terrain de réserve du canal, comté de Lincoln.	$\frac{1}{4}$ d'acre.
19 nov. '96.	Durant l'existence corpor. de la Cie.	Port Dalhousie, St. Catharines & Thorold Street Ry. Co.	Poser une voie pour wagons électriques par les ponts du canal Welland, sur le chemin Queenstown et Grimsby et par la rue Ontario.	.....
15 déc. '96.	Plaisir du gouvernement.	Mutnal Natural Gas Co. Ltd.	Poser une conduite d'eau à la scierie Augustine, sous le canal.	.....
13 janv. '97.	do	Cie de ch. f. Gr. Tronc	Lot de terrain, canal Welland .....	225 pds suppl
2 fév. '97.	do	Municipalité de la ville de Welland.	Partie du lot 26, 5e conc., ville de Welland, comté de Welland.	0'03 acre.
27 mars '97.	Durant l'existence corpor. de la Cie.	Lincoln Radial Electric Ry. Co.	Pont tournant au-dessus du vieux canal Welland sur la rue St-Paul.	.....
1er avril '97.	10 ans.....	N. J. Wigle.....	Partie du lot 21, 5e c., Grantham, avec privilège de constr. un quai et un magasin.	0'82
16 juin '97.	Plaisir du gouvernement.	Herbert Reuter.....	Partie du lot 223, tp Thorold, et partie du lot 60, Welland, comté de Welland.	6 $\frac{1}{2}$ acres.
26 do '97.	do	Morwood Manufacturing Co.	Partie du lot 26, 5e conc., ville de Welland.	0'04

\* Ces propriétés figurent dans le dernier rapport.

30 juin 1897.

louées par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—Fin.

A quelle fin employée.	Force.	Date du bail.	Conditions des paiements.				Observations.
			Loyer annuel.	Montant de chaque versement.	Payable.	Première échéance.	
			\$ c.	\$ c.			
.....		1er juil. '96	54 60	.....	1er juillet.	1er juil. '96	D'avance.
Charger cargaisons.		1er mai '96	54 60	.....	1er mai.	1er mai '96	do
Glacière.		1er avril '97	3 00	.....	1er avril.	1er avr. '97	do
Emmagasiner la farine.		1er nov. '96	100 00	.....	1er nov.	1er nov. '96	do
Pâturage		1er juin '97	9 50	.....	1er juin.	1er juin '97	do
Raccord. av. le ch. de f. C.-S.		1er do '96	1 00	.....	1er do	1er juin '97	do
Houille, cour p. bois de s.		1er juil. '96	25 00	.....	1er juillet.	1er juil. '96	do
.....		1er do '96	37 50	.....	1er do	1er do '97	do
Farine, moulin à carder.		1er oct. '96	75 00	.....	1er oct.	1er oct. '96	do
.....		1er do '96	10 00	.....	1er do	1er do '96	do
Tramway électrique.		1er juil. '94	1 00	.....	1er juillet.	1er juil. '94	do
.....	Tuyau 1 $\frac{1}{2}$ pouce.	1er déc. '96	10 00	.....	1er déc.	1er déc. '96	do
Hutte à sign'x		1er oct. '96	1 00	.....	1er oct.	1er oct. '96	do
Maison de dévidoir à boy.		1er jan. '97	1 00	.....	1er janvier	1er jan. '97	do
Passer leurs chars électriques.		do	1 00	.....	do	1er do '97	do
Quai et entrepôt.		1er avr. '97	15 00	.....	1er avril.	1er avr. '97	do
Pâturage		1er mai '97	13 00	.....	1er mai.	1er mai '97	do
Cour et empl. p. entrepôt.		do	8 00	.....	do	1er do '97	do

WALTER S. DOULL,  
Greffier en loi.



PROPRIÉTÉS transportées et dommages remboursés au départ. des ch. de fer et canaux pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.—*Fin.*

Date de la signature.	Concessionnaire.	Lot.	District.	Comté.	Étendue de terrain.	Sommes payées.	Observations.
30 sept. 1896.	Patrick Keef.	Partie $\frac{1}{2}$ O. 24.	Canal de Williamsburg.	Dundas, côtés.	Canal Troq.	\$ 7,697 38	
31 mai 1897.	John A. Hutchcroft.	Partie $\frac{1}{2}$ E. 7, conc. 1.	Matilda.	Grenville.	0.13 acres.	1,850 00	
do	Mary Thompson.	do	do	do	0.21 do	1,700 00	
4 juin 1897.	Joseph Cooms et ux.	5, côté sud de la rue Morrison, est de la rue Ouest.	Cardinal.	do	0.10 do	1,800 00	
do	Eleanor Boyer.	11, côté sud de la rue Morrison et O. de la rue Ouest.	do	do	0.06 do	850 00	
do	Chas. Wm. Wright, et ux.	Part. $\frac{1}{2}$ E. 7.	Edwardsburg.	do	0.31 do	2,650 00	
do	Mahala Todd, et al.	$\frac{1}{2}$ N. 6, côté E. de la rue O.	Cardinal.	do	0.09 do	1,010 00	
do	Samuel H. Webb, et ux.	Part. $\frac{1}{2}$ E. 7, conc. 1.	Edwardsburg.	do	0.32 do	4,300 00	
31 mai 1897.	Margaret Wylie.	Part. $\frac{1}{2}$ E. 7.	do	do	0.32 do	2,800 00	
do	Shas Slaver, et ux.	Part. $\frac{1}{2}$ O. 7, conc. 1.	do	do	0.22 do	500 00	
31 mai 1897.	Joseph Scott, et ux.	Part. $\frac{1}{2}$ E. VII.	do	do	2.05 do	5,950 00	
4 juin 1897.	Wm. Hiram Bass, et ux.	Part. $\frac{1}{2}$ E. VI.	do	do	0.36 do	450 00	
7 do 1897.	Anson Hawley, et ux.	$\frac{1}{2}$ N. 10 et 11, côté S., r. Elgin.	Cardinal.	do	0.11 do	600 00	
9 do 1897.	George Hawley, et ux.	13 et 14, côté N., rue Elgin.	do	do	0.23 do	950 00	
14 do 1897.	Andrew Ferguson, et ux.	Partie 18.	do	do	0.13 do	400 00	
19 do 1897.	Daniel Saver, et ux.	7, côté sud de la rue Elgin.	do	do	0.24 do	800 00	
30 do 1897.	John Feeney.	4, côté O. de la rue Waddell.	do	do	0.23 do	1,000 00	
30 do 1897.	Alex. Fawcett, et ux.	Lots lettres K. et S., côté N. de la rue Dundas.	do	do	0.26 do	1,300 00	
30 do 1897.	John Mills, et ux.	22 et 23, côté S. de la rue N.	do	do	0.23 do	275 00	
30 do 1897.	Thomas Hunter, et ux.	Pt. lot lettré N., côté N. du grand chemin de la reine.	do	do	0.008 do	65 00	
30 do 1897.	Abigail Morrison, et al.	Pt. $\frac{1}{2}$ E. 6, N., rue Morrison.	do	do	2.67 do	2,500 00	
30 do 1897.	Barbara L. Lambert, et al., exécuteurs et fidéicommissaires du ci-devant J. P. Lambert.	Tous 24 et 25, côté S. de la rue N. et O. de la rue Basse, pt. 24 et 25, N. de la rue Lambert, bloc Z., pts 20 et 21, N. de la rue Lambert, bloc Z., et pt. 7, O. de la rue Walter.	do	do	0.22 do	550 00	
30 do 1897.	Albert Kelly, et ux.	7, côté E. de la rue Walter, et 12, côté S. de la rue Morrison, bloc Z.	do	do	0.16 do	1,050 00	
30 do 1897.	J. H. Lamson, et ux.	15, côté N. de la rue Elgin, O. de la rue Basse.	do	do	0.02 do	700 00	
30 do 1897.	James Hodge, et ux.	Pt. de la pt. $\frac{1}{2}$ O., 1re conc.	Edwardsburg.	do	0.29 do	2,525 00	

WALTER S. DOULL, greffier en loi.

OTTAWA, 30 juin 1897.

PARTIE V.

STATISTIQUE DES CANAUX





# STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION DE 1896.

## RECETTES.

Le total des recettes, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau pour deux ans, est comme suit :—

Pour 1895.....	\$ 283,211 41
Pour 1896.....	350,061 03

En comparant la statistique de 1895 à celle de 1896, on verra que les recettes brutes ont augmenté de \$66,849.62.

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland.....	\$56,210 32	
les canaux du Saint-Laurent.....	10,700 72	
le canal Chambly.....		\$ 1,773 93
les canaux de l'Ottawa.....		1,455 58
le canal Rideau.....		986 18
le canal Saint-Pierre.....	4,284 73	
les canaux de la Vallée de la Trent.....		217 56
le canal Murray.....	77 10	
le canal du Saut-Sainte-Marie.....	10 00	
Total.....	\$ 71,282 87	\$ 4,433 25
Total, augmentation.....	66,849 62	

Pour se rendre à la demande renouvelée des expéditeurs de Montréal à l'effet de maintenir la diminution des péages sur certains produits agricoles, Son Excellence le gouverneur général en conseil a autorisé, le 28 avril 1896, la réduction suivante sur les taux des canaux :—

Pour la saison de 1896, les péages des canaux pour le passage des produits alimentaires suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, allant à l'est par le canal Welland, dix centins par tonne, et pour le passage vers l'est par les canaux du Saint-Laurent seulement, dix centins par tonne ; le paiement du tarif de dix centins par tonne pour le passage par le canal Welland donnant droit au passage libre des mêmes produits par les canaux du Saint-Laurent.

Par suite de cette diminution des taux de péages ci-dessus mentionnée, applicable à ces produits alimentaires, qu'elle qu'en fût la destination, on a perçu seulement le tarif réduit de dix centins par tonne, et par conséquent il n'y a pas eu de remises sur ces articles en 1896.

Il est bon d'observer, toutefois, que la diminution des droits de péages de vingt à dix centins par tonne sur les produits en question pour passage par le canal Welland s'éleva à \$68,951.70.

## QUANTITÉ DE GRAIN PASSÉE PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois seigle et blé passée par le canal Welland, et partie de ports situés à l'ouest de Port-Colborne, durant une période de quinze années, se décompose comme suit :—

QUANTITÉ EXPÉDIÉE À MONTRÉAL.		QUANTITÉ SUR LAQUELLE IL A ÉTÉ PAYÉ PLEIN PÉAGE.	
		A des ports d'Ontario.	Quantité expédiée de ports des Etats-Unis à des ports des E.-U.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1882.....	180,694	.....	63,881
1883.....	186,814	10,650	121,876
1884.....	142,194	12,153	104,537
1885.....	96,569	11,909	117,346
1886.....	203,940	9,881	151,551
1887.....	185,034	11,838	134,868
1888.....	160,358	25,599	169,664
1889.....	267,769	19,075	213,766
1890.....	288,513	16,899	245,932
1891.....	295,509	6,805	202,710
1892.....	261,954	8,942	201,540
1893.....	501,806	25,555	222,958
1894.....	* 273,651	16,699	203,979
1895.....	231,491	32,096	133,823
1896.....	461,049	73,386	160,372

Les taux de péages sur le grain passant par le canal Welland, avant 1884, étaient de 20c. par tonne : depuis cette époque, cependant, des réductions ont été faites d'année en année, par arrêtés du conseil, comme suit :—A la demande pressante d'expéditeurs et autres hommes d'affaires ayant des intérêts dans le commerce de grain une réduction de la moitié du taux ordinaire de péage a été faite sur le grain descendant à Montréal par les canaux Welland et du Saint-Laurent ; en 1885 et les années suivantes, 1891 comprise, les péages furent réduits à 2c. la tonne.

En 1892, les péages furent abaissés à 2c. la tonne sur le grain descendu par les canaux Welland et du Saint-Laurent, et exporté, mais dans ces cas seulement.

En 1893, par arrêté du conseil du 13 février, les péages furent réduits à 10c. la tonne sur le grain expédié à l'est par le canal Welland, quelle que fût sa destination, et les mêmes taux de péage furent maintenus pour 1894 par un arrêté du conseil du 16 avril 1894.

Pour l'année 1895 (A. C. du 1er avril 1895) les mêmes taux de péage que pour 1894 ont été maintenus.

Pour l'année 1896 (A. C. du 23 avril 1896) les mêmes taux de péage que pour 1895 ont été maintenus.

Taux pour les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 centins la tonne.

Il est à remarquer que les marchandises ayant acquitté pleins péages sur le canal Welland peuvent passer par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal sans avoir d'autres droits à payer.

Durant les dix dernières années, la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, passée par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent et envoyée à Montréal, a été portée de 185,034 en 1887 à 461,049 tonnes en 1896 ; la quantité de ces mêmes produits passée par le canal Welland provenant de ports des Etats-Unis et en destination de ports des Etats-Unis, a augmenté de 134,868 à 160,372 tonnes.

\*De la quantité de grain descendue à Montréal, il a été transbordé à Ogdensburg, en 1891, 17,817 tonnes ; en 1892, 4,341 tonnes ; en 1893, 71,445 tonnes ; en 1894, 23,030 tonnes ; en 1895, 18,987 tonnes, et en 1896, 77,355 tonnes.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien, durant une période de 13 années, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1884 .....	142,231
1885 .....	160,821
1886 .....	165,613
1887 .....	191,760
1888 .....	113,794
1889 .....	94,943
1890 .....	119,208
1891 .....	184,410
1892 .....	291,680
1893 .....	147,610
1894 .....	60,666
1895 .....	51,114
1896 .....	153,717

La quantité des mêmes produits passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent et destinée à Montréal, pendant la même période, a été :—

	Tonnes.
En 1884 .....	174,496
1885 .....	134,824
1886 .....	272,133
1887 .....	237,881
1888 .....	166,191
1889 .....	275,414
1890 .....	242,571
1891 .....	320,434
1892 .....	302,899
1893 .....	532,084
1894 .....	288,015
1895 .....	247,550
1896 .....	495,898

Les expéditions comparatives de grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée et voie navigable à travers l'Etat de New-York, sont comme suit :—

### QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR DES VOIES CONCURRENTES.

La quantité de grain et de pois passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1895 .....	247,550
1896 .....	495,898

Accusant une augmentation de..... 248,348

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par les voies ferrées le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien, figure au tableau suivant :—

	Tonnes.
En 1895 .....	51,114
1896 .....	153,717

Accusant une augmentation de..... 102,603

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les canaux de New-York se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1895.....	380,431
1896.....	753,039
Accusant une augmentation de.....	<u>372,608</u>

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les chemins de fer de New-York se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1895.....	2,341,079
1896.....	3,864,760
Accusant une augmentation de.....	<u>1,523,681</u>

Les augmentations et diminutions de 1896, comparées à celles de 1895, sur les différentes routes qui se font concurrence pour le commerce de transport aux ports océaniques, se décomposent comme suit :—

	Augmenta- tion.	Diminution.	Augmenta- tion.	Diminution.
Sur les canaux du Saint-Laurent.....	248,348	.....	100 32	.....
do ch. de fer Canad. du Pacifique et Grand-Tronc.....	102,603	.....	200 08	.....
do canaux de New-York.....	372,608	.....	97 95	.....
do chemins de fer de New-York.....	1,523,681	.....	65 08	.....

En consultant l'annexe U, on constatera que la quantité du fret transportée de ports situés à l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, Oswego, Ogdensburg, etc, etc., a augmenté de 165,543 tonnes en 1894, à 311,349 tonnes en 1896 ; et la quantité des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a augmenté de 100,425 tonnes en 1884, à 112,950 tonnes en 1896. La quantité descendue à Montréal accuse une augmentation allant de 168,716 tonnes en 1884, à 479,442 tonnes en 1896.

#### TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des vaisseaux canadiens et américains à destination de Kingston a été, pendant treize ans, comme suit :—

Dans les navires canadiens, il y a eu en

	Tonnes.
1884, 111 cargaisons, quantité d'ensemble.....	70,475
1885, 75 do.....	45,639
1886, 244 do.....	143,330
1887, 284 do.....	178,233
1888, 182 do.....	143,025
1889, 208 do.....	165,117
1890, 203 do.....	184,275
1891, 209 do.....	190,664
1892, 158 do.....	159,018
1893, 146 do.....	148,962
1894, 125 do.....	159,145
1895, 123 do.....	136,617
1896, 196 do.....	227,912

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Dans les navires américains il y a eu en—

	Tonnes.
1884, 117 cargaisons, quantité d'ensemble.....	75,787
1885, 79 do do .....	55,982
1886, 97 do do .....	62,222
1887, 19 do do .....	12,477
1888, 60 do do .....	43,667
1889, 114 do do .....	108,358
1890, 35 do do .....	35,560
1891, 77 do do .....	90,153
1892, 89 do do .....	109,812
1893, 257 do do .....	328,269
1894, 84 do do .....	106,236
1895, 56 do do .....	73,987
1896, 158 do do .....	217,978

Trois navires ont transporté des cargaisons intactes de 1,176 tonnes à Montréal en 1896, quatre cargaisons de 1,344 tonnes en 1895, deux cargaisons de 810 tonnes en 1894, aucune en 1893, deux de 924 tonnes en 1892, et trois de 1,441 tonnes en 1891. Seize navires ont rompu charge en 1896, contre six en 1895, 19 en 1894, 34 en 1893, 25 en 1892, et 44 en 1891. 335 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1896, contre 169 en 1895, 188 en 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1896 et pendant les quatre années précédentes est donnée ci-dessous.

Le nombre total des vaisseaux chargés de grain qui ont rompu charge à ce port en 1896 a été de 238 contre 162 l'année précédente.

Voici la quantité de grain transbordée :—

Produits.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé .....	68,736	47,558	104,827	322,662	660,190
Maïs .....	576,289	759,000	260,657	870,705	908,833
Seigle .....	2,467	11,540	Nil	Nil	8,197
Avoine .....	102,529	35,353	63,412	71,648	79,585
Orge .....				21,003	6,377

### CANAL WELLAND.

La quantité totale du fret qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1896 a été de 1,279,987 tonnes ; sur cette quantité, le fret intérimaire ou local compte pour 36,392 tonnes.

Il y a eu 988,718 tonnes de fret allant à l'est, et 291,269 tonnes en destination de l'ouest.

#### *Fret à destination de l'est et de l'ouest.*

La quantité totale de fret qui a passé sur l'entier parcours du canal Welland, durant la saison de 1896, a été de 1,243,595 tonnes.

Sur cette quantité, il y a eu 957,928 tonnes en destination de l'ouest, et 285,667 tonnes en destination de l'est.

Quant au fret dirigé vers l'est, les vaisseaux canadiens en ont transporté 325,839 tonnes, et les vaisseaux américains, 632,089 tonnes ; pour le fret de l'ouest, les vaisseaux canadiens en ont transporté 15,291 tonnes, et les vaisseaux américains, 270,376 tonnes—soit un total de 341,130 tonnes pour les vaisseaux canadiens, et un total de 902,465 tonnes pour les vaisseaux américains.

## CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Sur la quantité totale de fret transportée sur ces canaux durant 1896, il y en a eu 1,113,690 tonnes qui étaient à destination de l'est, et 217,167 tonnes à destination de l'ouest.

*Fret à destination de l'est et de l'ouest.*

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 739,168 tonnes ; sur cette quantité 709,834 tonnes étaient à destination de l'est et 29,334 à celle de l'ouest.

*Fret intermédiaire.*

Sur la quantité totale du fret intermédiaire, 186,689 tonnes étaient à destination de l'est, et 187,833 tonnes à celle de l'ouest.

TRAFFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ,  
MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret destinée à l'est et à l'ouest, passant sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Érié à Montréal, dans le cours de quinze années, se décompose ainsi :—

	A l'est, à Montréal. Tonnes.	A l'ouest, de Montréal. Tonnes.
1882.....	108,835	24,488
1883.....	205,394	27,488
1884.....	168,715	9,425
1885.....	132,968	16,115
1886.....	244,514	16,801
1887.....	213,834	14,075
1888.....	182,899	19,310
1889.....	298,197	25,370
1890.....	231,746	31,951
1891.....	309,593	14,060
1892.....	263,144	9,45?
1893.....	508,016	16,545
1894.....	292,191	9,439
1895.....	266,659	10,555
1896.....	480,077	10,050

## FRET DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret à destination de l'est et de l'ouest, sur le canal Welland, provenant de ports des États-Unis et allant à des ports des États-Unis, pendant une période de quinze années, se décompose comme suit :—

	A l'est. Tonnes.	A l'ouest. Tonnes.	Total. Tonnes.
1882.....	110,286	172,520	282,806
1883.....	174,912	257,699	432,611
1884.....	163,998	243,081	407,079
1885.....	168,212	216,297	384,509
1886.....	224,916	239,562	464,478
1887.....	189,427	151,074	340,501
1888.....	221,062	213,689	434,751
1889.....	297,353	266,231	563,584
1890.....	318,259	215,698	533,957
1891.....	306,257	247,543	553,800
1892.....	300,733	240,332	541,065
1893.....	384,559	247,108	631,667
1894.....	361,319	230,948	592,267
1895.....	255,259	214,520	469,779
1896.....	385,695	267,518	653,213

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une augmentation de 183,434 tonnes comparée à l'année précédente, et une augmentation de 370,407 tonnes comparée à 1882.

Le relevé suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre des ports des Etats-Unis depuis 1867 jusqu'à 1896, inclusivement :

Exercice.	Nombre total de navires.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée entre des ports des Etats-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867 .....	5,405	933,260	458,386
1868 .....	6,157	1,161,821	641,711
1869 .....	6,069	1,231,903	688,700
1870 .....	7,356	1,311,956	747,567
1871 .....	7,729	1,478,122	772,756
<i>Saison de navigation.</i>			
1872 .....	6,063	1,333,104	606,627
1873 .....	6,425	1,506,484	656,208
1874 .....	5,814	1,389,173	748,557
1875 .....	4,242	1,038,050	477,809
1876 .....	4,789	1,099,810	488,815
1877 .....	5,129	1,175,398	493,841
1878 .....	4,429	968,758	373,738
1879 .....	3,960	865,664	284,043
1880 .....	4,104	819,934	179,605
1881 .....	3,332	686,506	194,173
1882 .....	3,334	790,643	282,806
1883 .....	3,267	1,005,156	432,611
1884 .....	3,138	837,811	407,079
1885 .....	2,738	784,928	384,509
1886 .....	3,589	980,135	464,478
1887 .....	2,785	777,918	340,501
1888 .....	2,647	878,800	434,753
1889 .....	2,975	1,085,273	563,584
1890 .....	2,883	1,016,165	533,957
1891 .....	2,594	975,013	553,800
1892 .....	2,615	955,554	541,065
1893 .....	2,843	1,294,823	631,667
1894 .....	2,412	1,008,221	592,267
1895 .....	2,222	869,595	469,779
1896 .....	2,766	1,279,987	653,213

La quantité totale du fret transportée sur les différentes divisions des canaux pendant la saison de 1896 se décompose comme suit :—

	Bétail.	Produits forestiers.	Objets fabriqués.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Welland .....	38	160,232	38,579	287,776	793,362	1,279,987
Saint-Laurent .....	1,163	106,053	65,461	343,473	597,540	1,113,690
Chambly .....	328	221,853	11,239	99,522	11,993	344,935
Ottawa .....	900	490,482	134	6,566	3,963	502,046
Rideau .....	21	46,102	3,540	20,297	3,347	73,307
Saint-Pierre .....	15	6,332	1,584	51,137	8,039	65,508
Murray .....	15	2,489	1,584	6,122	2,846	13,056
Vallée de la Trent .....	93	20,650	178	160	64	21,145

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland a été de 1,279,987 tonnes, dont 793,362 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale de fret transportée a été de 1,113,690 tonnes, dont 597,540 se composaient de produits de l'agriculture et 343,473 de marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité de fret transportée a été de 502,046 tonnes, dont 490,482 se composaient de produits forestiers.

### COMPARAISON STATISTIQUE DES DIFFÉRENTES ROUTES DES ETATS-UNIS.

Les comparaisons statistiques données au sujet des quantités des principaux articles transportés par le canal Welland et de ceux transportés en concurrence par les routes des États-Unis ont été continuées jusqu'à ce jour.

En consultant le relevé H, qui fait connaître la quantité des denrées alimentaires transportées aux ports maritimes, on verra que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 957,182 tonnes en 1896 ; 602,505 tonnes en 1895 ; 1,400,129 en 1894 ; 1,452,563 en 1893 ; 937,999 en 1892, et 1,092,355 en 1891.

Les quantités de denrées alimentaires transportées par les chemins de fer New-York-Central, Érié et New-York, et West-Shore et Buffalo, ont été :

	Tonnes.		Tonnes.
En 1896.....	5,183,540	En 1887.....	*3,847,766
1895.....	3,798,574	1886.....	*3,802,262
1894.....	4,281,056	1885.....	4,105,594
1893.....	5,107,426	1884.....	3,639,805
1892.....*	5,913,013	1883.....	4,422,461
1891.....	3,565,381	1882.....	3,888,557
1890.....	4,336,199	1880.....	4,732,385
1889.....	3,654,984	1869.....	1,087,809
1888.....	3,197,634		

\* Farine et grain seulement.

Les chiffres suivants expriment les quantités de denrées alimentaires transportées aux ports maritimes par les canaux et chemins de fer de l'Etat de New-York, dans le cours de vingt-huit ans :—

	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Proportions par les canaux.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
1869.....	1,302,613	1,087,809	2,390,342	.535
1870.....	1,295,010	1,766,457	3,061,467	.423
1871.....	1,850,198	2,205,589	4,055,787	.456
1872.....	1,674,320	1,870,614	3,544,934	.472
1873.....	1,745,171	2,036,992	3,782,163	.461
1874.....	1,767,598	2,791,517	4,559,115	.387
1875.....	1,305,550	2,343,241	3,648,791	.357
1876.....	1,064,293	2,875,803	3,940,096	.270
1877.....	1,498,984	2,493,683	3,992,667	.375
1878.....	1,912,734	3,695,764	5,608,498	.341
1879.....	1,833,399	4,353,617	6,187,016	.296
1880.....	2,371,090	4,732,385	7,103,475	.333
1881.....	1,116,561	4,983,722	6,100,283	.183
1882.....	1,118,776	3,885,557	5,004,333	.223
1883.....	1,379,000	4,422,461	5,801,461	.237
1884.....	1,236,986	3,639,805	4,876,791	.253
1885.....	1,063,310	4,105,594	5,168,904	.205
1886.....	1,489,886	3,802,262	5,292,148	.281
1887.....	1,539,403	3,847,766	5,387,169	.285
1888.....	1,166,958	3,197,734	4,364,692	.267
1889.....	1,296,896	3,654,984	4,951,880	.262
1890.....	1,167,901	4,336,199	5,504,100	.212
1891.....	1,092,355	3,565,381	4,657,736	.234
1892.....	937,999	5,913,013	6,851,012	.137
1893.....	1,452,563	5,107,426	6,599,989	.224
1894.....	1,400,129	4,281,056	5,681,185	.327
1895.....	602,205	3,798,574	4,401,079	.159
1896.....	957,182	5,183,540	6,140,722	.156



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX *vis-à-vis* L'ÉTAT DE  
NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'Etat de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'Etat, je constate que du tonnage total de fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'Etat ont transporté :—

	Pour-cent.		Pour-cent.
En 1859 .....	68·9	En 1883.....	18·7
1869 .....	47·0	1884.....	19·0
1870 .....	38·9	1885.....	17·1
1871 .....	38·9	1886.....	16·9
1872 .....	40·1	1887.....	16·3
1873 .....	34·9	1888.....	18·8
1874 .....	31·7	1889.....	15·1
1875 .....	28·4	1890.....	13·9
1876 .....	24·6	1891.....	13·4
1877 .....	28·3	1892.....	9·8
1878 .....	27·1	1893.....	10·1
1879 .....	23·7	1894.....	10·2
1880 .....	25·1	1895.....	9·7
1881 .....	18·5	1896.....	8·5
1882 .....	19·0		

La quantité de fret transportée par les canaux et les chemins de fer a été, en 1896, de 7,585,712 tonnes plus grande que la quantité transportée en 1895, et accuse une augmentation de 31,302,877 tonnes sur 1869.

Voici quelles ont été les quantités transportées :—

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
En 1859 .....	5,485,076	·6890
1869 .....	12,453,174	·4705
1870 .....	15,148,274	·3895
1871 .....	15,844,152	·3896
1872 .....	16,631,609	·4012
1873 .....	18,200,208	·3497
1874 .....	18,283,547	·3174
1875 .....	17,101,758	·2841
1876 .....	16,948,627	·2462
1877 .....	17,489,770	·2833
1878 .....	19,017,301	·2719
1879 .....	22,590,766	·2373
1880 .....	25,706,586	·2512
1881 .....	27,857,394	·1859
1882 .....	28,693,054	·1905
1883 .....	30,167,119	·1877
1884 .....	26,293,844	·1905
1885 .....	27,543,948	·1718
1886 .....	31,168,744	·1698
1887 .....	34,029,791	·1632
1888 .....	26,244,610	·1883
1889 .....	35,466,042	·1514
1890 .....	37,624,199	·1394
1891 .....	38,524,179	·1343
1892 .....	43,618,569	·0982
1893 .....	42,953,233	·1009
1894 .....	37,916,412	·1024
1895 .....	36,170,339	·0967
1896 .....	43,756,051	·0849

Prix moyens du transport du grain, de Chicago à Buffalo :—

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1878.....	3·1	1889.....	2·5
1879.....	4·7	1890.....	1·9
1880.....	5·7	1891.....	2·5
1881.....	3·2	1892.....	2·2
1882.....	2·5	1893.....	1·6
1883.....	3·5	1894.....	1·2
1884.....	2·1	1895.....	1·9
1885.....	2·0	1896.....	1·7
1886.....	3·6		
1887.....	4·1		
1888.....	2·7		
		Moyenne pour 19 années.	2·7

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

État comparatif du trafic par le canal de St. Mary's-Falls, E.-U., et par le canal canadien du Saut-Sainte-Marie, pendant les saisons de 1895 et 1896.

	TRAFFIC DE 1896.		TOTAL DU TRAFIC DE 1896.		AUGMENTATION.		DIMINUTION.	
	Canal des États-Unis.	Canal canadien.	Saison de 1896.	Saison de 1895.	Montant.	Montant.	Montant.	Montant.
Navires. .... nombre.	13,441	5,136	18,577	17,984	593			
Eclusages. .... "	6,423	3,042	9,465	7,738	1,927			
Tonnage, inscrit. .... tonnes nettes.	12,896,988	4,395,156	17,292,144	16,830,404	452,740			
" " fret. .... "	12,679,024	4,577,399	17,256,423	13,067,485	2,188,938			
Passagers. .... nombre.	92,438	14,658	37,096	33,236	3,860			
Houille (anthracite). .... tonnes nettes.	282,469	153,369	435,838	449,537		13,699		
" (bitumineuse) .... "	1,780,545	811,980	2,592,525	2,123,904	468,621			
Farine. .... barils.	7,073,174	1,797,708	8,870,882	8,898,161			27,279	
Blé. .... boisseaux.	44,151,539	19,312,277	63,463,876	46,091,767	17,372,109			
Grain (autre que le blé). .... tonnes nettes.	21,158,325	6,556,940	27,715,265	8,542,210	19,173,055			
Fer ouvré et fer en gueuse. .... barils.	102,201	27,870	129,871	102,513	27,358			
Sel. .... tonnes nettes.	224,324	19,551	243,875	271,073		27,198		
Cuivre. .... tonnes nettes.	103,005	14,692	117,697	107,452	10,245			
Mineral. .... M. pds, M.P.	5,492,166	2,492,905	7,985,071	8,064,355				
Mineral d'argent. .... tonnes nettes.	688,640,000	30,233,800	688,873,800	741,015,144	52,141,344			
Pierre de construction. .... "	240	1,140	17,731	100	140			
* Fret non classé. .... "	420,802	99,264	520,066	458,379	62,087			

† Compris dans le fret non classé pour, —

1895.	1896.
Tonnes.	Tonnes.
Laine. .... 2,250	Laine. .... 2,358
Peaux. .... 397	Peaux. .... 31

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1889 .....	234 jours.
1890 .....	228 do
1891 .....	225 do
1892 .....	233 do
1893 .....	219 do
1894 .....	234 do
1895 .....	231 do
1896 .....	232 do

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1895 .....	87 jours.
1896 .....	218 do

Durant la saison complète de 1896 la moyenne, par jour, des navires qui ont passé par les deux canaux, a été de 41.

R. DEVLIN,

*Compilateur de la statistique des canaux.*

OTTAWA, 16 octobre 1897.

EXPORTATIONS, par les lacs, du port de Chicago en 1896. D'après le rapport du Board of Trade, Chicago.

Marchandises.	Quantité.	Valeur.
		\$ c.
Blé .....	boisseaux. 549,500	326,701 00
Mais .....	" 5,276,550	1,399,617 00
Avoine .....	" 575,668	110,813 00
Seigle .....	" 42,000	15,120 00
Rails d'acier .....	tonnes. 21,608	477,959 00
Cornières .....	" 1,499	34,691 00
Billetes d'acier .....	" 306	4,049 00
Tiges métalliques .....	" 3,563	67,451 00
Fer en gueuse et fer corroyé .....	" 1,497	15,295 00
Machines .....	pièces. 10	520 00
Marchandises .....	colis. 3	6,000 00
Valeur totale .....		2,458,216 00

EXPÉDITIONS de grain (en transit et pour l'exportation) de Chicago, par les lacs, en 1896. D'après le rapport du Board of Trade, Chicago.

	MAÏS, BOISSEAUX.			AVOINE, BOISSEAUX		BLÉ, BOIS- SEAUX.	SEIGLE, BOIS- SEAUX.	TOTAUX.
	Transit.	Exportation.	Totaux.	Transit.	Exportation.	Exportation.	Exportation.	
Collingwood, Ont.....	42,968		42,968					42,968
Goderich, Ont.....	89,740		89,740					89,740
Kingston, Ont.....		2,248,349	2,248,349			246,361	42,000	2,536,710
Midland, Ont.....	617,883	678,553	1,296,436			116,969		1,413,405
Prescott, Ont.....		2,325,398	2,325,398		575,668	186,170		3,087,236
Pointe-Edouard, Ont...	198,350		198,350					198,350
Sarnia, Ont.....	899,287		899,287	2,045,502				2,944,789
Walkerville, Ont.....		24,250	24,250					24,250
Totaux.....	1,841,228	5,276,550	7,124,778	2,045,502	575,668	549,500	42,000	10,337,448



PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ ET DU MAÏS, PAR LES LACS, DE  
CHICAGO À BUFFALO.

ÉTAT indiquant les dates des changements des prix courants du transport du blé et du maïs, par les lacs, de Chicago à Buffalo, en 1896 (tels que donnés par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :—

1896.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.	1896.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.
A l'ouverture.	c.	c.	A l'ouverture.	c.	c.
8 avril	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	24 août	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{2}$
10 do	$1\frac{1}{2}$		26 do		$1\frac{1}{2}$
14 do	$2\frac{1}{2}$		27 do		$1\frac{1}{2}$
20 do		$1\frac{1}{2}$	28 do		$1\frac{1}{2}$ à $1\frac{1}{4}$
22 do		$1\frac{1}{2}$	29 do		$1\frac{1}{4}$
28 do		$1\frac{1}{2}$	5 sept.	$1\frac{1}{2}$	
5 mai		2	16 do		$1\frac{1}{2}$
6 do	$2\frac{1}{4}$	2	18 do		1
7 do	$2\frac{1}{4}$		22 do		$1\frac{1}{2}$
9 do		$1\frac{1}{2}$	25 do		$1\frac{1}{2}$
11 do		$1\frac{1}{2}$	28 do		$1\frac{1}{2}$
12 do		$1\frac{1}{2}$	2 oct.	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$ à $1\frac{1}{2}$
15 do		$1\frac{1}{2}$	5 do		$1\frac{1}{2}$
16 do		$1\frac{1}{2}$	8 do		$1\frac{1}{2}$
19 do		$1\frac{1}{2}$	9 do		$1\frac{1}{2}$
20 do		1 à $1\frac{1}{2}$	12 do		2
23 do	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	21 do		$2\frac{1}{4}$
27 do	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	22 do		$2\frac{1}{2}$
29 do	$1\frac{1}{2}$		29 do	$2\frac{1}{2}$	
2 juin		$1\frac{1}{2}$ à $1\frac{1}{2}$	30 do		$2\frac{1}{2}$
3 do		$1\frac{1}{2}$	5 nov.		$2\frac{1}{2}$ à $2\frac{1}{2}$
4 do	$1\frac{1}{2}$		6 do		$2\frac{1}{2}$
8 do	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	7 do	$2\frac{1}{4}$	2
9 do		$1\frac{1}{4}$	9 do		$1\frac{1}{2}$
16 do	$1\frac{1}{2}$		12 do		$1\frac{1}{2}$ à $1\frac{1}{4}$
17 do		$1\frac{1}{2}$	13 do		$1\frac{1}{4}$
20 do		$1\frac{1}{2}$	14 do	2	
22 do		$1\frac{1}{2}$	16 do	$2\frac{1}{4}$	
29 do		$1\frac{1}{2}$	18 do	$2\frac{1}{2}$	
1er juillet		$1\frac{1}{2}$	19 do		$1\frac{1}{2}$
9 do		1	20 do		$1\frac{1}{4}$
10 do	$1\frac{1}{2}$		21 do	2	
27 do		$1\frac{1}{2}$	23 do		2
30 do		$1\frac{1}{2}$	24 do	$1\frac{1}{2}$ à 2	$1\frac{1}{2}$
1er août	$1\frac{1}{2}$		25 do	$1\frac{1}{2}$	
12 do		$1\frac{1}{2}$ à $1\frac{1}{4}$	1er déc.	$2\frac{1}{4}$	bid 2
13 do		$1\frac{1}{4}$	3 do		2
21 do		1	5 do fermeture		$2\frac{1}{2}$
22 do		1 à $1\frac{1}{2}$			

Maximum pour l'avoine,  $1\frac{1}{2}$ c.; minimum,  $\frac{7}{8}$ c. par boisseau.

NOTE.—Le maïs, de Chicago à Kingston, a varié de  $2\frac{1}{2}$ c. à  $4\frac{1}{8}$ c., et le blé, de 2c. à 3c. le boisseau durant la saison. Le maïs pour Port-Huron, de 1 à  $2\frac{1}{4}$ c., et l'avoine, 1c. à  $1\frac{1}{8}$ c., et pour Ogdensburg, 13 juin,  $2\frac{3}{4}$ c. le boisseau. Le blé à Toledo, de  $\frac{1}{2}$ c. à  $1\frac{1}{2}$ c. le boisseau; le maïs à Oswégo en juillet,  $2\frac{1}{2}$ c. le boisseau; le blé à Erié, en mai, 2c. le boisseau; le blé à Détroit, en avril,  $1\frac{1}{2}$ c. le boisseau.

Les taux de Milwaukee sont à peu près les mêmes que ceux de Chicago.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## PRIX MOYEN DU TRANSPORT PAR LES LACS.

L'état qui suit donne les prix moyens du transport du blé et du maïs par les lacs entre Chicago et Buffalo, durant chaque mois des dix dernières années, le prix le plus élevé et le plus bas du transport du blé, chaque année, et le prix moyen du transport du blé, chaque année, en centins, par boisseau :—

*(Extrait du rapport du secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo.)*

Grain, boisseau.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1887 { Blé .....	3.4	5.1	3.8	3.5	4.1	4.7	3.9
{ Maïs .....	3.1	4.7	3.5	3.3	3.8	4.4	3.6
Prix le plus élevé, blé, 1887, 6c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 4.1c.							
1888 { Blé .....	2.1	1.9	2.2	3.2	3.5	2.4	2.5
{ Maïs .....	1.8	1.7	1.9	2.9	3.2	2.1	2.3
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 2.7c.							
1889 { Blé .....	2.2	2.0	2.1	2.7	3.0	3.0	2.5
{ Maïs .....	2.0	1.8	1.9	2.4	2.7	2.7	2.3
Prix le plus élevé, blé, 1889, 3.6c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 2.5c.							
1890 { Blé .....	1.8	2.2	2.3	1.5	2.0	1.8	2.0
{ Maïs .....	1.6	2.0	2.0	1.3	1.8	1.6	1.8
Prix le plus élevé, blé, 1890, 2.3c. ; le plus bas, 1.5c. ; prix moyen pour la saison, 1.9c.							
1891 { Blé .....	1.4	1.2	2.1	2.7	3.3	2.2	4.1
{ Maïs .....	1.2	1.1	2.0	2.5	3.0	2.1	3.8
Prix le plus élevé, blé, 1891, 5.1c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2.4c.							
1892 { Blé .....	1.9	1.8	2.0	2.3	2.3	2.3	2.6
{ Maïs .....	1.7	1.6	1.8	2.1	2.1	2.1	2.3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 3c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2.2c.							
1893 { Blé .....	1.3	1.8	1.2	1.3	1.7	2.1	2.0
{ Maïs .....	1.2	1.6	1.1	1.2	1.5	1.9	1.8
Prix le plus élevé, blé, 1893, 2.3c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 1.6c.							
1894 { Blé .....	1.4	1.2	0.9	1.0	1.4	1.1	1.3
{ Maïs .....	1.2	1.1	0.9	0.9	1.3	1.0	1.3
Prix le plus élevé, blé, 1894, 3c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 1.2c.							
1895 { Blé .....	1.2	1.2	1.1	1.6	2.1	3.0	3.0
{ Maïs .....	1.1	1.1	1.0	1.4	1.9	2.9	2.7
Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 1.9c.							
1896 { Blé .....	1.6	1.5	1.2	1.3	1.4	2.0	2.1
{ Maïs .....	1.4	1.3	1.1	1.2	1.2	1.9	1.9
Prix le plus élevé, blé, 1896, 2.5c. ; le plus bas, 1.4c. ; prix moyen pour la saison, 1.7c.							

PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE DULUTH À BUFFALO (TELS QUE CITÉS PAR LE  
SECRÉTAIRE DE LA BOURSE DES MARCHANDS, BUFFALO, N.-Y.)

Le relevé suivant montre les prix ordinaires du transport du blé par les lacs de Duluth à Buffalo, pour chaque semaine de la navigation en 1896:—

1896.	Blé, boisseaux.	1896.	Blé, boisseaux.
	c.		c.
Ouverture de la navigation au 5 mai.	3	27 août au 28 août.	1 $\frac{3}{4}$
6 mai au 10 mai	2 $\frac{5}{8}$	29 do au 2 septembre.	1 $\frac{1}{2}$
11 do au 15 do	3	3 septembre au 7 septembre.	1 $\frac{3}{8}$
16 do au 18 do	2 $\frac{7}{8}$	8 do au 24 do	1 $\frac{1}{2}$
19 do au 18 juin	2 $\frac{3}{4}$	25 do au 27 do	1 $\frac{1}{4}$
19 juin.	2 $\frac{3}{4}$	28 do	1 $\frac{1}{2}$
20 juin au 22 juin	2 $\frac{1}{2}$	29 do au 1er octobre.	1 $\frac{1}{4}$
23 do au 29 do	2 $\frac{1}{4}$	2 octobre au 4 octobre	1 $\frac{1}{4}$
30 do	2 $\frac{5}{8}$	5 do au 7 do	1 $\frac{1}{4}$
1er juillet au 4 juillet	2	8 do au 13 do	2
5 do au 8 do	1 $\frac{3}{4}$	14 do au 20 do	2 $\frac{1}{4}$
9 do au 10 do	1 $\frac{3}{8}$	21 do	2 $\frac{3}{8}$
11 do au 14 do	1 $\frac{3}{8}$	22 do	2 $\frac{3}{8}$
15 do au 21 do	1 $\frac{3}{8}$	23 do au 3 novembre	3
22 do au 27 do	1 $\frac{3}{8}$	4 novembre au 8 novembre	2 $\frac{3}{4}$
28 do au 31 do	1 $\frac{3}{8}$	9 do au 10 do	2 $\frac{3}{8}$
1er août au 9 août	1 $\frac{3}{8}$	11 do au 15 do	2 $\frac{1}{4}$
10 do au 21 do	1 $\frac{3}{8}$	16 do au 18 do	2 $\frac{3}{8}$
21 do au 22 do	1 $\frac{1}{2}$	19 do	2 $\frac{3}{8}$
23 do au 24 do	1 $\frac{3}{8}$	20 do au 26 do	3
25 do au 26 do	1 $\frac{1}{4}$	27 do à la clôture	2

En 1885, les prix de transport du blé, de Duluth à Buffalo, ont été de 1 $\frac{1}{2}$  à 5 c.; en 1886, de 3 $\frac{1}{4}$  à 8 c.; en 1887, de 5 à 8 c.; en 1888, de 2 à 5 c.; en 1889, de 2 à 5 c.; en 1890, de 2 à 5 c.; en 1891, de 1 $\frac{1}{4}$  à 9 $\frac{1}{2}$  c.; en 1892, de 2 $\frac{1}{4}$  à 4 c.; en 1893, de 1 $\frac{1}{4}$  à 3 $\frac{1}{2}$  c.; en 1894, de 1 $\frac{1}{4}$  à 3 c.; en 1895, de 2 à 6 c.; et en 1896, de 1 $\frac{1}{4}$  à 3 c. le boisseau.

Le premier départ de Duluth par le lac en 1896 a eu lieu le 22 avril, et en 1895 le 27 avril. Les premières arrivées ou premiers départs de Duluth par le lac en 1894, 19 avril; en 1893, 8 mai; en 1892, 21 avril; en 1891, 30 avril; en 1890, 26 mars; en 1889, 20 avril; en 1888, 12 mai; en 1887, 4 mai; et en 1886, 7 mai.

En 1887, on a transporté le blé à Kingston, Canada, durant la saison de navigation, à raison de 6 $\frac{1}{4}$  à 7 $\frac{3}{4}$  c.; en 1888, de 4 à 5 c.; en 1889 de—; en 1890, 5 $\frac{3}{4}$ , 5 $\frac{1}{2}$ , 4 $\frac{1}{2}$ , 4 $\frac{1}{4}$  et 4 c.; en 1891, en mai, 3 $\frac{3}{4}$ , 3 $\frac{1}{2}$  et 2 $\frac{1}{2}$  c.; en juin, 3c; et le 25 juillet, 2 $\frac{3}{4}$ c.; en 1892, 5 c. en avril; de 5 à 5 $\frac{1}{4}$  c. en mai; 4 c. en juin; 4 $\frac{1}{2}$  c. en juillet; 3 c. en août; de 6 à 6 $\frac{1}{4}$  c. en octobre. En 1893, à raison de 5 $\frac{1}{2}$  à 4 $\frac{1}{2}$ c. en avril; de 4 $\frac{1}{2}$  à 4 $\frac{3}{4}$  c. en mai; de 4 à 3 $\frac{1}{2}$  c. en juin; de 2 $\frac{3}{4}$  à 3 c. en juillet; de 3 $\frac{1}{2}$  à 3 $\frac{3}{4}$  c. en septembre; pas de cote après cette date. En 1894, à raison de 3 $\frac{1}{4}$  à 3 $\frac{1}{2}$  c. en mai; 3 $\frac{1}{2}$  c. en juin; 2 $\frac{1}{2}$  c. en juillet; de 2 $\frac{1}{2}$  à 3 $\frac{1}{4}$  c. en août; 4 c. en septembre, et 4 $\frac{1}{4}$  c. en octobre. Au 25 août et au 3 novembre 1894, pour Ogdensburg, blé à 3 $\frac{1}{4}$  et 4 $\frac{1}{2}$  c. respectivement. En 1895, on a transporté le blé à Kingston à raison de 3 à 5 c., selon la période de la saison. En 1896 on a transporté le blé à Kingston à raison de 3 à 5 $\frac{1}{2}$  c., selon la période de la saison.



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## PRIX DE TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE TOLEDO À BUFFALO.

Le tableau suivant indique les prix ordinaires du transport du blé par les lacs, de Toledo à Buffalo, durant la saison de 1896, aux dates spécifiées (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date, 1896.	Blé, boiss.	Date, 1896.	Blé, boiss.
	C.		c.
Ouverture jusqu'au 16 mai .....	1 $\frac{1}{2}$	Du 5 au 9 novembre.....	1 $\frac{5}{8}$
Du 17 mai au 30 octobre.....	1 $\frac{3}{4}$	Du 10 do à la fermeture.....	1 $\frac{1}{4}$
Du 31 octobre au 4 novembre.....	1 $\frac{1}{2}$		

La variation de 1886 a été de 1 $\frac{3}{4}$  à 3c. ; en 1887, 2 $\frac{1}{4}$  à 3c. ; en 1888, 1 $\frac{1}{2}$  à 2 $\frac{3}{8}$ c. ; en 1889, 1 $\frac{3}{4}$  à 2c. ; en 1890, 1 $\frac{1}{2}$  à 2c. ; en 1891, 1 à 3c. ; en 1892, 1 $\frac{1}{2}$  à 2 $\frac{1}{4}$ c. ; en 1893, de 1 à 2c. ; en 1894, de 1 à 2c. ; en 1895, 1 à 2 $\frac{1}{4}$ c. ; et en 1896, de 1 $\frac{1}{4}$  à 1 $\frac{3}{4}$ c. par boisseau.

En 1887, l'expédition du blé et du maïs s'est faite de Toledo à Ogdensburg, à raison de 6 à 7c. ; en 1888, 4 $\frac{1}{2}$  à 6c. pour le blé et 5c. pour le maïs ; et en 1889, 5 à 5 $\frac{7}{8}$ c. pour le blé, par boisseau. Le 8 octobre 1887, on a expédié du maïs de Toledo à Kingston à 3 $\frac{1}{2}$ c. le boisseau, et le 12 novembre à 4 $\frac{1}{2}$ c. En 1888, pour le maïs de Toledo à Kingston, 4 $\frac{1}{2}$  à 3c., et le blé, 3 $\frac{1}{2}$  à 3c. En 1889, le blé de Toledo à Kingston, 3c., et en 1891, le seigle, de Toledo à Kingston à 3c. le boisseau. De Toledo à Montréal, le 2 juin 1887, pour le blé, par propulseurs, à 6 $\frac{1}{2}$ c. ; le 14 juin, maïs au même prix ; mais le 26 septembre, le tarif pour le maïs n'a été que de 5c. le boisseau. En 1888, maïs, de Toledo à Montréal, de 6 à 5 $\frac{3}{4}$ c., et le blé à 5 $\frac{1}{2}$ c. le boisseau. De 1889 à 1896, on n'a pas de rapport au sujet des consignations pour Montréal ou autres endroits en Canada.

## PRIX DU TRANSPORT ENTRE BUFFALO ET NEW-YORK

Le tableau suivant indique les changements dans les taux ordinaires de transport du fret de Buffalo à New-York, aux dates mentionnées en 1895 (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date, 1896.	Blé, boiss.	Blé, boiss.	Date, 1896.	Blé, boiss.	Blé, boiss.
	c.	c.		c.	c.
1er mai .....	3 $\frac{7}{8}$	3 $\frac{5}{8}$	18 novembre .....	3 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{4}$
4 do .....	3 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{2}$	19 do .....	3 $\frac{1}{2}$	3
2 novembre .....	4	3 $\frac{5}{8}$	20 nov. à la fermeture.....	3 $\frac{1}{8}$	2 $\frac{7}{8}$

Le tarif de transport pour l'avoine a varié de 2 $\frac{1}{8}$  à 2 $\frac{3}{4}$ c. le boisseau. On a expédié de Buffalo et Tonawanda à New-York du bois de pin aux taux suivants pour 1,000 pieds : à l'ouverture \$2.00 ; changement du 2 novembre à \$2.25, et a continué à ce taux jusqu'à la fermeture. Pour Albany, 50c. par 1,000 pieds de moins que les chiffres précédents.

## MOYENNE DES PRIX DE TRANSPORT PAR VOIE DES CANAUX.

## DE BUFFALO A NEW-YORK.

L'état qui suit donne le prix moyen du transport de blé et du maïs entre Buffalo et New-York, durant chaque mois des dix années dernières, le prix le plus élevé du transport du blé, le prix le plus bas, et le prix moyen chaque année :—

Grain.	Mai.	Juin.	Juill.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1887 { Blé.....	5.1	4.5	3.8	4.0	4.5	4.8	5.8
1887 { Maïs.....	4.6	4.1	3.4	3.6	4.1	4.4	5.3
Prix le plus élevé, 1887, 7c. ; le plus bas, 3.5c. ; prix moyen pour la saison, 4.6c.							
1888 { Blé.....	3.4	2.5	2.5	4.1	3.9	3.7	3.5
1888 { Maïs.....	3.1	2.3	2.3	3.8	3.6	3.4	3.2
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4.5c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 3.4c.							
1889 { Blé.....	4.0	3.8	4.0	4.4	5.0	5.0	5.0
1889 { Maïs.....	3.6	3.4	3.6	3.9	4.5	4.5	4.4
Prix le plus élevé, blé, 1889, 5c. ; le plus bas, 3.7c. ; prix moyen pour la saison, 4.8c.							
1890 { Blé.....	3.9	3.8	3.6	3.8	3.9	4.0	3.5
1890 { Maïs.....	3.5	3.4	3.2	3.4	3.5	3.6	3.1
Prix le plus élevé, blé, 1890, 4.2c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 3.8c.							
1891 { Blé.....	2.8	2.9	2.8	3.8	4.2	4.6	4.0
1891 { Maïs.....	2.5	2.6	2.5	3.5	3.8	4.2	3.6
Prix le plus élevé, blé, 1891, 3.3c. ; le plus bas, 2.5c. ; prix moyen pour la saison, 3.5c.							
1892 { Blé.....	2.7	2.2	2.4	3.0	3.8	4.7	4.6
1892 { Maïs.....	2.4	2.0	2.2	2.6	3.4	4.4	4.3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 6c. ; le plus bas, 2.3c. ; prix moyen pour la saison, 3.5c.							
1893 { Blé.....	4.8	4.8	4.6	4.6	4.0	4.7	4.8
1893 { Maïs.....	4.4	4.4	4.3	4.2	3.6	4.3	4.5
Prix le plus élevé, blé, 1893, 5c. ; le plus bas, 3.6c. ; prix moyen pour la saison, 4.6c.							
1894 { Blé.....	3.1	2.9	3.3	3.4	3.6	2.9	3.0
1894 { Maïs.....	2.8	2.6	3.0	3.1	3.3	2.6	2.7
Prix le plus élevé, blé, 1894, 4c. ; le plus bas, 2.6c. ; prix moyen pour la saison, 3.2c.							
1895 { Blé.....	1.9	1.7	2.0	2.0	2.1	2.5	2.7
1895 { Maïs.....	1.7	1.5	1.7	1.7	2.0	2.2	2.5
Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c. ; le plus bas, 1.9c. ; prix moyen pour la saison, 2.2c.							
1896 { Blé.....	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.8
1896 { Maïs.....	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.6
Prix le plus élevé, blé, 1896, 4c. ; le plus bas, 3.1c. ; prix moyen pour la saison, 3.7c.							

NOTE.—Passage du canal exempt de péages depuis 1882.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## TARIF DU TRANSPORT, PÉAGES, PRIX DE L'USAGE DES ÉLÉVATEURS ET DE L'EMMAGASINAGE, COMPARÉS.

L'état qui suit indique la quantité de grain et de graine de lin arrivée à Buffalo, le prix moyen du transport du blé par canaux, les péages sur le blé jusqu'à New-York, et les prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagasinage à Buffalo durant un certain nombre d'années :—

Année.	Grain reçu.	Prix moyen du transport du blé par canaux.	Péages sur le blé.	Élévateurs y compris l'emmagas- inage.
	Boisseaux.	c.	c.	c.
1870	32,208,039	11.2	3.1	1 1/4
1871	61,319,313	12.6	3.1	1 1/4
1872	58,703,666	13.0	3.1	1 1/4
1873	65,498,955	11.4	3.1	1 1/4
1874	55,660,198	10.0	3.1	1 1/4
1875	52,833,451	7.9	2.0	1
1876	44,207,121	6.6	2.0	1
1877	61,822,292	7.4	1.0	1
1878	78,828,443	6.0	1.0	1
1879	75,089,768	6.8	1.0	1
1880	105,133,009	6.5	1.0	1
1881	56,389,827	4.7	1.0	
1882	51,501,503	5.4	1.0	
1883	65,722,080	4.9	Aucun.	
1884*	58,011,800	4.2	do	
1885*	52,671,090	3.8	do	
1886*	75,570,850	5.0	do	
1887*	87,073,570	4.6	do	
1888*	73,977,390	3.4	do	
1889*	92,290,550	4.8	do	
1890*	91,994,680	3.8	do	
1891*	135,315,510	3.5	do	
1892*	138,872,560	3.5	do	
1893*	140,796,410	4.6	do	
1894*	105,435,577	3.2	do	
1895*	121,225,497	2.2	do	
1896*	161,470,745	3.7	do	

NOTE.—Avant 1870 les péages étaient de 6.21 centins le boisseau, et les frais pour l'usage de l'élevateur 2 centins le boisseau.

\* Y compris graine de lin.

## MOYENNE DES PRIX DU TRANSPORT PAR BOISSEAU.

Pour le transport du blé et du maïs de Chicago à New-York pendant un certain nombre d'années.

(Extrait du rapport de la Chambre de Commerce de Chicago.)

	MAÏS.			BLÉ.		
	Par lac et canal.	Par lac et voie ferrée	Par voie ferrée seulement.	Par lac et canal.	Par lac et voie ferrée	Par voie ferrée seulement.
1858	127		3619	1550		3861
1859	1570		3248	1663		3480
1860	a 0833		3248	a 095		3480
1861	a 1062		3881	a 1210		4158
1862	a 0957		4480	a 1062		4800
1863	a 063		4592	a 072		4920
1864	a 09		5600	a 0952		60
1865	a 0864		4188	a 0894		4488
1866	a 1075		4312	a 1377		4620
1867	a 0511		4176	a 08		4475
1868	a 0604		3532	a 0802		3784
1869	a 0584	2355	3320	a 0651	2520	3557
1870	a 16	2220	28	a 0677	2250	30
1871	a 0754	2372	2968	a 0687	2542	3180
1872	a 1072	2660	3266	a 1110	2950	3499
1873	a 0816	2298	2893	a 0917	2461	3102
1874	a 0382	1388	2450	a 0400	1709	2625
1875	a 034	1303	2240	a 0378	1389	2400
1876	b 0875	1079	1574	b 0982	1136	1686
1877	b 0959	1406	1890	b 1109	1546	2050
1878	b 0883	1053	1652	b 0996	1209	1770
1879	b 1049	1220	1456	b 1187	1313	1774
1880	b 1341	1443	1748	b 1313	1580	1980
1881	b 0777	0942	1340	b 0867	1049	1440
1882	b 0672	1028	1350	b 0723	1091	1447
1883	b 0803	11	1512	b 0901	1163	1620
1884	b 0655	085	1232	b 07	10	1320
1885	b 063	0801	1232	b 0654	0902	1320
1886	b 0845	1120	14	b 0910	12	1500
1887	b 0850	1120	1470	b 0950	12	1575
1888	b 0671	1026	1354	b 0705	1114	1450
1889	b 0632	0819	126	b 0692	0897	1500
1890	b 0593	0732	1136	b 0676	0852	1430
1891	b 0632	0753	1400	b 0695	0857	1500
1892	b 0595	0721	1296	b 0645	0759	1380
1893	b 0718	0797	1365	b 0766	0848	1463
1894	b 0493	0650	1232	b 0511	0700	1320
1895	b 0450	0640	1029	b 0486	0696	1189
1896	b 0575	0615	1050	b 0619	0661	1200

a A Buffalo seulement. b Y compris taux et péages.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## TARIF DE TRANSPORT POUR LES PORTS ÉTRANGERS.

MOYENNE annuelle des prix pour le transport du grain, de la farine et des provisions  
(par 100 livres), de Chicago à des ports européens, par voie ferrée seulement  
jusqu'à l'océan, et de là par steamers.

Expédiés à	Articles.	1896.	1895.	1894.	1893.
		\$	\$	\$	\$
Liverpool.....	Grain ..	3350	3200	3250	3410
do .....	Farine en sac ..	3430	3400	3316	3515
do .....	Provisions ..	4491	4181	4406	4547
Glasgow .....	Grain ..	3422	3419	3463	3585
do .....	Farine en sac ..	3650	3625	3503	3625
do .....	Provisions ..	4997	4969	4659	4828
Londres .....	Grain ..	3348	3329	3288	3760
do .....	Farine en sac ..	3528	3513	3493	3794
do .....	Provisions ..	4715	4603	4575	4828
Anvers .....	do ..	4969	4828	4688	4828
Hambourg .....	do ..	5100	5000	5000	5250
Amsterdam .....	do ..	5200	5000	5000	5000
Rotterdam .....	do ..	5200	4800	5000	5000
Copenhague.....	do ..	5812	5531	5531	5531
Stockholm.....	do ..	6937	6656	6656	6656
Stettin .....	do ..	5812	5531	5531	5531
Bordeaux.....	do ..	6413	6413	6250	6000

## FRET PAR VOIE DES LACS SUR LA HOUILLE DE BUFFALO À CHICAGO ET AUTRES PORTS.

Le tableau suivant fait connaître les taux ordinaires pour le transport de la houille par tonne nette, de Buffalo aux ports nommés, durant la saison de 1897, pour la semaine terminée aux dates mentionnées.

1896. Semaine terminée le	Chicago.	Milwaukee.	Duluth et ports du lac Supérieur.	Porte Verte.	Gladstone.	Shebogan.	Toledo.	Détroit.	Racine.	Saginaw.	Bay-City.	Washburn.	Ashland.
25 avril	40	40	25	25	25	25	25	45	45	40	25	25	25
2 mai	40	40	25	25	25	25	25	45	45	40	25	25	25
9 do	40	40	25	25	25	25	25	45	45	40	25	25	25
16 do	50	40 à 45	25	25	25	25	25	50	50	35	30	30	30
23 do	50	45	25	25	25	25	25	50	50	40	35	35	35
30 do	50 à 60	45 à 55	25	25	25	25	25	60	60	40	35	35	35
6 juin	60	55	30	30	35	35	25	60	60	40	30	30	30
13 do	60 à 50	55 à 45	30	45	35	35	25	60	60	40	30	30	30
20 do	50	45	30	45	35	35	25	60	60	40	30	30	30
27 do	50	45	30	45	35	35	25	60	60	40	30	30	30
4 juillet.	50 à 40	45 à 35	30 à 25	40	35	35	25	40	40	35	25	25	25
11 do	40	35	25	40	35	35	25	40	40	35	25	25	25
18 do	40 à 30	35 à 30	25	40	35	35	25	40	40	35	25	25	25
25 do	30	30	25	25	25	25	25	40	40	35	25	25	25
1er août	30 à 25	30 à 25	25	25	25	25	25	40	40	35	25	25	25
8 do	20	20	20	20	20	20	20	25	25	40	25	25	25
15 do	20	20	20	20	20	20	20	25	25	40	25	25	25
22 do	20	20	20	20	20	20	20	25	25	40	25	25	25
29 do	20	20	20	20	20	20	20	25	25	40	25	25	25
5 sept.	20	20	20	20	20	20	20	20	20	40	25	25	25
12 do	20	20	20	20	20	20	20	20	20	40	25	25	25
19 do	20	20	20	20	20	20	20	20	20	40	25	25	25
26 do	20	20	20	20	20	20	20	20	20	40	25	25	25
3 oct.	20	20	20	20	20	20	20	20	20	40	25	25	25
10 do	20	20	20	20	20	20	20	20	20	40	25	25	25
17 do	20 à 30	20 à 30	20	40	30	30	25	25	40	40	30	30	30
24 do	30	30	20	40	30	30	25	25	40	40	30	30	30
31 do	30	30	20	40	30	30	25	25	40	40	30	30	30
7 nov.	30	30	20	40	30	30	25	25	40	40	30	30	30
14 do	30	30	20	40	30	30	25	25	40	40	30	30	30
21 do	30 à 40	30 à 40	20	40	30	30	25	25	40	40	30	30	30
28 do	60	60	50	50	50	50	30	30	30	30	30	30	30
5 déc. à la cloôt.	60	60	50	50	50	50	30	30	30	30	30	30	30

NOTE.—Toute la houille transportée sur les lacs est chargée et déchargée sans aucun frais au navire.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

VALEUR totale des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord pour passer en transit immédiat sur le territoire des États-Unis, pour être transbordés dans des ports des États-Unis, en destination de l'Amérique Britannique du Nord, et expédiés ainsi, durant chaque année de 1873 à 1896 inclusivement.

	PAYS DE PROVENANCE.					PAYS DE DESTINATION.				
	Amérique Britannique du Nord.					Amérique Britannique du Nord.				
	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Île du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Terri-toires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Île du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Terri-toires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.
1873	405,289	12,894,164	5,240	97,691	13,394,693	5,282,290	21,320,174	181,720	2,475	26,784,184
1874	449,655	13,616,344	97,691	256,074	14,163,690	7,150,036	19,843,159	317,534	2,704	27,310,739
1875	443,570	17,342,833	195,047	1,137	18,042,577	8,999,596	20,283,639	517,060	94	29,800,295
1876	261,443	22,134,275	218,418	12,092,619	22,591,902	9,102,600	14,658,358	698,886	2,475	24,419,888
1877	160,958	12,092,619	412,966	280,079	12,471,695	951,268	11,436,477	524,013	934	18,977,153
1878	163,978	11,027,114	280,079	55	12,204,058	889,539	11,520,877	476,824	2,347	12,912,685
1879	194,129	11,606,832	137,271	17,134,717	12,081,095	1,043,716	14,866,663	531,436	288	17,042,103
1880	213,131	16,782,315	72,565	87	17,002,046	1,778,836	20,897,827	719,268	333	23,595,364
1881	171,383	16,758,108	113,018	25	17,002,046	2,732,695	34,005,845	856,784	1,190	37,595,484
1882	164,990	28,265,083	36,973	633	28,543,178	2,455,557	35,878,389	971,307	7,385	39,312,668
1883	561,791	29,204,031	188,041	32,079	29,802,820	1,740,900	19,717,466	1,615,293	5,186	22,339,385
1884	656,233	12,574,953	308,691	633	13,419,227	1,635,442	16,448,942	1,825,178	6,174	19,700,488
1885	933,280	12,280,483	359,104	27,134	13,523,613	2,040,298	16,369,429	370,822	1,137	22,187,955
1886	1,165,973	9,303,864	313,816	89,853	10,861,020	1,621,748	19,930,206	370,822	1,137	13,611,656
1887	1,684,730	9,606,175	372,934	174,584	11,504,721	2,484,787	13,459,169	665,527	2,704	22,146,975
1888	1,525,048	6,417,701	294,839	187,640	8,542,817	1,781,028	18,993,957	665,527	2,704	22,146,975
1889	2,596,233	2,449,772	306,897	328,116	16,001,910	5,277,210	21,140,198	913,106	4,690	27,383,204
1890	3,070,657	12,449,772	422,806	381,986	23,928,226	5,605,610	21,695,992	547,144	34,273	27,883,023
1891	3,859,079	15,310,945	201,373	187,640	17,885,573	2,079,783	24,189,181	498,188	26,289	26,720,114
1892	4,393,052	19,005,704	348,069	273,467	20,652,367	2,062,367	20,282,400	409,055	6,640	20,182,216
1893	1,003,597	16,404,425	89,565	286,415	17,885,573	1,831,417	17,880,688	463,471	7,844	21,732,294
1894	1,070,672	15,649,881	411,567	286,415	19,621,862	1,834,745	19,320,714	558,991	6,640	21,732,294
1895	1,199,782	17,774,108	582,469	404,020	19,621,862	1,572,783	19,441,279	772,586	1,768	21,788,416
1896	1,118,185	18,038,931			20,143,605					

ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN.





# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## COMMERCE DE TRANSPORT ÉTRANGER.

VALEUR des importations et des exportations des chemins de fer et autres moyens de transport, dans des navires américains et dans des navires étrangers, durant chacun des exercices 1857 à 1896, inclusivement, avec la proportion transportée dans des navires américains (le numéraire et l'or en lingots sont compris de 1857 à 1879, inclusivement), vu qu'on ne peut donner séparément le mode de transport des espèces et des articles de commerce.

Exercice expiré le 30 juin.	IMPORTATIONS.				EXPORTATIONS.				IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS TOTALES.				Proportion transportée dans des navires américains.			
	En ch. de fer et autres moy. de voit.		Par des navires étrangers.		En ch. de fer et autres moy. de voit.		Par des navires étrangers.		En ch. de fer et autres moy. de voit.		Par des navires américains.			Par des navires étrangers.		Total.
	\$	§	\$	§	\$	§	\$	§	\$	§	\$	§		\$	§	
1857	250,116,170	101,773,971	251,214,857	111,745,825	22,985,510	510,331,027	213,519,796	729,850,823	70.5							
1858	203,700,016	78,913,134	243,491,288	81,153,133	27,650,770	447,191,304	160,066,267	607,257,571	73.7							
1859	216,123,428	122,644,702	249,617,953	107,171,501	27,869,978	465,741,381	169,557,592	635,298,973	66.9							
1860	228,164,855	134,001,359	273,682,902	121,039,394	30,022,540	507,247,757	205,400,793	712,648,550	66.5							
1861	201,644,055	134,106,098	179,972,733	69,372,180	20,388,285	381,516,788	203,478,278	584,995,066	50.0							
1862	92,274,100	113,497,629	125,421,318	104,517,667	18,474,154	217,695,418	218,015,296	435,710,714	41.4							
1863	109,744,580	143,175,340	132,127,891	199,880,691	17,464,810	241,872,471	343,056,081	584,928,502	41.4							
1864	81,212,077	248,350,818	102,849,409	237,442,730	184,000,466	184,000,466	485,738,548	669,855,034	27.5							
1865	74,885,116	383,471,763	93,017,756	262,859,588	167,402,872	167,402,872	437,010,124	604,412,996	27.7							
1866	112,040,395	383,471,763	213,671,466	351,754,928	325,511,861	325,511,861	685,226,691	1,010,988,352	32.2							
1867	117,209,536	300,622,035	180,625,368	380,788,368	297,981,573	297,981,573	580,492,014	879,165,307	33.9							
1868	122,955,225	300,622,035	175,106,348	380,788,368	297,981,573	297,981,573	580,492,014	848,527,647	33.1							
1869	136,802,024	300,512,251	183,194,748	385,973,781	289,956,772	289,956,772	570,913,454	871,448,784	33.1							
1870	153,237,077	303,140,510	199,732,324	382,978,978	352,969,401	352,969,401	638,927,488	901,896,880	35.6							
1871	168,285,710	303,140,510	190,378,462	392,801,952	383,604,172	383,604,172	765,822,576	1,132,479,258	31.2							
1872	17,635,681	445,416,783	168,044,799	393,291,579	27,650,770	346,341,101	833,346,362	1,212,328,233	28.5							
1873	17,070,548	471,806,765	171,566,758	494,915,886	27,869,978	346,306,592	966,723,651	1,340,869,221	25.8							
1874	14,513,336	405,320,135	8,509,205	533,885,971	20,022,540	350,451,994	939,206,106	1,312,680,940	26.7							
1875	13,048,869	382,940,568	7,304,356	556,385,066	20,388,285	314,237,792	884,788,517	1,119,434,544	25.8							
1876	12,148,567	382,940,568	6,324,487	492,215,487	18,474,154	311,076,171	813,394,987	1,142,904,312	27.2							
1877	10,697,640	321,139,500	6,324,487	492,215,487	17,464,810	316,660,281	859,920,536	1,194,048,627	26.5							
1878	12,965,990	307,407,565	7,511,365	569,583,504	20,477,364	313,050,906	876,991,129	1,210,519,369	25.9							
1879	14,390,353	310,499,519	10,651,624	600,769,633	19,423,683	278,346,577	911,269,292	1,202,708,000	22.6							
1880	15,142,465	304,175,576	11,955,324	641,460,967	20,981,303	282,346,577	1,224,265,434	1,563,593,404	17.15							
1881	17,193,213	304,175,576	12,118,371	694,331,348	19,981,303	282,346,577	1,224,265,434	1,563,593,404	17.15							
1882	22,804,946	304,175,576	25,089,844	717,162,714	20,981,303	282,346,577	1,224,265,434	1,563,593,404	17.15							
1883	23,003,048	304,175,576	25,089,844	717,162,714	20,981,303	282,346,577	1,224,265,434	1,563,593,404	17.15							
1884	20,140,294	315,511,132	26,573,774	635,287,001	46,092,862	290,586,470	1,263,002,983	1,473,181,881	15.40							
1885	21,149,476	443,664,052	24,183,269	615,287,001	48,174,068	227,229,745	1,258,506,024	1,547,020,312	16.60							
1886	24,555,683	491,987,636	82,001,691	636,004,765	45,332,775	197,349,503	1,073,911,513	1,319,710,966	15.01							
1887	27,562,059	543,392,216	72,991,253	621,802,262	48,361,320	194,356,746	1,165,194,508	1,468,502,979	13.80							

VALEUR des importations et des exportations des États-Unis, transportées, respectivement en chemin de fer et autres moyens de voiture, etc.—*Fin.*

Exercice expiré le 30 juin.	IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.			TOTAL DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.				Proportion transportée dans des navires américains.
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.		En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.		En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires étrangers.		Total.	
		\$	\$		\$	\$		\$	\$		
1886.....	32,209,450	123,525,298	568,222,357	22,147,368	67,332,175	606,474,964	54,356,827	190,857,473	1,174,697,321	1,419,911,621	13.44
1889.....	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28,436,517	83,022,198	630,942,660	66,664,378	203,805,108	1,217,063,541	1,487,533,027	13.70
1890.....	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,576,263	202,451,086	1,371,116,744	1,647,139,093	12.29
1891.....	40,382,755	127,471,678	676,511,763	31,923,439	78,968,047	773,589,324	72,856,194	206,439,725	1,450,101,087	1,729,397,006	11.94
1892.....	39,726,595	139,139,891	648,535,976	33,220,629	81,033,844	916,023,675	72,947,224	220,173,735	1,564,559,651	1,857,680,610	11.85
1893.....	44,121,094	127,095,494	695,184,394	43,862,947	70,670,973	733,132,174	87,984,041	197,765,507	1,428,316,568	1,714,066,116	12.2
1894.....	29,623,095	121,561,193	503,810,334	49,221,427	73,707,023	769,212,122	78,844,522	195,268,216	1,273,022,456	1,547,135,194	13.3
1895.....	33,201,988	108,239,615	590,538,362	49,902,754	62,277,581	695,357,830	83,104,742	170,507,196	1,285,896,192	1,589,508,130	11.7
1896.....	35,535,079	117,299,074	626,890,521	61,131,125	70,392,313	751,083,000	96,666,204	187,691,887	1,377,973,521	1,662,331,612	12.00

NOTES.—1. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879, inclusivement, les exportations comprennent l'or et les espèces.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les Etats-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique, chaque année, de 1871 à 1896.

exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1871.....	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,406,475
1872.....	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873.....	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,666	6,605,518	26,784,184
1874.....	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572,299	6,938,430	27,510,739
1875.....	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876.....	21,301,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877.....	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878.....	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879.....	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880.....	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881.....	15,200,967	1,801,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882.....	24,665,029	3,878,149	28,543,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883.....	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884.....	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885.....	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886.....	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887.....	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888.....	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,411,656
1889.....	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,966	2,849,263	22,149,229
1890.....	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	27,335,201
1891.....	18,065,925	1,714,545	19,780,470	25,185,706	2,697,317	27,883,023
1892.....	21,346,413	2,581,842	23,928,255	23,989,746	2,714,368	26,704,114
1893.....	13,807,662	4,077,911	17,885,573	20,151,432	2,568,679	22,720,111
1894.....	13,501,664	3,840,429	17,342,093	17,974,352	2,207,884	20,182,216
1895.....	14,068,922	5,552,940	19,621,862	18,752,226	2,970,068	21,722,294
1896.....	13,408,578	6,735,027	20,143,605	18,335,373	3,453,043	21,788,416

NOTE.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

C.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés

ANNÉES.	CÉRÉALES.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres céréales.*
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869.....	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870.....	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871.....	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872.....	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873.....	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874.....	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875.....	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876.....	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877.....	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878.....	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879.....	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880.....	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881.....	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882.....	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883.....	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884.....	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885.....	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886.....	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887.....	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888.....	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889.....	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890.....	3,489	353,738	616,702	90,754	48,488	21,657	33,123
1891.....	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951
1892.....	4,879	620,768	150,269	51,596	72,444	4,236	33,807
1893.....	2,367	1,093,927	252,283	49,651	24,714	6,518	20,656
1894.....	2,909	903,361	275,377	89,700	100,874	5,288	22,620
1895.....	2,240	280,550	94,403	77,868	87,839	205	59,400
1896.....	7,963	408,872	100,227	109,967	197,713	77,210	55,230

\* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

sur les canaux de l'Etat de New-York, pendant une période de vingt-sept années.

ANNÉES.	MARCHANDISES LOURDES.						
	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerai.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869.....	1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1870.....	1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1871.....	1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1872.....	1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1873.....	1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1874.....	1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1875.....	1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1876.....	1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1877.....	1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1878.....	1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1879.....	1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
1880.....	2,371,090	93,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1881.....	1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1882.....	1,118,776	58,921	122,736	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1883.....	1,379,000	46,553	47,412	190,892	1,152,849	293,892	1,731,098
1884.....	1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	210,610	1,400,670
1885.....	1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1886.....	1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1887.....	1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1888.....	1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1889.....	1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1890.....	1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1891.....	1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150
1892.....	937,999	524	40,073	93,216	832,397	136,612	1,102,822
1893.....	1,450,116	536	25,204	52,094	741,934	102,275	922,043
1894.....	1,400,129	267	22,614	70,353	609,368	37,641	740,243
1895.....	602,505	4,263	59,402	71,334	766,723	144,076	1,045,798
1896.....	957,182	1,568	74,651	83,309	682,167	89,998	931,693

D.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés sur le canal

ANNÉES.	CÉRÉALES.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	45,674	313,825	120,599	20,951	.....	904	1,937
1872	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	.....	2,302
1879	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881	9,959	127,832	101,075	24,509	.....	1,844	2,086
1882	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	.....	1,912
1886	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	.....	12,533
1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891	13,517	198,653	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673
1895	44,044	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463
1896	42,465	320,563	320,444	11,368	28,178	9,409	56,591

\* Exercice.

† Pommes, farine, toutes sortes, pois, pommes de terre.

Welland, pendant une période de vingt-six années qui ont fini le 31 décembre 1896.

	MARCHANDISES LOURDES.							
	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur l. canaux du St-Laur.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623	
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678	
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387	
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316	
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565	
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540	
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109	
493,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741	
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670	
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983	
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188	
306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984	
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105	
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729	
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973	
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464	
394,971	1,351	5,636	.....	6,715	145,193	13,866	172,761	
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989	
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789	
519,291	.....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349	
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316	
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245	
805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	.....	243,690	
591,409	.....	3,072	159	977	203,608	.....	207,816	
486,421	185	6,245	54	2,819	158,866	1,140	169,309	
789,018	1,192	6,332	82	3,264	223,445	1,158	235,473	

E.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-huit dernières années.

## CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Mais.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.*	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.		
1869.....	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	.....	.....
1870.....	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2 05	.....
1871.....	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67 59	.....
1872.....	.....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67 50	.....
1873.....	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82 10	.....
1874.....	.....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47 18	.....
1875.....	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29 38	.....
1876.....	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	.....	0 39
1877.....	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55 52	.....
1878.....	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109 08	.....
1879.....	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99 07	.....
1880.....	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162 06	.....
1881.....	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11 75	.....
1882.....	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9 96	.....
1883.....	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51 06	.....
1884.....	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37 18	.....
1885.....	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14 36	.....
1886.....	488	955,851	351,272	6,799	5,180	.....	4,001	1,353,591	72 11	.....
1887.....	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85 64	.....
1888.....	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,634	33 87	.....
1889.....	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46 88	.....
1890.....	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21 23	.....
1891.....	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	27 18	.....
1892.....	2,485	611,177	141,506	37,570	70,363	3,997	3,472	870,370	10 69	.....
1893.....	424	1,086,834	240,767	38,986	21,981	6,156	243	1,395,391	77 43	.....
1894.....	327	887,908	265,947	69,707	99,898	5,191	2,123	1,331,101	69 26	.....
1895.....	98	271,957	83,611	71,185	85,507	205	15	508,596	.....	35 21
1896.....	6,971	402,114	89,726	101,154	194,442	77,162	5,575	877,144	11 53	.....

\* Pommes, farines de toutes sortes, pois et pommes de terre.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswégo pendant la même période.

## CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. *	Total.	Augmen- tation.	Diminution.
	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.		
1869.....	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815		
1870.....	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181		11'06
1871.....	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11'05	
1872.....	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818		36'59
1873.....	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765		50'80
1874.....		108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325		9'14
1875.....	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763		52'67
1876.....	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975		62'67
1877.....	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899		52'61
1878.....	1,394	24,171	1,383	50,381		10,598	5,222	93,149		65'21
1879.....	734	25,740	9,268	71,693		16,623	3,110	127,168		52'51
1880.....	951	17,466	15,656	82,743		12,598	5,996	135,410		49'43
1881.....	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638		56'82
1882.....	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804		62'65
1883.....	432	22,634	535	32,557		14,384	1,967	72,507		73'00
1884.....	404	5,932	413	48,391		12,173	2,819	70,132		73'43
1885.....	519	6,484	22	45,264		4,613	2,945	59,847		77'62
1886.....	737	9,579	154	42,261		1,671	4,814	59,216		77'88
1887.....	790	675	2	44,580		716	1,370	48,133		82'02
1888.....	384	2,206	168	6,237			2,196	11,191		95'82
1889.....	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945		77'61
1890.....	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969		79'47
1891.....	292	4,298	1,652	27,418		2,130	3,620	39,410		85'28
1892.....	273	4,806	5,657	5,283		199	2,340	18,558		93'07
1893.....	119	2,036	3,968	8,476		237	2,784	17,620		93'43
1894.....	8	10,293	10,514	17,160			2,609	40,584		84'84
1895.....	66	3,073	7,352	1,900	1,816		258	14,465		94'23
1896.....		1,825	7,778	552			2,468	19,623		93'01

\* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

F.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les vingt-quatre années qui ont pris fin le 31 décembre 1896.

## CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.†	Total.
	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.
1869*.....	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872.....	26,648	231,056	254,534	693	7,594	64	2,300	524,889
1873.....	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874.....	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875.....	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876.....	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877.....	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878.....	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	.....	2,100	389,296
1879.....	10,588	271,545	114,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1880.....	12,467	240,601	162,891	.....	477	.....	1,418	417,853
1881.....	9,655	121,393	103,075	252	.....	6	1,371	235,752
1882.....	12,205	205,876	54,797	537	.....	1,954	225	275,594
1883.....	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884.....	13,626	135,804	118,811	.....	10,746	477	9,018	288,752
1885.....	13,322	114,090	117,536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886.....	19,418	146,151	218,897	.....	4,891	.....	14,581	403,928
1887.....	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	.....	12,149	375,543
1888.....	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889.....	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890.....	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891.....	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892.....	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893.....	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894.....	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	.....	60,587	590,277
1895.....	43,895	202,636	164,894	8,689	18,236	.....	46,435	484,785
1896.....	42,159	319,388	320,444	11,368	28,178	8,970	54,031	784,538

\* Exercice financier.

† Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.



G.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis, pendant les vingt-six années qui ont pris fin le 31 décembre 1896.

Année.	CÉRÉALES.						MARCHANDISES Lourdes.						
	Farine.	Blé.	Mais.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.*	Total.	Fer pour chemin de fer.	Sel.	Houille.	Mines-rais.	Total.
	Tonn.x.	Tonneaux.	Tonn.x.	Tonn.x.	Tonn.x.	Tonn.x.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonn.x.	Tonn.x.	Tonneaux.	Tonn.x.	Tonneaux.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	.....	657	1,006	337,530	63,064	14,334	23,566	35,912	235,962
1870	10,482	124,695	89,761	1,391	7,403	.....	608	234,337	24,040	13,239	95,741	59,401	242,264
1871	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	245,366	4,659	13,826	170,242	62,942	292,176
1872	8,230	229,053	125,627	5,948	5,948	.....	5,368	374,326	5,742	8,941	203,673	19,651	260,895
1873	1,881	113,832	54,188	2,641	2,846	500	1,920	177,908	.....	4,123	192,767	34,616	244,451
1874	5,187	96,247	58,138	1,905	2,946	525	403	162,405	.....	5,531	167,110	25,808	227,844
1875	3,342	107,396	65,260	1,603	1,905	258	413	180,586	8,970	8,688	172,868	41,107	239,975
1876	1,316	65,542	60,026	859	2,314	.....	341	128,361	.....	10,713	150,583	13,535	178,723
1877	159	53,791	33,401	1,551	464	.....	11	87,826	2,405	3,648	118,573	17,797	148,741
1878	.....	30,611	16,122	1,551	296	.....	.....	48,580	2,405	3,648	66,945	16,380	92,205
1879	.....	34,320	30,031	924	.....	.....	.....	65,285	1,313	5,570	83,858	6,464	97,205
1880	.....	30,227	32,433	537	.....	684	10	64,002	1,200	4,076	158,552	14,533	177,161
1881	107	54,352	66,128	735	731	.....	8,579	132,496	698	.....	196,462	24,831	229,471
1882	2,041	40,956	53,707	735	9,874	.....	8,170	114,422	.....	8	210,790	15,100	227,187
1883	1,715	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	.....	198,416	15,029	215,039
1884	124	53,268	94,048	732	4,790	.....	13,201	172,888	156	5,328	189,964	11,364	206,313
1885	7,591	53,268	94,048	1,752	12,050	.....	10,859	157,530	.....	4,406	82,750	6,627	87,828
1886	11,780	30,909	102,974	2	26,510	179	17,225	236,208	63	1,601	173,259	2,309	177,288
1887	8,563	39,229	147,045	2	27,492	.....	11,598	189,825	.....	56	227,476	1,204	231,163
1888	5,017	31,527	180,842	6,519	27,030	.....	20,497	275,619	.....	896	162,231	1,620	164,563
1889	9,204	32,097	127,494	8,113	52,823	.....	58,115	253,444	.....	705	186,572	1,773	189,342
1890	6,802	26,950	6,433	6,935	32,097	.....	31,992	244,550	.....	2	292	.....	184,472
1891	11,018	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	.....	576	206,827	.....	297,171
1892	6,588	26,950	131,222	16,751	23,870	.....	60,462	198,358	.....	297	188,591	.....	188,818
1893	17,795	53,846	10,539	28,095	27,020	.....	69,462	209,802	181	246	149,490	.....	149,917
1894	10,169	27,881	100,512	7,904	17,020	.....	46,316	300,407	.....	146	207,348	.....	207,494
1895	.....	34,878	175,094	11,128	16,137	490	46,456	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1896	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

\* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

H.—TABLEAU indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Érié et la mer, pendant les vingt-six années qui ont pris fin le 31 décembre 1896.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York-Central et Érié.	Quantité acquittée à Buffalo et Tonawanda par le canal Érié.	Quantité acquittée à Oswégo par le canal.	Quantité acquittée par le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*.....	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872.....	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873.....	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874.....	1,767,598	647,397	2,791,517	1,557,509	243,325	374,226
1875.....	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876.....	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877.....	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878.....	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879.....	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880.....	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881.....	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882.....	1,118,776	306,482	3,885,577	864,826	126,804	64,002
1883.....	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884.....	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885.....	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886.....	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887.....	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888.....	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889.....	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890.....	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891.....	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444
1892.....	937,999	527,426	5,913,013	870,570	18,558	244,550
1893.....	1,452,563	805,250	5,107,426	1,395,391	17,620	311,389
1894.....	1,400,129	590,409	4,281,056	1,331,101	40,584	293,148
1895.....	602,505	486,421	3,798,574	508,596	14,465	209,802
1896.....	957,182	798,018	5,183,540	877,144	19,623	300,407

\* Exercice financier.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 et 1896.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.		NAVIRES AMÉRICAINS.		TOTAL.				
	A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.				
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.			
	199	67,461	347	80,828	81	35,613	350	106,873	977
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1885.									
Blé .....	26,025	3,153	6,882	72,478	108,538				
Mais .....	16,046	2,462	20,589	78,439	117,536				
Orge .....		228			228				
Avoine .....			217	665	882				
Pois .....	11				11				
Seigle .....									
Houille .....	1,005	20,318		18,560	39,883				
Diverses marchandises. ....	1,941	3,689	1,111	1,086	7,827				
Bardeaux, artic. en bois, etc..	223	9	53	58	343				
Bois de service, scié. pds M.P.	7,725,105	8,681,081	9,381,654	20,935,270	46,723,110				
Bois de charp. .... pds cubes.	601,516	2,849,526	20,692	113,682	3,585,416				
Douves .....	104,000	44,000	83,500		231,500				
Bois de chauffage. .... cordes		783			783				
	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.				
	261 95,928	426 123,297	118 86,937	358 108,344	1163 414,506				
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.				
1886.									
Blé .....	38,984	30,834	2,937	70,019	142,774				
Mais .....	48,547	33,315	36,852	99,644	218,358				
Orge .....				572	572				
Avoine .....	6	41	4,331	459	4,837				
Pois .....	450	158			608				
Seigle .....									
Houille .....	4,007	45,018		11,647	60,672				
Diverses marchandises. ....	2,936	6,728	23,687	281	33,622				
Bardeaux, artic. en bois, etc..	329	252	215	215	1,152				
Bois de service, scié. pds M.P.	6,915,390	15,719,631	8,953,478	18,405,961	49,994,460				
Bois de charp. .... pds cubes.	564,827	2,335,205		35,500	2,935,532				
Douves .....	221,280	697,933			919,213				
Bois de chauffage. .... cordes		390			390				
	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.				
	250 86,344	372 101,745	107 94,029	163 46,152	892 328,270				
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.				
1887.									
Blé .....	80,757	81,652	200	46,186	208,796				
Mais .....	12,341	14,775	65,981	20,582	113,679				
Orge .....			9	575	584				
Avoine .....		1,376	11,098	279	12,753				
Pois .....		362			362				
Seigle .....									
Houille .....	1,436	25,165		2,108	28,709				
Diverses marchandises. ....	2,179	4,609	24,395	415	31,598				
Bardeaux, artic. en bois, etc..	1,716	1,081	26		2,823				
Bois de service, scié. pds M.P.	2,894,767	12,329,728	4,161,349	15,091,355	34,477,199				
Bois de charp. .... pds cubes.	498,770	1,285,594			1,784,364				
Douves .....		266,697			266,697				
Bois de chauffage. .... cordes	299	466			765				

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	242	86,838	339	93,450	114	104,505	219	60,500	914	345,293
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
Blé.....	45,481	60,379	1,353	40,779	147,992					
Mais.....	38,620	14,251	71,988	71,175	196,024					
Orge.....	672		24,967	1,311	26,950					
Avoine.....		54	57		111					
Pois.....			71	632	703					
Seigle.....	1,603	20,064		4,208	25,897					
Houille.....	2,165	3,291	22,719	3,722	31,875					
Diverses marchandises.....	66	84	141	6	297					
Bardeaux, artic. en bois, etc..	5,262,700	11,977,905	4,451,360	12,539,672	34,230,637					
Bois de service, scié. pds M.P.	687,728	1,555,307	19,000		2,262,035					
Bois de charp..... pds cubes.	106,972	211,436		34,000	352,408					
Douves..... nombre.	179	201			380					
Bois de chauffage..... cordes										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	317	106,048	427	118,071	208	172,873	268	92,442	1220	489,434
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
1889.										
Blé.....	38,127	28,054	1,679	46,767	114,627					
Mais.....	60,218	43,819	152,858	96,700	353,595					
Orge.....	320		25,347	2,145	27,812					
Avoine.....										
Pois.....	948	634	336		1,918					
Seigle.....	3,976	21,148	712	1,664	27,500					
Houille.....	6,339	5,749	25,082	3,030	40,200					
Diverses marchandises.....		1		51	52					
Bardeaux, artic. en bois, etc..	5,789,226	11,632,330	11,792,850	21,026,211	50,240,617					
Bois de service, scié. pds M.P.	924,645	2,934,989			3,859,634					
Bois de charp..... pds cubes.	35,700	194,649			220,349					
Douves..... nombre.		46			46					
Bois de chauffage..... cordes										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	342	110,056	443	117,400	202	204,542	142	50,622	1129	482,620
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
1890.										
Blé.....	43,308	35,633	7,514	32,239	118,694					
Mais.....	63,095	51,439	172,756	40,104	327,394					
Orge.....			3,304	3,215	6,519					
Avoine.....	479	73	27,030		27,582					
Pois.....			14		14					
Seigle.....	1,121				1,121					
Houille.....	1,049	21,732		615	23,396					
Diverses marchandises.....	3,146	5,683	32,194	2,510	43,533					
Bardeaux, artic. en bois, etc..	15	1,266	8		1,289					
Bois de service, scié. pds M.P.	5,921,240	5,167,201	10,274,335	14,290,800	35,653,576					
Bois de charp..... pds cubes.	1,141,194	3,395,832			4,537,026					
Douves..... nombre.	12,255	19,947			32,202					
Bois de chauffage..... cordes.	15	566			581					

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	256	107,575	173	68,061	241	241,317	130	50,063	800	467,016
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé.....	62,859	56,953	36,425	33,853	190,090					
Maïs.....	20,510	9,550	137,852	17,039	184,951					
Orge.....			5,444	4,061	9,505					
Avoine.....			50,212	1,076	51,288					
Pois.....	390				390					
Seigle.....	29,581	11,296	16,361	7,343	64,581					
Houille.....	158	20,388		3,851	24,397					
Diverses marchandises.....	8,369	6,007	37,537	2,578	54,491					
Bardeaux, art. en bois, etc.....				4	4					
Bois de service, scié, pds M. P.....	4,268,874	4,648,824	8,067,351	18,745,628	35,730,677					
Bois de charp. .... pds cub.....	449,406	566,109			1,015,515					
Douves..... nombre.....	1,000				1,000					
Bois de chauffage..... cordes.....										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	239	100,324	186	73,140	245	248,837	134	52,087	804	474,388
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
B.é.....	74,578	54,764	60,364	36,898	226,604					
Maïs.....	17,477	7,369	146,080	21,631	192,548					
Orge.....			3,995	2,438	6,433					
Avoine.....			36,935		36,935					
Pois.....	524				524					
Seigle.....	5,066		3,718	608	9,392					
Houille.....	775	13,350		1,365	15,490					
Diverses marchandises.....	2,139	2,786			49,042					
Bardeaux, art. en bois, etc.....	1		45	9	55					
Bois de service, scié, pds M. P.....	6,278,253	7,504,256	10,494,692	26,832,564	51,109,765					
Bois de charp. .... pds cub.....	754,213	1,421,260	2,601	1,310	2,179,384					
Douves..... nombre.....	46,800	32,838			79,638					
Bois de chauffage..... cordes.....										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	193	100,107	143	58,652	390	375,682	236	122,326	962	656,767
1893.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Blé.....	83,447	31,185	72,671	68,628	255,931					
Maïs.....	23,817	12,946	313,246	91,083	441,092					
Orge.....	1,527	183	16,189	562	18,461					
Avoine.....	223		27,903	3,038	31,164					
Pois.....										
Seigle.....			3,216	455	3,671					
Houille.....	638	13,580		5,849	20,067					
Diverses marchandises.....	6,179	286	44,976	1,647	53,088					
Bardeaux, art. en bois, etc.....		15	22		37					
Bois de service, scié, pds M. P.....	13,750,267	2,748,941	17,359,573	41,863,852	75,722,633					
Bois de charp. .... pds cub.....	836,048	1,437,893	5,133		2,279,074					
Douves..... nombre.....		18,484			18,484					
Bois de chauffage..... cordes.....										

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	* NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199	104,649	112	57,668	287	279,621	144	63,770	742	505,708
1894.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé .....	98,586	54,444	79,715	37,095	268,840					
Maïs .....	10,368	5,614	122,211	31,040	169,233					
Orge .....	258	.....	28,095	.....	28,353					
Avoine .....	175	107	27,621	.....	27,903					
Pois .....	.....	.....	.....	.....	.....					
Seigle .....	.....	.....	.....	.....	.....					
Houille .....	1,483	1,892	61	11,109	14,545					
Diverses marchandises .....	16,949	664	83,198	1,977	102,788					
Bardeaux, art. en bois, etc. ....	22	.....	.....	.....	22					
Bois de service, scié, pds M. P. . .	8,423,295	279,330	11,719,664	31,891,456	52,313,745					
Bois de charp. . . . . pds cub. . .	771,328	1,578,981	.....	.....	2,350,309					
Douves .....	.....	.....	.....	.....	.....					
Bois de chauffage .....	.....	.....	.....	.....	.....					
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	209	108,776	151	73,895	205	223,743	101	41,327	666	447,741
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1895.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé .....	72,895	68,935	29,345	30,723	201,898					
Maïs .....	16,854	3,724	126,943	17,369	164,890					
Orge .....	798	162	7,729	.....	8,689					
Avoine .....	1,531	246	16,442	.....	18,219					
Pois .....	.....	.....	.....	.....	.....					
Seigle .....	.....	.....	.....	.....	.....					
Houille .....	2	3,984	.....	4,426	8,412					
Diverses marchandises .....	37,356	2,361	67,705	1,324	108,746					
Bardeaux, art. en bois, etc. ....	20	.....	863	1,079	1,962					
Bois de service, scié, pds M. P. . .	1,057,146	248,071	9,385,890	14,929,734	25,620,841					
Bois de charp. . . . . pds cub. . .	1,027,913	2,049,368	.....	35,000	3,112,281					
Douves .....	.....	.....	.....	.....	.....					
Bois de chauffage .....	.....	.....	.....	.....	.....					
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	224	122,521	181	82,543	343	337,983	163	96,506	911	639,553
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1896.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé .....	113,331	90,979	78,741	34,476	317,527					
Maïs .....	9,360	3,855	218,315	88,314	320,444					
Orge .....	240	.....	11,128	.....	11,368					
Avoine .....	441	1,270	24,847	1,620	28,178					
Pois .....	1,403	1,354	.....	273	3,030					
Seigle .....	5,035	644	2,837	454	8,970					
Houille .....	7	11,106	1,255	629	12,997					
Diverses marchandises .....	20,820	1,452	82,319	4,374	117,965					
Bardeaux, art. en bois, etc. ....	134	.....	22	.....	156					
Bois de service, scié, pds M. P. . .	2,123,213	.....	18,259,810	27,796,146	48,179,169					
Bois de charp. . . . . pds cub. . .	942,923	1,649,145	.....	246,024	2,838,092					
Douves .....	.....	.....	.....	.....	.....					
Bois de chauffage .....	.....	.....	.....	55	55					

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant la quantité du fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, pendant la saison de navigation en 1896.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	216	120,614	184	81,618	331	327,911	163	95,791	894	625,934
1896.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
<i>Classe n° 3.</i>										
Ciment et chaux hydraulique.	1,363		323		200				1,886	
Poisson.	11				477				488	
Fer, chemin de fer.	1,687								1,687	
" en gueuse.	28								28	
" tout autre.	906		18		146				1,070	
Sel.	822								822	
Acier.										
Articles non énumérés.	191		493		3,438		17		4,139	
<i>Classe n° 4.</i>										
Faïence et poterie.	84				138				222	
Marbre.										
Manille.	3								3	
Clous.	336		79						415	
Peinture.	42		9						51	
Poix et goudron.	56		40		29				125	
Sucre.	1,869				7,128				8,997	
Étain.	195				247				442	
Marchandises non énumérés.	3,009		96		50,626				53,731	
<i>Classe n° 5.</i>										
Articles en bois.	44				119				163	
Spéciaux.										
Houille.	697		2,890		148,443		58,210		210,240	
Non énumérés.					672		486		1,158	
<b>Total.</b>	<b>11,343</b>		<b>3,948</b>		<b>211,663</b>		<b>58,713</b>		<b>285,667</b>	

Les navires à vapeur canadiens ont transporté..... 11,343 tonnes.  
do voiles do do ..... 3,948 do  
do vapeur américains do ..... 211,663 do  
do voiles do do ..... 58,713 do

## FRET PASSÉ PAR LE CANAL WELLAND—RÉCAPITULATION.

## CANAL WELLAND—ALLANT À L'OUEST.

La quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1896, est comme suit :—

SOMMAIRE.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens .....	11,343	15,291
Voiliers do .....	3,948	
Quantité totale, navires canadiens .....		
Vapeurs américains .....	211,663	270,376
Voiliers do .....	58,713	
Total, navires américains .....		
Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains .....		285,667

## SOMMAIRE de la quantité de fret passé sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1896.

SOMMAIRE.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens, montée .....	11,344	193,523
do descente .....	182,180	
Total, vapeurs canadiens .....		
Voiliers canadiens, montée .....	3,948	147,607
do descente .....	143,659	
Total, voiliers canadiens .....		
Quantité totale, navires canadiens .....		341,130
Vapeurs américains, montée .....	211,663	661,574
do descente .....	449,911	
Total, vapeurs américains .....		
Voiliers américains, montée .....	58,713	240,891
do descente .....	182,178	
Total, voiliers américains .....		
Quantité totale, navires américains .....		902,465
Total, navires canadiens et américains .....		1,243,595
	Allant à l'est.	Allant à l'ouest.
Navires canadiens .....	325,839	15,291
Navires américains .....	632,089	270,376
Total .....	957,928	285,667



Ministère des Chemins de fer et Canaux.

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 et 1896.

Articles.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe n° 2.</i>													
Ciment et chaux hydraulique.....													12
Fer, en gueuse.....		7	15		418			371			195	79	5
do tout autre.....											1	1,766	2,020
Acier.....		513	49	33								394	542
Pierre, pour la taille.....									54		50	28	200
Pommes.....										600	268	959	1,263
Orge.....	38						189,798	52,539	53,689	278,564	60,661	70,235	240
Mais.....	55,552	44,401	116,517	24,609	66,443	195,350	3,065	3,324	2,874	5,514	16,503	30,916	182,330
Fleur de farine.....	9,659	2,934	6,140	87	100	148	222	67	16		4	65	11,964
Farines, toutes sortes.....		16	125	87		320	479			9,761	175	1,654	
Avoine.....	872		608	362				390		524			12,373
Pois.....	433	11				1,284	1,120	64,978	9,119	3,669			3,020
Seigle.....	477		33		12	3		2	75				20
Graines, toutes sortes.....		42	25					1					
Tabac, brut.....			86,815	160,063	93,915	70,315	75,515	159,785	194,281	209,212	212,557	158,643	255,198
Blé.....	84,822	52,157											
Tous autres produits agricoles, légumes.....		1		17		798	3	2			29		29
Peaux vertes et sal., cornes et sab.		2	1	1	2	2	3	2	20	1	1	1	1
Chevaux.....		22	54		54			100	2				
Saindoux et huile de saindoux.....		30	936	418	265	1,220	221	201			717		
Lard.....	318												
Tous autres produits agricoles, animaux.....		4	68	29	39	32	117		103				
Total, classe n° 3.....	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545	281,762	260,757	507,321	291,151	264,740	477,541
<i>Classe n° 4.</i>													
Cendre.....	36	97	44	113	85	107	70	40	17	23	19	34	94
Faïence.....													5
Membres.....	10	5	6	9	2		1	2	1		2		9
Verrerie, toutes sortes.....					3		1	1					
Mélasses.....			28									100	167

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, etc.—*Fin.*

Articles.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe n° 4—Fin.</i>													
Clous.....	1	7	6	14		4	6					6	23
Huile.....	78		1									2	
Peinture.....													
Poix et goudron.....													
Généralités.....				15									4
Sucres.....				12									1
Pierre brute.....	317												
Térébenthine.....	1												
Whisky, bière, et autres spiritueux.....			8		3	20	26	105	6	1		101	
Marchandises non énumérées.....	37	29	100	72	105	193	142	278	36	4	330	558	376
Total, classe n° 4.....	480	138	193	236	198	324	246	426	60	28	351	801	679
<i>Classe n° 5.</i>													
Barils, vides.....	37	128	6	88	40								
Bois de service, scié.....	7,531	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118	3,379	3,908	1,678	667	683	1,117	637
Douves, pipes et barils.....	200	856	332	184	139				8				
do Indes occident. et pipes.....	863	639	287	131	1,623	270			200				
Bois de charpente, sur navires.....	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302		5,680	400		6		1,200
Articles en bois.....	68	76	101	45	25		1						
Total, classe n° 5.....	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580	9,588	2,327	667	689	1,118	1,897
<i>Classe spéciale.</i>													
Houille.....													
Grand total.....	168,715	132,968	244,514	213,834	183,899	292,827	294,371	291,776	263,144	508,016	292,191	266,659	480,077

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Éric, pendant les saisons de navigation en 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 et 1896.

Articles.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 3.</i>													
Briques.....	200	44	66	3	187	84	252	469	1,570	3,169	1	24	15
Ciment et chaux hydraulique.....	219	117	498	1,740	1,177	823	62	2,380	1,570	3,169	2,281	1,859	1,686
Argile, chaux et sable.....				134	46	3	8	206	426	465	253		
Poisson.....				95	1	80	26	7			512		11
Gypse.....	13												
Terre, chemin de fer.....	2,031	12,356	6,629	163	9,148	15,513	20,003	2,855	1,171	6,576	20		1,687
do en gueuse.....	43	23	10	368	573	250	20	112	74	25		56	28
do tout autre.....	366	290	76	1,997	297	290	584	595	887	543	114	1,831	727
Sel.....	802	1,574	5,609	4,197	3,599	4,216	7,440	4,391	2,034	965	843	932	822
Acier.....	142		1	423	3	3	1	423		426	248	528	
Pierre, pour la taille.....	7						12	12	145				4
Fleur de farine.....							48			3			
Foin.....											15		
Farine.....					31								
Avoine.....				4									
Pommes de terre.....													
Graines, de toutes sortes.....					24	215	100				33	25	99
Produits agricoles non énumérés, légumes.....	1				35	19		52			5	26	
Peaux vertes.....													
Chevaux.....				3		2							
Samdoux et huile de sandoux.....		3					72		16			1	
Lard.....	45						33						
Laine.....				4			13		13				
Tous autres articles non énumérés.....			6	4	77		1	2			10		
<b>Total, classe 3.....</b>	<b>3,849</b>	<b>14,428</b>	<b>12,897</b>	<b>9,125</b>	<b>15,247</b>	<b>21,498</b>	<b>28,675</b>	<b>11,071</b>	<b>6,345</b>	<b>12,202</b>	<b>4,335</b>	<b>5,432</b>	<b>5,080</b>
<i>Classe 4.</i>													
Cendre, potasse et perlasse.....		226	20				10	31	88				
Faïence et poterie.....	47	10	40	164	336	112	11	251	8	98	107	12	83
Bois de teinture, etc.....													
Meubles.....	1		9	1	1			1	3				

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Érié, etc.—*Fin.*

Articles.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 4—Fin.</i>													
Verreterie, toutes sortes . . . . .	160	32	39	53	77	71	23	30	152	365	175	394	612
Manille. . . . .	17		7	5	1						11		
Mélasse. . . . .	160	205	389	147	578	736	453	560	276	472	500	1,143	409
Clous . . . . .	80	10	22	28	22	49	11	64	2	44	8	31	33
Huile, en barils. . . . .	161	24	36	80	59		24	61	15	70	8	75	49
Peinture . . . . .	1		5	1			13	22	15	26	152	67	60
Poix et gondron . . . . .							1						
Résine . . . . .	1,427	164	975	1,116	1,196	766	554	377	352	68	94	84	74
Centre de soudre. . . . .										14			17
Pierre taillée . . . . .	290	64	316	207	98	7	551	412	1,320	2,218	2,724	1,430	1,873
Sucre . . . . .	1,832	10	549	2,225	198	480	40	23	27	34	327	396	395
Étain . . . . .	1		1	1	1	1	2						
Térébenthine. . . . .	3		3	4	2	4	19	3	6	35	2		10
Bianc de plomb. . . . .			9	7		33	34	50	71	31	1	113	56
Bianc de céruse . . . . .	364		174	287	228	124	350	294	220	26	53	77	51
Whisky, bière, etc . . . . .	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	1,180	810	538	739	900	1,268	1,247
Marchandises non énumérées. . . . .													
Total, classe 4. . . . .	5,545	1,725	3,677	4,950	4,063	3,870	3,276	2,989	3,125	4,343	5,104	5,123	4,970
<i>Classe 5.</i>													
Barils, vides . . . . .			227			2							
Bois de service, scié, sur navires. . . . .													
Articles en bois. . . . .	3	2											
Total, classe 5. . . . .	3	2	227										
<i>Classe spéciale.</i>													
Houille. . . . .	28												
Grand total. . . . .	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951	14,060	9,470	16,545	9,439	10,555	10,050

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation depuis 1884 jusqu'à 1896, inclusivement.

Articles.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.
<i>Classe 3.</i>													
Briques .....			41				4						
Ciment et chaux hydraulique .....			31		4								
Poisson .....				2				1		5	5	181	
Fer, chemin de fer .....			45			520	1	10	1	102		214	
do tout autre .....	40		1					494	1				498
Sel .....					3								
Acier .....	15												
Pierre, pour la taille .....													
Pommes .....													
Orge .....		1,709			2		6,519	8,113	6,433	16,751	28,095	7,904	11,128
Mais .....	53,707	63,229	93,503	83,431	102,974	147,045	180,842	127,494	131,222	198,777	106,329	100,512	175,094
Farine .....	1,715	124	7,591	11,780	8,563	5,017	9,204	6,802	11,018	6,588	17,795	10,169	16,224
Foin, pressé .....	13												
Farines, de toutes sortes .....	8,170		13,201	10,726	11,598	17,224	20,482	26,006	31,724	36,352	60,390	46,316	46,456
Tourteaux oléagineux .....	9,874	882	4,790	12,050	26,510	27,492	27,030	52,823	36,985	23,870	27,021	16,442	16,137
Avoine .....					179	1	1	1		864			490
Pommes de verre .....					44	48	151	135	256	50		14	78
Seigle .....	511		236							16			
Graines, de toutes sortes .....	40,956	53,285	53,258	37,678	39,999	39,229	31,527	32,097	26,950	28,187	53,846	27,881	34,878
Blé .....			2	2				14	42				
Produits agricoles, légumes .....			414	170	39								
Peaux vertes et salées, etc. ....	73									2	4		
Chevaux .....	6		1			1	1	3					3
Saindoux et huile de saindoux, etc .....	7		13	14	19	32	30	10		1		6	1,948
Vandes, autres que le lard .....	4		1	18	14	3	15	2	29		56	87	390
Lard .....			106	108	19	21	88	73	1	52			
Moutons .....	1		1,125	86	18	452		1,237	70	80	1,484	1,536	900
Laine .....													
Total, classe 3 .....	115,092	117,470	174,359	157,820	180,986	237,188	275,893	255,553	244,433	311,647	294,654	211,300	303,665
<i>Classe 4.</i>													
Instruments aratoires .....				9	1								
Poteaux et faïence, etc. ....					30								
Meubles .....	16		21	24						6			2

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation depuis 1884 jusqu'à 1896, inclusivement—*Vin.*

Articles.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.
<i>Classe 4—Vin.</i>													
Verrerie, de toutes sortes.	1		2					1			57		
Clous.	26		4									30	1,005
Huile, en barils	255		6	8			3	1	44				
Peinture.													
Soude, cendre de			38			2							105
Pierre, brute.	7												
Sucre.													
Banc de plomb.	26		21	63	151	100	293	167	46	83		15	
Whisky, bière et tous autres spiritueux.	481	2	824	469	1,483	1,679	1,822	1,865	1,331	1,683	2,976	7,656	3,990
Marchandises non énumérées.													
Total, classe 4.	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075	2,041	1,422	1,782	3,083	7,762	5,100
<i>Classe 5.</i>													
Barils, vides.										9			10
Bois de chauffage, sur navires													165
Bois de serv. scé	43,713	44,068	43,776	29,845	28,383	55,074	38,030	45,504	54,173	68,985	62,905	41,474	75,515
Parches												446	
Traverses de ch. de fer, sur navires.			463		6	51				13			
Bardeaux.	76	111			82								
Donves, baril.												500	
Bois équarri, sur navires.													12
Articles en bois, etc	11		2	26	141	333	8	4	54				
Total, classe 5.	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038	45,508	54,227	69,007	62,905	42,920	75,702
<i>Classe spéciale.</i>													
Houille.	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615	1,382	651	2,123	727	603	1,255
Pierre, impropre à la taille.						1,681	18	1,773					
Kryolithe.							1,620						
Total, classe spéciale.	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253	3,155	651	2,123	727	603	1,255
Grand total.	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353	318,259	306,257	300,733	384,559	361,319	262,685	385,782

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis du canal Welland à destination de ports à l'ouest de Port-Colborne; la quantité transbordée à Kingston et Prescott, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la saison de navigation en 1896.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston et Prescott.	Cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia" .....	636	203	433
" " " .....	447	.....	325
" " " .....	628	201	427
" " "Arabian" .....	1,201	665	536
" " "Lake Michigan" .....	496	188	308
" " " " .....	420	145	275
" " " " .....	504	183	321
Voilier canadien "Dunmore" .....	1,221	451	770
" " "Hiawatha" .....	1,170	687	483
" " "Thrush" .....	1,245	421	824
" " "Winnipeg" .....	1,481	852	629
Total .....	9,449	3,996	5,331

Nombre de cargaisons de blé .....	11
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston et Prescott .....	9,449 ton'x.
" transbordée à Kingston et Prescott .....	3,996 "
" transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott .....	5,331 "

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis du canal Welland à destination de ports à l'ouest de Port-Colborne; la quantité transbordée à Kingston et Prescott, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la saison de navigation en 1896.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston et Prescott.	Cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia" .....	611	157	45
" " "Arabian" .....	1,143	597	546
" " "Cuba" .....	672	284	388
" " " " .....	504	198	306
" " " " .....	392	.....	392
" " " " .....	392	.....	392
" " "Melbourne" .....	392	.....	392
Voilier canadien "Winnipeg" .....	1,501	842	659
Total .....	5,607	2,078	3,529

Nombre de cargaisons de maïs .....	8
Quantité passée pour le canal Welland jusqu'à Kingston et Prescott .....	5,607 ton'x.
" transbordée à Kingston et Prescott .....	2,078 "
" transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott .....	3,529 "

RÉCAPITULATION du nombre de navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain à destination de Montréal, la quantité transbordée à Kingston, et la quantité transportée à Montréal, pour la saison de 1896.

	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé.....	11	
Maïs.....	8	
Total.....		19
	Tonneaux.	Tonneaux.
Quantité de blé passée par le canal Welland à destination de Montréal.....	9,449	
do maïs do do.....	5,607	
Total passé par le canal Welland.....		15,056
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston et Prescott :—		
Blé.....	3,996	
Maïs.....	2,078	
Total transbordé.....		6,074
Quantité des susdites cargaisons transportées à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott :—		
Blé.....	5,331	
Maïs.....	3,529	
Total de la quantité à Montréal.....		8,860
Total.....		14,934



## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur les navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1896.

	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	116	80,893	80	49,016	109	105,441	49	35,743	354	271,093
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Orge.....	240								240	
Mais.....	9,360	3,855		84,832		40,923			138,970	
Avoine.....	441	1,270		8,710		1,620			12,041	
Pois.....	1,403	1,354				273			3,030	
Seigle.....	5,035	644		2,347		454			8,480	
Blé.....	112,431	91,879		54,568		24,251			283,129	
Total.....	128,910	99,002		150,457		67,521			445,890	

116 cargaisons sur des vapeurs canadiens, quantité totale.....	128,910 ton's
80 do do voiliers do.....	99,002 do
109 do do vapeurs américains do.....	150,457 do
49 do do do do.....	67,521 do

P.—QUANTITÉ totale de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1896.

Résumé.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens—116 cargaisons de grain .....	128,910	
Voiliers do 80 do .....	99,002	
Total, navires canadiens .....		227,912
Vapeurs américains—109 cargaisons de grain .....	150,457	
Voiliers do 49 do .....	67,521	
Total, navires américains .....		217,978
Total, navires canadiens et américains .....		445,890
Distribuées comme suit :—		
19 cargaisons arrivées à Kingston et Prescott dans des navires canadiens avec un chargement de .....	15,056	
Transbordé à Kingston et Prescott .....	6,074	
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott .....		8,982
Nav. arr. à Kingston et Prescott et qui ont déchargé toutes leurs carg. comme suit :		
177 cargaisons dans des navires canadiens .....	212,856	
158 do do américains .....	217,978	
Quantité moyenne déchargée .....	430,834	
Quantité transbordée à Montréal .....	372,183	
Total, quantité transbordée de Kingston et Prescott à Montréal .....		378,657
do restant à Kingston et Prescott .....		58,251
Total .....		445,890

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston et Prescott pour les saisons de navigation de 1895 et 1896.

	1895.		1896.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston et Prescott dans des navires canadiens .....	123	136,617	196	227,912
Quantité arrivée à Kingston et Prescott dans des navires américains .....	56	73,987	158	217,978
Total .....	179	210,604	354	445,890
Quantité transbordée à Kingston et Prescott dans des navires canadiens pour Montréal .....		203,658		378,257
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott .....		4,488		8,982
Quantité restant à Kingston et Prescott .....		2,458		58,651
Total .....		210,604		445,890

3 navires ont transporté leurs cargaisons sans transbordement en 1896, contre aucun en 1895.  
 16 navires ont allégé leurs cargaisons en 1896, contre 4 en 1895.  
 335 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons en 1896, contre 169 en 1895.

R.—ÉTAT indiquant le nombre de navires, leur tonnage, le nombre de passagers et la quantité de tonneaux de fret descendus par les canaux des rapides du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1896.

Destination.	Numéro de section.	Nombre de navires.	Tonnage de navires.	Nombre de passagers.	Classe			Péages.
					trois.	quatre.	cinq.	
					Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	S' c.
Prescott à Montréal .....	4	32	46,478	7,887	557	836		1,388 31
do Lachine .....	3	21	11,475	1,062	629	247		252 45
do Valleyfield .....	2	18	11,644	1,484	198	138		146 68
Dickinson's-Landing à Montréal .....	3	4	2,270	173		10		27 29
do do Lachine .....	2	1	691					2 60
Valleyfield à Montréal .....	2	39	23,749	2,310	82	172		228 08
do Lachine .....	1	181	21,908	1,877	1,025	278	1	143 18
Lachine à Montréal .....	1	298	62,377	19,240	628	272		544 22
Total .....		644	180,592	34,033	3,119	1,953	1	82,732 81

S.—QUANTITÉ de houille passée par le canal Welland depuis 1895 jusqu'à 1896 inclusivement, et le montant des péages perçus sur cette houille, sont comme suit :—

Année.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total, tonneaux.	Montant des péages perçus. — Taux, 20 c. par tonneau.  \$ c.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
1885			193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886			184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887			81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888			172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889			226,352	1,124	12,086	25,931	265,443	53,188 60
1890	80		116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30
1891			185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928 20
1892			183,244	651	12,391	15,330	211,616	42,284 13
1893			204,704	2,123	8,325	17,944	233,096	46,619 20
1894			187,794	727	1,369	13,947	203,737	40,789 93
1895	4		148,887	603	1,565	7,807	158,866	31,773 05
1896	20	210	206,093	1,255	4,127	11,740	223,445	44,668 20

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse passée par le canal Welland pendant la saison de 1890 ont été réduits de 20 à 10 centins le tonneau, par A.C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 et 1896 étant de 20 centins le tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

T.—ÉTAT indiquant la quantité de houille passée par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1895 à 1896, inclusivement.

Année.	Quantité passée en franchise.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Montant des péages perçus sur la quantité descendue à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	\$ c.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891	7,951	141,701	149,652	21,255 15
1892	7,543	157,134	164,677	23,570 10
1893	2,285	147,139	149,424	22,070 85
1894	16,213	169,552	185,765	25,432 80
1895		165,151	165,151	24,772 65
1896	689	161,551	162,240	24,232 65

NOTE.—La houille monte en franchise les canaux du Saint-Laurent.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ETAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1895 à 1896, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	97		
Pommes.....	513		
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	1		
do do animaux.....	2		
Orge.....			228
Houille.....		31,350	4,974
Maïs.....	44,401	9,906	63,229
Poterie et faïencerie.....	1		
Fleur de farine.....	2,874		124
Meubles.....	5	11	
Chevaux.....	2	1	
Fer, en gueuse.....		100	
do tout autre.....	7		
Minéral de fer.....			987
Saindoux et huile de saindoux.....		2	
Farines, de toutes sortes.....	16		
Avoine.....			882
Huile, en barils.....	7	568	
Pois.....	11		
Peinture.....		68	
Lard.....	30		
Sel.....		407	
Pierre, pour la taille.....		3,749	
do ouvrée.....		8	
Graines, de toutes sortes.....	42	10	
Spiritueux, bière, etc.....		25	
Suif.....	2	4	
Blé.....	52,157	2,003	53,235
Marchandises, non énumérées.....	28	8	2
Barils, vides.....	128	8	
Bois de chauffage, sur navires.....		540	
Bois de service, scié.....	19,945	6,774	49,561
Douves et fonds de barils.....	856	604	
Bardeaux.....			111
Bois de construction, carré.....	11,767	69,616	
Articles en bois.....	76		
<b>Total.....</b>	<b>132,968</b>	<b>125,762</b>	<b>173,333</b>

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau du 1er juillet 1885, par A. C. du 4 juillet 1885.

U.—ETAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descen-	Quantité descen-	Quantité descen-
	due jusqu'à Montréal.	due à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	due à des ports américains.
1886.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	44	10	11
Pommes	49		
Produits agricoles, non énumérés, légunes		1	1
Briques			41
Ciment et chaux hydraulique			26
Houille		49,724	5,400
Maïs	116,517	8,871	93,503
Fleur de farine	2,934		7,591
Meubles	6	15	21
Verrerie, de toutes sortes			2
Chevaux	1		1
Peaux vertes et salées, etc			414
Fer, en gueuse		617	43
do tout autre	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux	22	9	13
Farines, toutes sortes	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard	67	64	1
Marbre			2
Mélasse	28	7	
Clous			4
Avoine		41	4,790
Huile	6	28	6
Pois	608		
Lard	936	407	106
Peinture	1	1	
Guenilles			13
Sel		29	1
Pierre, pour la taille		4,314	
do ouvrée		103	38
Graines, toutes sortes	33	3	236
Sucre			3
Spiritueux, bière, etc	8	12	21
Tabac, brut	25		
Suif	1	2	1
Blé	86,815	969	53,258
Laine			1,125
Marchandises, non énumérées	100	46	793
Barils, vides	6	2	
Flottes		20	
Bois de service, scié, sur navires	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc		22	
Douves et fonds de baril		57	
do do pipes	332	339	
do do Indies occidentales	287	444	
Bardeaux		12	463
Bois de construction, carré	16,740	44,335	
Articles en bois	101	45	2
Total	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 21 avril 1886.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,  
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	113		
Pommes.....	33		
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....			2
Instruments aratoires.....			9
Orge.....			1,709
Houille.....		25,968	1,163
Maïs.....	24,609	6,898	83,431
Poisson.....			2
Fleur de farine.....	6,140		11,780
Meubles.....	9	9	24
Chevaux.....	1	1	2
Peaux, vertes et salées, etc.....			170
Fer, en gueuse.....		1,137	
“ tout autre.....		7	
Saindoux et huile de saindoux.....		6	14
Farines, de toutes sortes.....	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard.....	29	15	18
Clous.....	1		
Avoine.....			12,050
Huile.....	14	190	8
Tourteaux oléagineux.....	17		
Pois.....	362		
Lard.....	418	86	108
Pierre, pour la taille.....		3,531	
“ ouvrée.....	12	543	
Graines.....		4	44
Sucre.....	15		1
Spiritueux.....		99	63
Blé.....	160,063	4,940	37,678
Laine.....			86
Toutes autres marchandises non énumérées.....	72	123	468
Barils, vides.....	88		24
Bois de service, scié.....	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds, barils.....		27	
“ “ pipes.....	184		
“ “ Indes occidentales.....	131	838	
Bois de construction, carré.....	14,390	21,351	
Articles en bois et bois en partie ouvré.....	45	1	2
Total.....	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jus- qu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1888.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	85		
Pommes.....		45	
Orge.....			2
Ciment et chaux hydraulique.....			4
Houille.....		27,133	878
Maïs.....	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie.....		4	1
Fleur de farine.....	3,865		8,563
Meubles.....	2	1	30
Verrerie, de toutes sortes.....	3	2	
Foin, pressé.....		20	
Chevaux.....	2		
Peaux, vertes et salées.....			39
Fer, en gueuse.....		549	
do tout autre.....	418	490	
Saindoux et huile de saindoux.....	54	12	18
Farines, de toutes sortes.....	100		11,598
Viandes, autres que le lard.....	39	6	14
Avoine.....			26,510
Huile.....		3	
Pois.....		54	
Lard.....	265	61	19
Guenilles.....			14
Seigle.....		632	179
Pierre, pour la taille.....		6,535	
do ouvrée.....		126	
Graines, de toutes sortes.....	12	1	48
Acier.....			3
Sucre.....		2	4
Spiritueux.....	3	2	151
Suif.....			1
Blé.....	93,915	14,365	39,999
Laine.....			18
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	105	34	1,435
Barils, vides.....	40		133
Bois de service, scié.....	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils.....	15	7	
do pipes.....	124		
do Indes occidentales.....	1,623	13	
do saloirs.....	1	1	
Bardeaux.....			6
Bois de construction, carré, sur navires.....	11,586	33,669	
Articles en bois.....	25		8
Total.....	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.



## Ministère des Chemins de fer et Caux.

 U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,  
 etc.—*Suite*.

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens, entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1889.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse .....	107	5	
Houille .....		25,931	1,124
Mais .....	195,350	11,200	147,045
Faïencerie et poterie .....		1	1
Poisson .....		5	
Fleur de farine .....	6,841		5,017
Meubles .....		4	30
Chevaux .....	2		1
Fer, en gueuse .....		613	
"  tout autre .....			520
Saindoux et huile de saindoux .....		5	19
Farines, de toutes sortes .....	148		17,224
Viandes, autres que le lard .....	32	2	3
Mélasse .....			88
Avoine .....	320		27,492
Huile, en barils .....	4	2	
Tourteaux oléagineux .....	798		
Pommes de terre .....			1
Lard .....	1,220	114	21
Seigle .....	1,284	634	
Sel .....		316	
Pierre pour la taille .....		6,784	
do ouvrée .....		11	2
do impropre à la taille .....		375	1,681
Graines, de toutes sortes .....	3		151
Spiritueux, bière, etc .....	20	8	190
Suif .....			13
Blé .....	70,815	7,241	39,229
Laine .....			452
Marchandises .....	193	129	1,591
Barils, vides .....			173
Bois de service, scié .....	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc .....		220	
Traverses de chemin de fer .....		852	
Bilots .....			158
Douves et fonds, barils .....		4	
do pipes .....	202	304	
do Indes occidentales .....	68	559	
Bardeaux .....			51
Piquets, etc .....		17	
Bois de construction, carré .....	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc .....			2
<b>Total .....</b>	<b>292,827</b>	<b>130,584</b>	<b>313,574</b>

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 18 mars 1889.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,  
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montreal.	Quantité descen- due à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1890.			
Alcalis.....	70		
Tous autres produits, animaux.....	14		
do légumes.....	1		
Orge.....			6,519
Briques.....			4
Houille.....		22,781	615
Mais.....	134,966	11,584	180,842
Poisson.....	49		
Fleur de farine.....	3,065		9,204
Meubles.....	1	1	21
Verre, de toutes sortes.....	1		
Chevaux.....	3		1
Fer, tout autre.....			1
Cryolithe.....		1,280	1,620
Saindoux et huile de saindoux.....		5	30
Farine.....	222		20,482
Viandes.....			15
Avoine.....	479	73	27,030
Huile, en barils.....	6		
Peinture.....	2		
Pois.....			3
Lard.....			14
Pommes de terre.....	221	19	88
Seigle.....			1
Sel.....	1,120	1	
Pierre, pour la taille.....		791	
do ouvrée.....		5,761	
Graines, de toutes sortes.....		639	18
Spiritueux, etc.....	2		135
Suif.....	26		228
Blé.....	54		
Blanc de plomb.....	75,515	5,241	31,527
Marchandises.....			1
Barils, vides.....	142	32	1,822
Bois de chauffage, sur navires.....			7
Bois de service, scié, sur navires.....		1,398	
do en radeaux.....	3,195	3,767	47,590
Douves et fonds, pipes.....	384		
do Indes occidentales.....		187	
Bardeaux.....		36	
Bois de construction, carré, sur navires.....		73,112	14
do en radeaux.....		17,683	
Articles en bois.....	1		1
Mais.....	16,033	219,539	327,833
Avoine.....	400		
	16,433	144,301	*16,433
Total.....	235,972	144,301	311,400

\* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation), à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêtés en conseil du 28 février et du 5 mai 1890.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland,  
etc.—*Suite*.

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et C nwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis .....	40		
Produits agricoles .....	2		42
Orge .....			8,113
Maïs .....	52,539	5,144	127,494
Houille .....		20,698	1,382
Fleur de farine .....	3,324		6,802
Poisson .....			1
Meubles .....	2	2	7
Verre .....	1		1
Chevaux .....	2	2	3
Foin .....		21	
Fer, en gueuse .....	371	128	
do tout autre .....		1,036	10
Saindoux et huile de saindoux .....	100	16	10
Farines de toutes sortes .....	67		26,096
Viandes, autres que le lard .....		1	2
Mélasses .....		20	18
Avoine .....			52,823
Huile .....			1
Pois .....	390		
Lard .....	201		73
Guemilles .....			60
Seigle .....	64,978	969	
Graines, de toutes sortes .....	2		256
Sel .....		1,861	494
Pierre, pour la taille .....		6,602	
do brute .....		7	
Tabac .....	1		
Suif .....		9	8
Blé .....	159,785	692	32,097
Douves, pipes .....		8	
Whisky et toutes autres liqueurs .....	105	57	167
Laine .....			1,237
Marchandises .....	278	6	1,779
Cryolithe .....		1,098	1,773
Bois de service, sur navires .....	2,991	1,300	56,456
do en radeaux .....	917		
Bois de construction, carré, en radeaux .....	5,680	14,638	
Barils .....			4
	291,776	54,315	317,209
Maïs .....	12,169		
Blé .....	5,648		
	17,817		*17,817
Total .....	309,593	54,315	299,392

\* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation) à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêté en conseil du 25 mars 1891.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des-	Quantité	Quantité
	endue jusqu'à Montréal.	descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	descendue à des ports américains.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	17	2	.....
Pommes.....	54	.....	.....
Orge.....	.....	.....	6,433
Maïs.....	53,689	7,637	131,222
Houille.....	.....	14,839	651
Fleur de farine.....	2,874	.....	11,018
Poisson.....	9	.....	.....
Meuble.....	1	.....	7
Peaux, vertes et salées.....	20	.....	.....
Chevaux.....	2	.....	.....
Fer, chemin de fer.....	.....	100	.....
do tout autre.....	.....	765	1
Farines, de toutes sortes.....	16	.....	31,724
Viandes, autres que le lard.....	94	.....	29
Avoine.....	.....	.....	36,935
Huile.....	.....	7	.....
Pois.....	524	.....	.....
Pommes de terre.....	.....	.....	1
Lard.....	.....	.....	44
Seigle.....	9,119	273	.....
Sel.....	.....	865	.....
Graines, de toutes sortes.....	75	.....	50
Acier.....	.....	.....	1
Pierre, pour la taille.....	.....	1,264	.....
Sucré.....	.....	.....	20
Blé.....	194,281	5,373	26,950
Whisky, bière, spiritueux, etc.....	6	15	46
Laine.....	.....	.....	70
Marchandises non énumérées.....	36	13	1,304
Barils, vides.....	1	.....	29
Bois de service, scié, sur navires.....	1,678	150	83,403
Bois de construction, carré.....	440	42,768	440
Douves et fonds, pipes.....	8	89	.....
do Indes occidentales.....	200	76	.....
Bardeaux.....	.....	.....	25
Total.....	263,144	74,227	330,403
*Blé.....	+4,341	-4,341	.....
Total.....	267,485	69,886	330,403

\* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, descendus sur toute la longueur des canaux de Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, ou autres ports à l'est de Montréal, et tels produits exportés du pays, et dans ces cas seulement.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,  
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1893.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse .....	23		
Orge .....	600	1,110	16,751
Briques .....		1,251	
Mais .....	278,564	5,752	156,776
Houille .....		17,944	2,123
Fleur de farine .....	5,514		6,588
Poisson .....			5
Meubles .....			6
Chevaux .....	1	1	2
Fer en gueuse .....			100
do tout autre .....			2
Farines, de toutes sortes .....		1,025	36,352
Viandes, autres que le lard .....			1
Avoine .....	9,761	1,090	20,313
Lard .....			52
Seigle .....	3,669	1	1
Sel .....		286	
Graines, de toutes sortes .....			16
Blé .....	209,212	17,602	29,117
Whisky, bière, etc. ....	1		83
Laine .....			80
Marchandises non énumérées .....	4	2	1,693
Barils, vides .....			9
Bois de chauffage (en radeaux) .....		15	
Bois de service, scié, sur navires .....	667	1,981	123,665
Bardeaux .....			13
Bois de construction, carré .....		45,605	
Douves et fonds, barils .....		12	
do pipes .....		7	
do Indes occidentales .....		53	
Total .....	508,016	93,737	393,748

Il n'y a eu aucune remise de taux de péage sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1893.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit :—“ Pour la saison de 1893, les taux de péage pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, graine de lin et sarrasin, allant à l'ouest par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'ouest par les canaux du Saint-Laurent, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent.”

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,  
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1894.			
Pommes.....	50		
Alcalis.....	19		
Orge.....	258		28,095
Briques.....		552	
Houille.....		13,818	727
Maïs.....	60,661	3,243	105,329
Bois de teinture et matières tinctoriales.....		4	2
Poisson.....			5
Fleur de farine.....	16,503	41	16,880
Meubles.....	2	3	
Chevaux.....	1	2	4
Fer, en grueuse.....	195	2,170	
do tout autre.....	1	183	
Farines, de toutes sortes.....	4		60,390
Clous.....			57
Avoine.....	175	107	27,621
Tourteaux oléagineux.....	29		
Huile, en barils.....		27	
Lard.....	717		56
Sel.....		133	
Spiritueux, bière, etc.....		3	
Sucre.....			52
Blé.....	212,557	13,349	42,934
Blanc de plomb.....	16		
Laine.....			1,484
Marchandises non énumérées.....	314		2,889
Barils, vides.....		16	
Bois de service, scié, sur navires.....	683		86,545
Bois de construction, carré, sur navires.....		47,030	
Articles en bois.....	6		
Total.....	292,191	80,681	373,070

Il n'y a eu aucune remise des taux de péages sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1894.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit :—“ Pour la saison de 1894, les taux de péages pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, graine de lin et sarrasin, allant à l'ouest par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'ouest par les canaux du Saint-Laurent, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent.”

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,  
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1895.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Pommes.....	28		
Alcalis.....	34	15	
Orge.....	959		7,730
Briques.....		651	
Houille.....		7,809	603
Mais.....	70,235	2,912	91,743
Fleur de farine.....	30,916	1,824	10,265
Meubles.....		12	2
Verre.....		1	
Chevaux.....	1	1	
Peaux, etc.....			8
Fer, chemin de fer.....			181
do en gueuse.....	79	1,994	
do tout autre.....	1,766	1,408	214
Saindoux et huile de saindoux.....			6
Farines, de toutes sortes.....	65		46,316
Viandes, autres que le lard.....			30
Mélasse.....	100		
Avoine.....	1,654	123	16,442
Huile, en barils.....	6	41	30
Lard.....			87
Peinture.....	2		
Sel.....		36	
Pierre, pour la taille.....		430	
Graines, de toutes sortes.....			14
Acier.....	394		462
Sucre.....			59
Spiritueux, bière, etc.....	101	84	15
Tabac.....		16	
Blé.....	158,643	29,061	17,908
Laine.....			1,536
Marchandises non énumérées.....	558	1,302	7,656
Baril, vides.....	1		
Bois, scié, sur navires.....	1,117	492	43,286
Traverses de chemin de fer.....			1,942
Bardeaux.....		19	
Bois de construction, carré, sur navires.....		63,715	500
Total.....	266,659	111,946	247,035

\* De ce montant 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, furent emmagasinées là et transportées à Montréal en 1895, et 245 tonnes sont descendues à Ogdenburg en 1894, emmagasinées là et transportées à Montréal en 1895.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,  
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des-	Quantité	Quantité
	endue jusqu'à Montréal.	descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	descendue à des ports américains.
1896.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Tous autres (légumee).....	29		
Pommes.....	†1,263		
Alcalis.....	94		
Orge.....	240		11,128
Ciment et chaux hydraulique.....	12		
Houille.....		11,742	1,255
Maïs.....	182,330	19,688	118,426
Verrerie.....	5		
Poisson.....		2	
Fleur de farine.....	11,964	13,846	16,224
Meubles.....		3	
Verre.....	9	3	
Foin, pressé.....		563	
Peaux, etc.....			41
Chevaux.....	1	1	3
Fer, chemin de fer.....		1,192	
do en gueuse.....	5	1,559	
do tout autre.....	2,020	1,725	
Saindoux et huile de saindoux.....			1,348
Farines, de toutes sortes.....		500	46,456
Mélasse.....	167		
Avoine.....	12,373	1,454	14,351
Huile, en barils.....	23		1,005
Pois.....	3,020	10	
Lard.....	1		390
Guenilles.....	4		
Seigle.....	8,323	647	
Sel.....		80	
Graines, de toutes sortes.....	20		78
Acier.....	542	11,317	498
Sucre.....	1		165
Tabac.....		1	
Blé.....	*254,763	51,587	16,467
Laine.....		8	900
Marchandises non énumérées.....	376	54	3,990
Barils, vides.....			10
Bois de chauffage, sur navires.....			165
Bois, scié, sur navires.....	657	1,286	78,397
Bardeaux.....		94	40
Bois de construction, carré, sur navires do en radeaux.....	1,200	55,588	
Article en bois.....			12
Total.....	479,442	172,950	311,349

† 523 tonnes de cette quantité de pommes ont payé pleins péages par sections sur le canal Welland, et conséquemment n'apparaissent pas à l'état d'entier parcours du canal Welland.

\* De ce montant 5,290 tonnes sont descendues à Kingston en 1895, furent emmagasinées là et transbordées à Montréal en 1896.



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

## RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge .....			228
Maïs .....	44,401	9,906	63,229
Avoine .....			882
Pois .....	11		
Seigle .....			
Blé .....	52,157	2,003	53,235
Total du grain .....	96,569	11,909	117,574
Autres articles .....	36,399	113,853	55,759
Total .....	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge .....			
Maïs .....	116,517	8,871	93,503
Avoine .....		41	4,790
Pois .....	608		
Seigle .....			
Blé .....	86,815	969	53,258
Total du grain .....	203,940	9,881	151,551
Autres articles .....	40,574	108,246	82,703
Total .....	244,514	118,127	234,254
1887.			
Orge .....			1,709
Maïs .....	24,609	6,898	83,431
*Avoine .....			12,050
Pois .....	362		
Seigle .....			
Blé .....	160,063	4,940	37,678
Total du grain .....	185,034	11,838	134,868
Autres articles .....	28,800	55,794	69,447
Total .....	213,834	67,632	204,315
1888.			
Orge .....			2
Maïs .....	66,443	25,469	102,974
Avoine .....			26,510
Pois .....		54	
Seigle .....		632	179
Blé .....	93,915	14,365	39,999
Total du grain .....	160,358	40,520	169,664
Autres articles .....	23,541	73,281	68,803
Total .....	183,899	113,801	238,467

\* Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine pour 1887.

† Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine pour 1888.

‡ En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité de grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité du fret descendue par le canal Welland,  
etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité des- cendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1889.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge.....			
Mais.....	195,350	11,200	147,045
* Avoine.....	320		27,492
Pois.....			
Seigle.....	1,284	634	
Blé.....	70,815	7,241	39,229
Total du grain.....	267,769	19,075	213,766
Autres articles.....	25,158	111,509	99,808
Total.....	292,927	130,584	313,574
1890.			
Orge.....			6,519
Mais.....	150,999	11,584	180,842
Avoine.....	879	73	27,030
Pois.....			14
Seigle.....	1,120	1	
Blé.....	75,515	5,241	31,527
Total du grain.....	228,513	16,899	+245,932
Autres articles.....	7,459	127,402	81,901
Total.....	235,972	144,301	327,833
1891.			
Orge.....			8,113
Mais.....	52,539	5,144	127,494
Avoine.....			52,823
Pois.....	390		
Seigle.....	64,978	969	
Blé.....	159,785	692	32,097
Total du grain.....	277,692	6,805	220,527
Transbordé à Ogdensburg pour Montréal.....	+17,817		-17,817
Total.....	295,509		202,710
Autres articles.....	14,084	47,510	96,682
Grand total.....	309,593	54,315	299,392
1892.			
Orge.....			6,433
Mais.....	53,689	7,637	131,222
Avoine.....			36,935
Pois.....	524		
Seigle.....	9,119	273	
Blé.....	194,281	5,373	26,950
Total du grain.....	257,613	13,283	201,540
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée à Montréal.....	‡ 4,341	4,341	
Total.....	261,954	8,942	201,540
Autres articles.....	5,531	60,944	128,863
Total.....	267,485	69,886	330,403

\* Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine pour 1889.

† Sur cette quantité de grain, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.

‡ Cette quantité de blé a été transportée de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les éleveurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

## RECAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le côté sud du lac Ontario.
1893.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge .....	600	1,110	16,751
Maïs .....	278,564	5,752	156,776
Avoine .....	9,761	1,090	20,313
Pois .....			
Seigle .....	3,669	1	1
Blé .....	209,212	17,602	29,117
Total du grain .....	501,806	25,555	222,958
Autres articles .....	6,210	68,182	170,790
Total .....	508,016	93,737	393,748
1894.			
Orge .....	258		28,095
Maïs .....	60,661	3,243	105,329
Avoine .....	175	107	27,621
Pois .....			
Seigle .....			
Blé .....	212,557	13,349	42,934
Total du grain .....	273,651	16,699	208,979
Autres articles .....	18,540	63,982	169,091
Total .....	292,191	80,681	378,070
1895.			
Orge .....	959		7,730
Maïs .....	70,265	2,912	91,743
Avoine .....	1,654	123	16,442
Seigle .....			
Blé .....	*158,643	29,061	17,908
Total du grain .....	231,491	32,096	133,823
Autres articles .....	35,168	79,850	113,212
Total .....	266,659	111,946	247,035
1896.			
Orge .....	240		11,128
Maïs .....	182,330	19,688	118,426
Avoine .....	12,373	1,454	14,351
Pois .....	3,020	10	
Seigle .....	8,323	647	
Blé .....	254,763	51,587	16,467
Total du grain .....	461,049	73,386	160,372
Autres articles .....	18,393	99,564	150,977
Total .....	479,442	172,950	311,349

\* De ce montant, 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, furent emmagasinées là, et transportées à Montréal en 1895, et 245 tonnes sont descendues à Ogdensburg en 1894, furent emmagasinées là et transbordées à Montréal en 1895.

† De ce montant, 5,290 tonnes sont descendues à Kingston en 1895, furent emmagasinées là, et transbordées à Montréal en 1896.

REVENU DES  
ÉTAT COMPARATIF pour les années

	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Canal Welland, 1895.....				6,983 48	28,483 66
do 1896.....	10 00			6,793 42	31,815 72
Augmentation.....	10 00				3,332 06
Diminution.....				190 06	
Canaux du Saint-Laurent, 1895.....				588 15	11,497 90
do 1896.....	45 00			673 41	12,404 26
Augmentation.....	45 00			85 26	906 36
Diminution.....					
Canal Chambly, 1895.....				13 81	3,736 20
do 1896.....				3 71	3,867 66
Augmentation.....					131 46
Diminution.....				10 10	
Canaux d'Ottawa, 1895.....				253 82	5,919 43
do 1896.....				214 53	5,594 19
Augmentation.....					
Diminution.....				39 29	325 24
Canal Rideau, 1895.....				76 80	663 81
do 1896.....					972 34
Augmentation.....					308 53
Diminution.....				76 80	
Canal Saint-Pierre, 1895.....	2 52				
do 1896.....	6 72		1 24	111 15	346 90
Augmentation.....	4 20		1 24	111 15	346 90
Canal de la Vallée de la Trent, 1895.....				6 57	99 19
do 1896.....				37 39	129 87
Augmentation.....				30 82	30 68
Diminution.....					
Canal Murray, 1895.....				7 83	57 38
do 1896.....				10 76	65 33
Augmentation.....				2 93	7 95
Diminution.....					
Canal du Saut-Ste-Marie, 1895.....					
do 1896.....					
Augmentation.....					
Total, augmentation.....	59 20		1 24		4,738 70
Total, diminution.....				86 09	

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 16 octobre 1897.

CANAUX.

terminées le 31 décembre 1895 et 1896.

Jun.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
21,300 41	17,125 12	19,547 05	17,080 89	13,783 13	13,220 03	1,349 24	138,873 01
21,976 30	23,219 71	32,789 47	27,803 99	28,309 10	19,903 30	2,462 32	195,083 33
675 89	6,094 59	13,242 42	10,723 10	14,525 97	6,683 27	1,113 08	56,210 32
12,781 05	12,517 14	13,266 32	9,929 21	9,610 42	7,801 99	172 62	78,164 80
12,872 88	13,722 58	13,047 00	12,831 32	14,238 48	8,976 73	53 86	88,865 52
91 83	1,205 44	219 32	2,902 11	4,628 06	1,174 74	118 76	10,700 72
3,343 24	4,717 02	3,852 81	4,395 10	3,916 14	1,955 35		25,929 67
4,107 45	4,446 08	3,555 09	2,633 83	3,564 17	1,980 50	0 25	24,155 74
764 21	270 94	297 72	1,761 27	354 97	25 15	0 25	1,773 93
5,416 84	5,771 97	4,194 62	4,425 84	4,339 48	1,648 14		31,970 14
5,912 36	5,541 65	4,333 95	3,834 09	3,246 53	1,837 26		30,514 56
495 52	230 32	139 33	591 75	1,092 95	189 12		1,455 58
1,354 79	1,431 00	965 96	788 59	620 85	247 34		6,149 14
1,099 69	992 46	832 86	557 24	410 84	297 53		5,162 96
255 10	438 54	133 10	231 35	210 01	50 19		986 18
358 26	378 64	417 59	416 76	498 96	201 79	222 32	426 63
358 26	378 64	417 59	416 76	498 96	336 26	1,908 89	4,711 36
158 18	213 99	250 51	211 13	164 97	65 54		1,170 08
159 46	182 08	181 98	117 92	87 35	56 47		952 52
1 28	31 91	68 53	93 21	77 62	9 07		217 56
96 76	100 15	118 75	76 03	54 45	14 70	1 89	527 94
80 06	101 62	133 13	87 76	57 97	67 66	0 75	605 04
16 70	1 47	14 38	11 73	3 52	52 96	1 14	77 10
	10 00						10 00
	10 00						10 00
2,115 19	6,718 43	13,095 05	11,376 12	17,850 96	8,300 83	2,679 99	66,849 62

Total pour l'année 1895..... 283,211 41  
Total pour l'année 1896..... 350,061 03

RICHARD DEVLIN, *compilateur de la statistique des canaux.*

ÉTAT COMPARATIF indiquant les quantités de grains et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1895 et 1896.

	CÉRÉALES.										Bois.		TOTAL.		
	FARINE.		BLÉ.		MAÏS.		ORGE.		AVOINE.		SEIGLE.		TOUTES AUTRES.		Ton'x.
	Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		
Canal Welland, 1895.....	44,044	205,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463	45,760	52,181	83,995	872,969				
do 1896.....	42,425	320,563	320,444	11,368	28,178	9,405	56,501	83,995	872,969						
Augmentation.....	1,619	117,475	155,550	2,679	9,942	8,398	10,128	38,235	340,788						
Diminution.....															
Canaux du Saint-Laurent 1895.....	35,375	164,310	78,593	2,084	2,305	456	20,353	43,192	346,668						
do 1896.....	15,605	267,845	200,971	3,925	31,535	9,775	55,315	41,644	626,635						
Augmentation.....	19,770	103,535	122,378	1,841	29,230	9,339	34,962	1,548	279,967						
Diminution.....															
Canal Chambly, 1895.....	649			16	977		878	92,241	94,761						
do 1896.....	571			59	1,621		1,682	76,411	80,344						
Augmentation.....	78			43	644		804	15,830	14,417						
Diminution.....															
Canaux de l'Ottawa, 1895.....	63	275	1	1	249	2	229	368,168	368,713						
do 1896.....	10	275		36	630	2	387	362,170	363,510						
Augmentation.....	53			35	381		158	5,998	5,203						
Diminution.....															
Canal Rideau, 1895.....	385	767	16	62	45	4	213	37,238	38,726						
do 1896.....	296	1,550	6		20		367	28,700	31,043						
Augmentation.....	11	783	10	62	25	4	154	8,538	7,683						
Diminution.....															

Canal Saint-Pierre, 1895.....	687													441	1,128
do 1896.....	2,533													6,332	8,865
Augmentation.....	1,846													5,891	7,737
Diminution.....															
Canal de la Vallée de la Trent, 1895.....		201												2,712	2,913
do 1896.....		64												2,427	2,491
Augmentation.....		137												285	422
Diminution.....															
Canal Murray, 1895.....	4	261		293		374	515	377	1,824					377	1,824
do 1896.....				180		266	1,984	996	3,377					996	3,377
Augmentation.....	4	261		113		108	1,419	619	1,553					619	1,553
Diminution.....															
Canal du Saint-Ste-Marie, 1895.....	18,378	135,550		5,947	247	1,610	830	19,618	182,180					19,618	182,180
do 1896.....	199,792	579,427	6,175	39,093	42,744	10,388	17,390	46,879	941,888					46,879	941,888
Augmentation.....	181,414	443,877	6,175	33,146	42,497	8,778	16,560	27,261	759,708					27,261	759,708
Diminution.....															
Total augmentation.....	161,747	665,547	284,093	37,569	82,069	26,411	64,185	39,807	1,362,028					39,807	1,362,028
Total diminution.....															
Total pour l'année 1895.....															1,569,094
do 1896.....															2,331,122

\* La grande augmentation pour 1896 est due au fait que le canal n'a été ouvert que durant trois mois en 1895, savoir : du 9 septembre au 4 décembre.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,  
Compilateur de la statistique des canaux.



N° (A) 1.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
Barils, vides.	19	5							48	15	63	8 80	2 01	10 81		
Courbes pour bâtiments.			28		10											
Flottes.																
Bois de chauffage, sur navires.	14,727		2,115		165				17,007		17,007		672 10	672 10		
Bois de chauffage, en radeaux.																
Cercles.																
Échalas à honblon.	194	3,461	2,882		75,515		1,943		194	83,801	83,995	5 55	14,816 90	14,882 45		
Bois de serv., scié, en nav.																
do do en nav.																
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.																
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.																
Liens de ch. de fer, sur nav.					578				308	1,972	2,280	14 00	92 00	106 00		
do do en rad.	308	1,304														
Billets de sciage.																
do do pipes.																
do do Indes occidentales.																
Douves, saloirs.					40				66				105 47	105 47		
Bardaux.																
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.	53	3							159	3	3		1 00	1 00		
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.									56,788		56,788		8,514 31	8,514 31		
Bois de con., carré, sur nav.	9,502															
do do en rad.					119	12			119	12	131	47 60	4 80	52 40		
Travaux.																
Articles en bois et bois en partie fabriqués.																
<b>Total, fret payant péages</b>	<b>6,922</b>	<b>194,279</b>	<b>2,652</b>	<b>6,015</b>	<b>267,518</b>	<b>385,782</b>	<b>4,127</b>	<b>402,642</b>	<b>281,219</b>	<b>988,716</b>	<b>1,269,987</b>	<b>51,931 48</b>	<b>119,805 95</b>	<b>171,737 43</b>		

Articles en franchise ayant payé mêmes péages sur les canaux du St-Laurent.

Briques	15									15		15		
Ciment et chaux hydrauliq.	699		987						1,686		1,686			83
Paiement et poterie.			83						83		83			11
Poisson.			11						612		612			1
Verre, de toutes sortes.	58		554						1,687		1,687			28
Chevaux.	1		3						28		29			727
Fer, chemin de fer.	1,684		589						727		727			1
“ en gueuse.	138								409		409			33
“ tout autre.									33		33			49
Mélasses.	240		169						60		60			60
Cleus.	7		26						822		822			99
Huile.	17		32						74		74			74
Peinture.	15		15						4		4			17
Pois et goudron.	69		753						1,873		1,873			395
Sel.	24		57						10		10			10
Graines, de toutes sortes.	17		4						56		56			56
Centre de soude.									51		51			51
Pierre, pour la taille.	12		5						1,247		1,247			1,247
“ ouvrée.	330		1,488		55				988,718		988,718			987
Sucre.	15		180		200									
Etain.	1		9											
Blanc de plomb.	15		41											
Blanc de ceruse.	26		25											
Whisky, etc.	498		749											
Marchandises.														
<b>Grand total du fret.</b>	<b>10,833</b>	<b>194,279</b>	<b>8,536</b>	<b>6,015</b>	<b>267,773</b>	<b>385,782</b>	<b>4,127</b>	<b>402,642</b>	<b>291,269</b>	<b>988,718</b>	<b>1,279,987</b>	<b>11,169 18</b>	<b>11,571 25</b>	<b>22,740 43</b>
												<b>241 50</b>	<b>249 97</b>	<b>491 47</b>
												<b>63,842 16</b>	<b>131,627 17</b>	<b>194,969 33</b>
														<b>114 00</b>
														<b>195,083 33</b>

Total des péages sur navires.  
do passagers.  
do articles en franchise. \$1,507.50

Amendes.  
\*Dommages. Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.

\* Montant des dommages non compris ci-dessus, \$2,497.32.

RICHARD DEVLIN,  
Comptableur de la statistique des canaux.





N° (A) 2.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Barils, vides.....	15						44	10	54	8 68	1 90	10 58
Courbes pour bâtiments.....			29		10							
Flottes.....									165		11 00	11 00
Bois de chauffage, sur nav. do en radeaux.....												
Cercles.....												
Echelles à houblon.....												
Bois de serv., scié, sur nav. do en radeaux.....					75,515	1,943			80,340		14,454 24	14,454 24
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....												
Traver. de ch. de f., sur nav. do en rad.....												
Billots de souge.....												
Doives et fondés, barils.....												
Doives do pipes do Ind. occid.....									134		94 92	94 92
Douves, saloirs.....												
Bardeaux.....				40								
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.....									56,788		8,514 31	8,514 31
Bois de const., car., sur nav. do en rad.....	9,502											
Traverses.....												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....					119	12			131	47 60	4 80	52 40
Total, fret payant péages.....	1,361	166,582	2,611	2,922	267,518	385,782	4,127	402,642	1,233,545	51,770 58	118,225 27	169,995 85

Articles en franchise ayant payé péages sur les canaux du St-Laurent.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Total, péages sur navires do passagers. do articles en franchise	Total des péages.....	Total, fret payant péages.....
Ciment et chaux hydraulique.....	699		987						1,686		
Faïencerie et poterie.....			11						11		
Poisson.....			554						612		
Verrerie, de toutes sortes.....									1		
Chevaux.....	1,684		3						1,687		
Fer, chemin de fer.....			28						28		
do en gueuse.....			589						727		
do toute autre.....	138								1		
Mélasse.....			169						409		
Clous.....	240		26						33		
Huiles.....	7		32						49		
Peinture.....	17		15						60		
Poix et goudron.....	45		753						822		
Sel.....	24		57						99		
Graines, de toutes sortes.....	17		4						74		
Centre de soude.....			4						4		
Pierre, pour la taille.....	12		5						17		
do ouvrée.....	330		1,488						1,873		
Sucre.....	15		180						395		
Etain.....	1		9						10		
Blanc de plomb.....	15		41						56		
Blanc de cèruse.....	26		25						51		
Whisky, etc.....	498		749						1,247		
Marchandises.....											
Grand total, fret.....	5,272	166,582	8,495	2,922	267,773	385,782	4,127	402,642	957,928	285,067	1,243,505

Total, péages sur navires..... 10,843 57  
do passagers..... 27 50  
do articles en franchise..... 36 65  
Total des péages..... 1,507 50  
192,071 84

RICHARD DEVLIN,  
*Compilateur de la statistique des canaux.*

ANNEXE A.—Suite.

N° (A) 3.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

Articles,	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Alealis, potasse et perlasse.	723	3,305			764	3,305			4,069	18 76	160 80	179 56
Pommes.	1		41		1	400			401	10	20 00	20 10
Produits agricoles, non énumérés, légumes.			400									
Produits agricoles, non énumérés, animaux.												
Instruments aratoires	45				45				45	4 23		4 23
Brèques.												
Os.												
Soufre.												
Sarrasin.	172				172				172	9 28		9 28
Ciment et chaux hydrlique	140				140				140	10 50		10 50
Argile, chaux et sable.												
Houille.	208				208				208		20 80	20 80
Maïs.												
Bestiaux.												
Coton, brut.												
Evénencie et poterie.												
Bois de teint. et mat. tinet.												
Poisson.												
Lin et chanvre.	266	125			266	125			391	5 00	12 50	17 50
Flour de farine.	1				1				1		02	02
Menbles.												
Gypse.	4				4				5	08	02	10
Verrerie, de toutes sortes.												
Foin, pressé.												
Cochons.	13	7			13	7			20	26	19	45
Chevaux.												

Peaux vertes et salées, cor-  
nues et salées.  
Glaces.  
Fey, chemin de fer.  
" en grueuse.  
" touré autre.  
Minéral de fer.  
Cryolithe ou minéral chim.  
et autre min., except. le fer  
Saindoux et huile de saind.  
Farines, de toutes sortes.  
Viandes, autres que le lard.  
Marbre.  
Manille.  
Mélasse.  
Clous.  
Avoine.  
Huile (en barils).  
Tonneaux oléagineux.  
Pois.  
Pommes de terre.  
Lard.  
Peinture.  
Peux et goudron.  
Cremilles.  
Sauge.  
Graine de lin.  
Résine.  
Sel.  
Pierre, pour la taille  
" ouverte  
" impropre à la taille,  
non ouverte.  
Graines, de toutes sortes.  
Moutons.  
Cendres de soude.  
Acier.  
Sucre.  
Spiritueux, bière, etc.  
Tabac, brut.  
Suif.  
Étain.  
Térébenthine.  
Dre.  
Blanc de plomb.  
Blanc de ceruse.  
Laine.  
Tous autres effets et mar-  
chandises non énumérés.  
Ecorce.

324	6 10	6 10										
342	6 43	6 43	14		324	356			324	27		6 70
9					9	10			10	17	02	19
1					1				1			
25					25	48			25	48		48
14					14	27			14	27		27
1					1				1			
2					2				2	04		04
1					1				1	02		02
24					24	45			24	45		45
2					2	04			2	04		04
225	1,087				225	1,087			1,312	13 14	54 35	67 49
13					13				13	25		25
13					13				13	25		25
77	1				77	1			78	1 47	02	1 49
6					6				6	12		12
201	96				201	96			297	3 78	2 40	6 18
290	1,861				290	1,861			2,151	20 06	146 39	166 45
5					5				5	10		10
2,119	1,373				2,119	1,373			3,492	39 87	35 44	75 31





N° (A) 4.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.		Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		\$	c.	
Barils, vides	228	46							230	46	276	26	96	30 08
Courbes pour bâtiments	60	3,024							60	3,024	3,084	1 05	52 64	53 69
Flottes, sur navires	6,747	6,784							6,747	6,784	13,531	112 45	121 22	233 67
Bois de chauff., sur navires		90								90			1 88	1 88
do en radeaux														
Houblon														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.	14,901	23,165		1,196				998	14,901	25,359	40,260	346 43	1,876 76	2,223 19
do en rad.	727								727		727		32 66	32 66
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux	746	20,440							746	20,440	20,440		508 00	508 00
Traverses, sur navires	63	235							63	235	981	23 83	5 38	53 21
do en radeaux	14,940								14,940		14,940		2 50	2 50
Billots de sciage	18								18		18		341 10	341 10
Douves et fonds, barils													0 35	0 35
do pipes														
do Indes occ.														
Douves, saibors														
Radeaux	2								2		2		0 20	0 20
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	20	750							20	750	770	0 50	9 75	10 25
Bois de con., carré, sur nav.	432	5,798							432	5,798	6,230	13 50	146 70	160 20
do en rad.		3,060								3,060	3,060		18 85	18 85
Traverses	55	14							55	14	69	17 60	4 80	22 40
Articles en bois et bois en partie fabriqué														
Total, fret payant péages	97,288	261,267	6,213	2,742	257	684	12,668	147,948	116,426	412,641	523,067	9,041 48	38,273 71	47,315 19
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland :—														
Femmes		1,155					108			1,263				

Articles.	Montée.	Des-cente.	Total des péages sur navires passagers.	Total des péages sur articles en franchise.	Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.		Montant total des péages.
						Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		\$	c.	
Cendres	41														
Orge	240														
Ciment, etc.	12														
Blé-d'inde	125,946														
Poterie, etc.	2,923														
Fortine	9														
Verre															
Chevaux	5														
Ver en grasse	1,571														
do tout autre	288														
Marchandises	50														
Mélasse	10,870														
Avoine															
Huiles	2,025														
Pois															
Lard	2														
Grenouilles	6,866														
Blé	130														
Grains, toutes sortes	1														
Acter															
Sucre															
Légumes, tous autres	235,511														
Mais	657														
Bois de serv., scié, sur nav.	1,200														
do en rad.															
Houille, en franchise par arrêté en conseil	69,984														
Art. en fr. pour la const. des canaux, p. arr. en c. 1884															
Pierre, pour la taille	200														
do brute	1,754														
Marchandises	6														
Houille															
Grand total, fret	167,278	653,282	6,213	2,742	257	684	12,668	147,948	116,426	412,641	523,067	9,041 48	38,273 71	47,315 19	
Total des péages sur navires passagers															
do articles en franchise															
Total des péages															
Amendes															
*Dommages															
Quaiage et enmagasinage															
Autres recettes															
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau															

\*Montant des dommages non compris ci-dessus, \$224.95.





ANNEXE A.—Suite.

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Alcalis, potasse et perlasse.	13	232							13	232	245	1 06	10 56	11 64
Pommes.									70	30	100	5 11	2 31	7 42
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	314	877		902					314	1,779	2,093	15 04	174 26	189 30
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	59	6							59	6	65	8 08	0 50	8 58
Instruments aratoires.	52	934							52	934	986	1 30	23 37	24 67
Orge.	8,537	59					305		8,902	59	8,961	344 48	2 23	346 71
Briques.		260		513						773	773	74 56	74 56	149 12
Os.	650								650		650	63 38		63 38
Soufre.		3,759								3,759	3,759	94 03		94 03
Sarrasin.	1,881	103					144		2,025	103	2,128	161 36	3 98	165 34
Ciment et chaux hydraul.	13,511	11,574					1,549		15,060	11,574	26,634	582 66	458 08	1,088 74
Argile, chaux et sable.		4					330			4	17,395	0 15	1,017 60	1,017 75
Houille.	9	6,801					686		9	7,577	7,586	260 52		261 21
Maïs.	55	246							55	240	301	2 94	10 26	12 20
Bœufs.											48	6 41	0 15	6 56
Coton, brut.	47	1					9		47	1	103	9 85		9 85
Faïence et poterie.	94								103		106	4 61	2 06	6 67
Bois de tent. et mat. tincor.	60	46							60	46				
Poisson.											2,302	58 30	88 11	146 41
Lain et chanvre.	926	2,302							926	2,302	3,228	15 84	21 00	36 84
Fleur de farine.	110	335							110	335	445	15 84	0 38	16 22
Meubles.	1,304	106							1,304	106	1,314	18 17	6 10	24 27
Gypse.	55	106							55	106	161	9 23	6 10	15 33
Verre, de toutes sortes.	188	826							188	826	1,014	7 49	40 37	47 86
Foin (pressé).	8								8		8	0 62	0 62	1 24
Cochons.	207	376							207	376	583	10 91	20 19	31 10
Chevaux.														
Peaux vertes et salées, cor- nes et sabots.			45						45		45	6 19		6 19
Glace.	162	5							162	5	167	8 17	0 27	8 44
Fer, chemin de fer.	24	146							24	146	170	2 37	5 49	7 86
" en gueuse.	8,716	2,459					1,720		10,436	2,459	12,895	482 45	94 72	527 17
" tout autre.														
Minéral de fer.														
Oryolithe ou minéral chim., et autre min., exc. le fer.	38	153							38	153	191	3 44	6 01	9 45
Sandoux et huile de sand.	178	715							178	715	893	9 93	30 57	40 50
Farine, de toutes sortes.	18								26		28	2 16		2 16
Viandes, autres que le lard.	19								19		19	3 61		3 61
Marbre.														
Mante.	329	210					397		736	210	936	69 75	10 60	80 35
Mélasse.	218	678							218	678	896	36 63	34 00	70 63
Clous.	134	18,213							134	18,213	18,347	3 42	461 00	464 51
Avoine.	330	165							346	166	510	45 32	8 45	53 77
Huile, en barils.	3	10							3	10	13	0 23	0 73	1 01
Tourteaux oléagineux.	50	28,910							50	28,910	28,960	1 52	723 01	724 53
Pois.	245	147							245	147	392	24 13	1 91	26 04
Pommes de terre.	69	267							69	267	336	11 66	5 70	17 36
Lard.	28	60							199	60	259	12 88	3 00	15 88
Poix et goudron.	84	19					18		102	38	140	10 32	3 65	13 97
Guenilles.	261	520							261	520	781	19 58	13 01	32 59
Seigle.	7	56							2,056	56	2,112	113 31	2 80	116 11
Graine de lin.	2,138	94					20		2,252	94	2,346	208 04	3 59	211 63
Résine.	106	1,050							1,050	106	1,156	4 22	39 40	43 62
Sel.	324	6,853							324	6,853	7,207	16 45	649 75	666 20
Pierre, pour la taille.														
" impropre à la taille, non ouvrée.	4,174	108							4,174	108	4,324	3 00	113 40	116 40
Graines, de toutes sortes.	150	4,970							150	4,970	5,078	186 78	4 19	190 97
Moutons.	184								184		184	13 63	14 01	27 64
Centres de soude.	60	51					27		87	51	138	9 51	2 69	12 16
Acier.	169	18							169	18	187	8 69	0 46	9 15
Sucre.	978	157					5,305		6,283	157	6,440	428 90	7 95	486 85
Spiritueux, bière, etc.	233	77							310	77	387	34 01	4 20	38 21
Tabac, brut.	12								12		12	1 20		1 20
Suif.	3								3		3	0 23		0 23
Rtan.	77	21							77	21	98	12 56	1 05	13 61
Térébenthine.	9	48					130		132	48	180	6 79	2 48	9 19
Ble.	560	2,133							560	2,133	2,693	21 00	53 36	74 36
Blanc de plomb.	22	8							22	8	25	4 00	15 00	19 00
Blanc de ceruse.	57	9							57	9	66	10 11	0 55	10 66
Laine.	2								2		2	0 15		0 15
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	2,338	2,399					747		3,833	2,318	6,651	371 03	235 27	606 30



N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Barils, vides	155	46			155	46			12 88	3 12	16 00	
Courbes												
100 Cordes	60	3,024			60	3,024			1 05	52 64	53 69	
Boîtes de chauffage, sur navires	6,747	6,784			6,747	6,784			112 45	121 22	233 67	
Boîtes de chauffage, en radeaux	90	90							1 88		1 88	
Cerelles.												
Echelles à loutillon	14,901	5,966		1,196	14,901	7,162			346 43	236 66	583 09	
Bois de service, scié, sur nav. en rad.		727				727			32 66		32 66	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.	20,440	285			746	20,440			29 83	508 00	508 00	
Traverses, sur navires	746	285							2 50	5 38	35 21	
Traverses, en radeaux	68	68				68			341 10	341 10	341 10	
Billots de sciage.	14,940				18	14,940			0 35		0 35	
Douves et fonds, barils.	18											
“ “ pipes.												
“ “ Indes oc.												
Douves, saloirs												
Bardeaux.												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	2				2				0 20		0 20	
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	20	750			20	750			0 50	9 75	10 25	
Boîtes de cons., carr., sur nav. en rad.	432	5,798			432	5,798			13 50	146 70	160 20	
Traverses	3,060					3,060						

Articles en bois en partie fabriqués	18	3	6	257	682	12,666	15,388	87,781	270,080	2 80	0 40	3 20	
													3
Total, fret payant péages	74,852	163,442											
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.													
Blé		435						435					
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.	69,295					30,751		100,046					
Articles en franchise pour la construction des canaux, A. C., 1884:													
Pierre, pour la taille, do inapproprié à la taille	200							200					
1,754								1,754					
Marchandises	6							6					
Houille							2,051		2,051				
Grand total, fret.....	144,153	165,881	6	257	682	43,417	17,434	187,833	374,522				
Total des péages sur navires													
do passagers													
do articles en franchise.....													
											85,708 97		
Total des péages											8,020 46	8,451 73	16,472 19
											3,653 04	1,437 10	5,090 14
											382 97	661 07	1,044 04

RICHARD DEVLIN,  
Comptableur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 16 octobre 1897.



N° (A) 7.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ c.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Bois de service, scié, sur navires.	81	319,730		41,648					81	361,378	25,111 85
do en radeaux.											
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.											
do do en radeaux.		41		546						587	124 95
Traverses de chemin de fer, sur navires.		5,408								5,408	288 35
do en radeaux.		5,396								5,396	130 88
Billots de sciage.											
Doaves et fonds, barils.											
do pipes.											
do Indes occidentales.											
Donves, saloirs.		25		38						63	41 10
Bardeaux.											
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.											
do en radeaux.		60								60	2 07
Bois de construction, carré, sur navires.		9,300								9,300	97 65
do en radeaux.		340								340	85
Traverses.		9								9	2 25
Articles en bois et bois en partie fabriqués.											
Total du fret payant péages.	381	416,263		42,232					381	458,495	27,570 38
<i>Articles en franchise, pour la construction du canal, par arrêté du conseil, 1884.</i>											
Flottes.		120								120	120
Bois de service, scié, en radeaux.		143								143	143
Mâts et espars, en radeaux.		250								250	250
Bois de construction, carré, sur navires.		200								200	200
do en radeaux.		1,000								1,000	1,000
Piquets, etc., en radeaux.		8,570								8,570	8,570
Billots de sciage.											
Fret, grand total.	381	459,433		42,232					381	501,665	502,046
<i>En franchise par arrêté en conseil, 27 juin 1890.</i>											
Flottes.		21,540								21,540	21,540
Bois de service, scié, en radeaux.		568								568	568
Traverses de chemin de fer, en radeaux.		5,426								5,426	5,426
Mâts et espars, en radeaux.		32								32	32
Bois de construction, carré, en radeaux.		4,321								4,321	4,321
Piquets, etc., en radeaux.		1,000								1,000	1,000
Billots de sciage.		8,570								8,570	8,570
Fret, grand total.	381	459,433		42,232					381	501,665	502,046
Total des péages sur navires.											
do passagers..... 2,771 07											
do articles en franchise..... 165 11											
*Dommages..... \$875 00											
Autres recettes..... 8 00											
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau..... 30,514 56											

\*Montant des dommages non compris ci-dessus, \$27.35.

## ANNEXE A.—Suite.

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant de revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.		1,421						39		1,400	1,400	132 64
Pommes												
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
do animaux				24						24	24	2 40
Instruments aratoires		7							7	7	7	0 70
Orges		59							59	59	59	1 97
Blés		212						777	212	989	989	96 30
Briques				293					293	293	293	29 30
Os												
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique.		827						109	827	936	936	66 05
Argile, chaux et sable								3,643	3,643	3,643	452 81	
Fontille								87,245	87,245	87,245	8,998 15	
Mais		16							16	129	129	5 13
Besiaux.												
Coton, brut												
Faïence et poterie.												
Bois de tenture et matières tinctoriales								26		26	26	2 60
Poisson												
Lin et chanvre.												
Fleur de farine.		544							544	571	571	18 96
Meubles.												
Gypse												
Verre, de toutes sortes.												
Foin, pressé.		2,204		5,474		60			5,474	2,264	7,738	470 18
Cochons.												
Chevaux.		16							16	69	85	3 18
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.												
Glace.												
Fer, chemin de fer.												
do en guise.												
do tout autre.		77						558	77	558	635	60 94
Miméti de fer.												
Cryofithe ou min. chim. et autre min., excepté le fer												
Skandoux et huile de skandoux.												
Farmes, de toutes sortes.		7							7	4	11	38
Variés, autres que le lard												
Marbre.												
Manille.												
Mélasse												
Clous.		1,621							1,621	1,621	1,621	64 10
Avoine.		3							34	34	34	3 30
Huile (en barils)												
Tourteaux oléagineux												
Pois		8		203					211	211	211	21 10
Pommes de terre												
Lard.		2							2	2	2	0 08
Peinture.		1							4	4	4	0 37
Pois et goudron.												
Grenilles.									189	189	189	18 30
Seigle.									19	19	19	1 30
Graine de lin.												
Résine												
Sel.		238							238	2,576	2,576	257 60
Pierre, pour la taille.									671	671	909	77 72
do ouvrée												
do impropre à la taille, non ouvrée.												
Graines, de toutes sortes.		2							3	3	3	0 30
Moutons												
Caoudre de soude												
Acier.												
Sucre.												
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac (brut)												
Stuf.												
Etain.												
Terre-benthine.												
Blé.												
Blanc de plomb.												
Blanc de céruse.												
Leine		1,128		4,004					5,132	2,410	7,542	662 07
Tous autres effets et marchandises non énumérés.												
Ecorce.		19							19	2	21	2 06
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments.		6							6	6	6	0 40
Flottes.		1,437		138,274					139,711	3,714	143,425	4,748 87
Bois de chauffage, sur navires												
do en radeaux.												
Cercles.												
Echelles à bouillon.		5,000		71,168					6	76,253	76,411	4,424 85
Bois de service, sur navires.												
do en radeaux.												

N<sup>o</sup> (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant de revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.		1						1	\$ c.
do en radeaux.									0 10
Traverses de chemin de fer, sur navires.			1,958				1,958		156 00
do en radeaux.									
Billets de sciage.									
Douves et fonds de barils.									
do pipes.									
do Indes occidentales.									
Douves, saloirs.									
Bardeaux.	53	4					53	4	3 28
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.									
do en radeaux.									
Bois de construction, carré, sur navires.									
do en radeaux.									
Traverses.									
Articles en bois et bois en partie fabriqué.									
Total, fret payant péages.	9,680	9,779	221,526	60			231,206	113,729	20,977 92
Total, péages sur navires.									
do passagers.									
Amendes.									
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.									
									3,112 86
									59 96
									5 00
									24,155 74

R. DEVLIN,  
Compilateur de la statistique des canaux.



N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		Total, tonnes.		Montant des péages. \$ c.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Fer, toute autre.	478	15					478	15	493		14 59
Minéral de fer.											24 50
Cryolithe, minéral chim., et autre min., excepté le fer.	14	19					14	19	29		0 71
Saindoux et huile de saindoux.	1	17					1	17	18		0 66
Farines, de toutes sortes.	16	1					16	1	17		0 49
Viandes, autres que le lard.	13	2					13	2	15		1 14
Manbre.	107	9					107	9	116		0 18
Manille.	110	110					110	110	220		9 45
Mélassé.	11	9					11	9	20		10 79
Clous.	179	91					179	91	270		0 50
Avoine.											25 07
Ruë, en bariis.	9						9		9		0 21
Tourteaux oléagineux.											
Pois.	129	126					129	126	255		6 81
Pommes de terre.	34	1					34	1	35		3 33
Lard.	4	28					4	28	32		0 36
Peinture.		4						4	4		0 30
Poix et goudron.		4						4	4		0 10
Guenilles.											
Seigle.	1,698	334					1,698	334	2,032		52 52
Graine de lin.	195	2					195	2	197		30 09
Résine.	361	527					361	527	888		0 18
Sel.											17 41
Pierre, pour la taille.											
do impropre à la taille, non ouvrée.											
Graines, de toutes sortes.	2	7					2	7	9		0 06
Morions.	49	58					49	58	107		0 71
Centre de soude.	689	35					689	35	724		1 21
Acter.	14	14					14	14	28		0 34
Sucre.											68 34
Spiritueux, bière, etc.											9 69
Tabac, brut.											0 43
Shif.	14	4					14	4	18		1 70
Etain.											

Térébenthine	1	1,550					1	1,550	1	1,550	0 09
Blé.	28						28		28		36 18
Blanc de plomb.	40						40		40		3 22
Blanc de céruse.											3 49
Laine.	613	488	4				617	492	1,058		98 16
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	6						6		6		0 49
Ecorce.	24	9					24	9	33		2 17
Barils, vides.											
Courbes pour bâtiments.	1,540						1,540		1,540		26 95
Flores.	12,537	618	456				12,993	618	13,611		246 19
Bois de chauffage, sur navires.											
do en radeaux.											
Caroles.	22						22		22		3 00
Echelles à houblon.	7,219	2,837	15,354	3,290			22,573	6,127	28,700		1,908 24
Bois de service, séés, sur navires.											
do en radeaux.											
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.											
do do en radeaux.	704		208				912		912		75 07
Traverses de chemin de fer, sur navires.	82						82		82		8 67
do do en radeaux.	118						118		129		2 93
Billots de seinge.											
do pipes.											
Douves et fonds, barils.											
do Indes occidentales.											
Douves, saloirs.	75	78					75	78	153		29 78
Bardeaux.	7						7		7		0 55
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.											
do en radeaux.											
Bois de construction, carré, sur navires.	120	20					120	20	140		2 66
do en radeaux.	800						800		800		5 07
Traverses.											
Articles en bois et bois en partie fabriqué.											
Total, fret payant péages.	30,914	10,375	16,022	3,290			46,936	25,915	72,851		3,516 92
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.	456						456		456		
Grand total, fret.	31,370	10,375	16,022	3,290			47,392	25,915	73,307		
Total des péages sur navires.											1,421 31
do passagers.											72 87
do boüille en franchise.											\$12 12
Quaiage et emmagasinage.											51 36
Autres recettes.											100 50
* Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.											5,162 96

\* Montant des dommages non compris ci-dessus, \$32.00.  
 MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
 OTTAWA, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,  
 Comptableur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Argile, chaux et sable .....	10,804						10,804		10,804	\$ c.
Poisson ..	81	1,530					1,530	81	1,611	16 11
Farine .....	1,307	10			1,216		10	2,523	2,533	25 33
Gypse .....			4,100						4,100	41 00
Tous autres légumes .....	5,371	135					135	5,371	5,506	55 06
Marchandises .....	2,975	191			211		191	3,186	3,377	33 77
Bois de service, scié, sur navires ..	5,722	610					610	6,332	6,332	63 32
Houille .....		31,245					31,245	5,722	31,245	312 45
Total, fret payant péages.....	15,456	44,525			1,427		48,625	16,883	65,508	655 08
										4,056 28
										4,711 39

Total des péages sur navires.....

Total du revenu.....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX  
OTTAWA, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,  
*Compilateur de la statistique des canaux.*









N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Bois de service, scié, sur navires.....	324	12	660				984	12	996	11 47
“ “ en radeaux.....										
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....										
“ “ en radeaux.....										
Traverses de chemin de fer, en radeaux.....										
“ “ sur navires.....										
Billots de sciage.....										
Douves et fonds, barils.....										
“ “ pipes.....										
“ “ Indes occidentales.....										
Douves, saïours.....	3	6	4				7	6	13	96
Bardeaux.....										
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....										
“ “ en radeaux.....										
Bois de construction, carré, sur navires.....		1,480								
“ “ en radeaux.....										
Traverses.....										
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....								1,480	1,480	18 00
Total, fret payant péages.....	6,170	5,968	739				6,909	6,147	13,056	249 55
Total des péages sur navires.....										217 40
do passagers.....										138 09
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.....										605 04

RICHARD DEVLIN,  
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 16 octobre 1897.



N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Fer, tout autre.	491	223	79		380		944	228	1,172
Minéral de fer.					2,492,005		2,492,005	492,905	2,492,005
do de cuivre.					14,692			14,692	14,692
Cryolithe ou miner. chim., et autre min., except. le fer			20						20
Saindoux et huile de saindoux.		307			15,304				15,701
Farines, de toutes sortes.									
Vianes, autres que le lard.									
Marbre.	768								768
Manille.									
Mélasse.	164		30		65		259		259
Cloves.	140	4,055	364		38,667		42,739		42,739
Avoine.									
Huile, en barils.									
Tourteaux oléagineux.		30			3,313		4,117		4,117
Pois.									
Pommes de terre.	9				559		629		629
Lard.					10		10		10
Peinture.	60		35				95		95
Poix et goudron.									
Grenailles.									
Lain et chauvrou.	2,000			2,000			2,000		2,000
Résine.	655		267		1,871		2,708		2,708
Sol.			12		1,680		1,642		1,642
Pierre, pour la taille.									
“ ouverte									
“ impropre à la taille, non ouverte									
Graines, de toutes sortes			1						1
Montons.									
Cendres de soude.	25		40		60		125		125
Acier.	1,125		1,145		1,074		3,344		3,344
Sucre.	176		131		5		312		312
Spiritueux, bière, etc.									
Tabac, brut.									

Sulf.	80		2				82		82
Étain.									
Térébenthine	184,908		33,312		297,606		579,427		579,427
Bile					15		15		15
Blanc de plomb					25		49		49
Blanc de céruse.	23		24		528		551		551
Laine	21,606	547	1,445	16	803		37,985		38,496
Tous autres effets et marchandises non énumérés									
Ecorce.									
Barils, vides.	10						13		13
Courbes pour bâtiments.	343		22		144		539		539
Flottes.	2,058	3,745	5,750				2,058		11,553
Bois de chauffage, sur navires.	675						675		675
do en radeaux.	24						24		24
Céréales.									
Béhalas à houblon.	1	1,585	534	17	2,126		2,661		46,787
Bois de service, scie, sur navires.	5	25					87		92
do en radeaux.	25						25		25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.									
do do en radeaux.									
Traverses de chemin de fer, sur navires.									
do do en radeaux.									
Billois de sciage	50	3,554					50		3,922
Douves et fondés, barils.			1,679		60		1,679		1,739
do do pipes.									
do do Indes occidentales.									
Douves, saloirs									
Bardeaux									
Piquets et perches, pour clôtures, sur navires.									
do do en radeaux.									
Bois de construction, carré, sur navires.	734	413	334		100		1,068		6,193
do do en radeaux.									
Traverses en bois et bois en partie fabriqués	108						108		108
Total, fret.	35,608	237,369	6,623	42,080	3,149,675	68,562	1,040,098	3,537,301	4,557,389

RICHARD DEVLIN,  
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE

N° (A) 14 DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe n° 1.</i>		\$ c.		\$ c.		\$ c.
Navires à vapenr canadiens.....	399,329	4,377 86	692,807	4,327 84	65,617	202 63
“ américains.....	667,313	10,012 90	23,096	161 33	596	7 11
Voiliers canadiens.....	194,012	3,993 74	1,225,146	14,514 46	33,789	380 21
“ américains.....	192,793	4,355 93	103,204	1,036 98	200,725	2,522 91
Total, classe n° 1.....	1,453,447	22,740 43	2,044,253	20,040 61	300,727	3,112 86
<i>Classe n° 2.</i>						
Passagers.....	Nombre. 34,594	491 47	Nombre. 63,160	2,648 44	Nombre. 4,009	59 96
<i>Classe n° 3.</i>						
Brique.....	89	10 83	9,173	378 51	989	96 90
Soufre.....			653	63 83		
Ciment et chaux hydraulique.....	384	41 68	5,406	657 04	936	66 05
Argile, chaux et sable.....	507	65 55	27,067	1,103 69	3,643	452 81
Poisson.....	479	71 95	203	21 22		
Gypse.....			1,314	18 55		
Fer, chemin de fer.....	1,192	238 40	1,996	282 79		
“ en gueuse.....	1,888	518 90	1,528	211 56		
“ tout autre.....	4,444	807 15	17,776	1,259 32	635	60 94
Sel.....	82	16 04	3,801	443 98	909	77 72
Acier.....	12,357	2,471 40	1,810	177 91		
Pierre, pour la taille.....			1,160	44 22		
Pommes.....	6,604	596 81	7,754	1,157 99	1,460	132 64
Orge.....	11,368	1,136 80	3,685	294 57	59	1 97
Sarrasin.....			4,118	129 93		
Mais.....	320,444	32,044 40	18,641	1,366 71		
Coton, brut.....						
Lin et chanvre.....	296	44 40	25	3 75		
Fleur de farine.....	42,425	8,424 30	3,641	208 36	571	18 96
Foin, pressé.....	563	112 60	1,014	47 86	7,738	470 18
Farines, de toutes sortes.....	46,957	9,391 35	893	40 50	11	0 38
Tourteaux oléagineux.....			13	1 01		
Avoine.....	28,178	2,817 80	19,162	546 01	1,621	54 10
Pois.....	3,030	303 00	38,236	1,652 13		
Pommes de terre.....			31	2 66	211	21 10
Seigle.....	9,409	962 85	1,472	101 69		
Graine de lin.....			1	15		
“ toutes sortes.....	112	20 00	5,508	255 47	3	0 30
Tabac, non ouvré.....	1	0 20	12	1 20		
Blé.....	320,563	32,051 90	12,647	1,069 76		
Tous autres produits agricoles, légumes.....	471	32 05	915	129 67		
Os.....			804	79 21	293	29 30
Bestiaux.....			319	21 90	129	5 13
Cochons.....			18	2 12		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	42	8 35	45	6 19		
Chevaux.....	37	3 25	640	39 65	85	3 18
Saindoux et huile de saindoux.....	1,362	270 39	295	25 05		
Viandes, autres que le lard.....	1	0 15	34	3 06		
Lard.....	408	80 49	490	44 53	2	0 08
Moutons.....			185	14 01	114	4 08
Suif.....	118	17 70	31	4 43		
Laine.....	908	181 60	14	1 95		
Tous autres produits agricoles, animaux.....			3,311	372 00	24	2 40
Total, classe n° 3.....	814,719	92,542 29	195,341	12,266 14	19,433	1,498 17

A—Suite.

et montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1896.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
169,183	182 43	138,227	599 42	104,408	695 68	114,707	2,393 82	36,745	322 93
111	1 00			1,827	19 20	6,080	121 60		
6,240	32 97	128,052	1,715 13	38,813	594 82	70,043	1,401 16	32,588	126 40
66	1 00	19,842	456 52	5,482	111 61	6,985	139 70		
175,600	217 40	286,121	2,771 07	150,530	1,421 31	197,815	4,056 28	69,333	449 33
Nombre. 12,316	138 09	Nombre. 13,838	165 11	Nombre. 3,239	72 87	Nombre. 20,186		Nombre. 20,186	126 03
Tonneaux. 112	2 11	Tonneaux. 326	12 30	Tonneaux. 166	2 31	Tonneaux. 166		Tonn'x. 166	2 31
197	3 72	1	0 10	905	28 50	37 42	10,804	108 04	
2	0 04	6,070	151 22	1,600	37 42	10,804	108 04		
8	0 16			21	0 53	1,611	16 11		
				5	0 12	4,100	41 00		
10	0 19	1	0 10	4	0 11			5	0 05
				44	1 37				
318	6 08	5	0 46	493	14 59				
266	5 10			2,032	52 52				
				49	1 21				
				195	30 09				
518	10 01	40	2 56	340	8 06				
180	3 38	56	3 51						
232	4 36	3	0 30	101	4 72				
1	0 02			6	0 18				
		10	0 99	396	10 63	2,533	25 33		
		1,296	124 24	362	13 85				
		10	0 98	18	0 66				
		1	0 10						
		630	55 58	20	0 50				
1,184	22 28	180	14 90	9	0 21				
		152	9 99						
266	5 00	2	0 20	4	0 10				
15	0 29	7	0 57						
				14	0 43				
370	6 97	275	16 49	1,550	36 18			64	0 64
13	0 26	17	1 02	23	0 55				
		5	0 49	2	0 05	5,506	55 06		
1	0 02	412	30 81	12	0 33			4	0 04
		31	2 28					86	0 86
		19	1 86	1	0 03				
5	0 10	148	7 49	7	0 21				
14	0 29	15	1 48	29	0 71				
5	0 10	2	0 20	17	0 49				
		22	1 23	255	6 81				
		369	26 27	2	0 06			3	0 03
		12	1 17						
34	0 69								
12	0 26								
11	0 22	1,231	104 06	198	6 59				
3,774	71 60	10,942	560 65	9,040	270 11	24,554	245 54	328	3 93

## N° (A) 14—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ c.		\$ c.		\$ c.
<i>Classe n° 4.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse	98	18 80	37	7 40		
Instruments aratoires			65	8 58	7	0 70
Faïence et poterie	144	21 85	165	29 96	12	1 20
Bois de teinture et matières tinctoriales			149	19 05	26	2 60
Meubles	25	3 77	1,162	180 24		
Verre, de toutes sortes.	63	9 40	1,543	291 73	1	0 10
Marbre			19	3 61		
Manille	3	0 45				
Mélasse	679	110 07	954	83 95	387	38 70
Clous	31	1 38	1,722	235 83		
Huile, en barils	1,182	226 87	1,133	178 37	34	3 30
Peinture	3	0 32	678	93 41	4	0 37
Poix et goudron	65	9 75	410	46 08	189	18 90
Guenilles	28	1 25	341	54 17	19	1 90
Résine	2	0 30	2,131	119 91	2,576	257 60
Cendre de soude	13	0 25	1,322	248 96		
Sucre	7,368	1,103 29	10,078	1,164 45	5,308	530 80
Pierre, ouvrée	483	72 45	7,225	669 80		
Ferblanc	344	13 23	2,091	412 21		
Térébenthine			181	9 39	140	14 00
Blanc de plomb	1	0 15	148	28 75		
Blanc de céruse	5	0 10	646	126 66		
Whisky, et tous autres spiritueux	163	23 67	570	90 21		
Marchandises, non énumérées.	58,181	8,499 66	13,145	1,905 30	7,542	662 07
Total, classe n° 4.	68,877	10,117 01	45,915	6,008 02	16,245	1,582 24
<i>Classe n° 5.</i>						
Ecorce						
Barils, vides	63	10 81	276	30 08	21	2 06
Courbes pour bâtiments			3,084	53 69	6	0 40
Flottes			13,531	233 67	143,425	4,748 87
Bois de chauffage, sur navires..	17,007	672 10	90	1 88		
Bois de service, scié, sur navires..	83,995	14,822 45	40,260	2,223 19	76,411	4,424 85
Bois de service, scié, en radeaux..			727	32 66		
Cercles			981	35 21	1,953	156 00
Traverses de chemins de fer, sur navires			63	2 50		
Traverses de chemins de fer, en radeaux					1	0 10
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires						
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.			20,440	508 00		
Bois de construction, carré, sur navires.	56,788	8,514 31	770	10 25		
Bois de construction, carré, en radeaux.			6,230	160 20		
Articles en bois et bois en partie fabriqué	131	52 40	69	22 40		
Bardeaux	159	105 47			57	3 28
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.	3	1 00	2	0 20		
Piquets et perches pour clôtures, sur nav. en rad.						
Billots de sciage	2,280	106 00	14,940	341 10		
Douves et fonds, barils			18	0 35		
“ “ pipes						
“ “ Indes occidentales.						
Douves, saloirs.						
Traverses			3,060	18 85		
Echalas à houblon.						
Total, classe n° 5.	160,426	24,284 54	104,541	3,674 23	221,874	9,335 56

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
		8	1 34	10	1 69				
1	0 03	4	0 58	69	6 27			3	0 09
		1	0 19	49	4 40				
43	1 08								
260	6 91	21	2 71	38	3 48			4	0 12
43	1 10	1	0 19	39	3 58				
				13	1 14				
				2	0 18				
				107	9 45				
34	0 85			110	10 79				
144	3 61	5	0 95	270	25 07				
34	0 89	1	0 19	35	3 33				
				4	0 36				
13	0 33	68	11 92	28	3 30				
64	1 62	3	0 39	8	0 71				
226	5 71			757	68 34				
				2	1 70				
77	1 93			18	1 10				
				1	0 09				
10	0 25			28	3 22				
54	1 36			40	3 49				
				103	9 69				
4,232	106 27	421	69 30	1,053	98 16	3,377	33 77	119	3 57
5,235	131 94	547	90 10	2,789	258 62	3,377	33 77	1 26	3 78
				6	49			94	3 62
		59	7 45	33	2 17				
		43,240	361 16	1,540	26 95			3,037	18 42
		21,432	748 41	13,611	246 19			9,198	102 33
		996	11 47	361,459	25,111 85	28,700	1,903 24	6,332	63 32
				27	2 54			2,427	48 45
				587	124 95			7	0 13
				5,408	288 35	912	75 07	305	12 00
						82	8 67		
				60	2 07				
1,480	18 00	9,300	97 65	140	2 66				
				9	2 25				
13	0 96	63	41 10	153	29 78			107	8 97
				7	0 55				
				5,306	130 83	129	2 93	5,475	46 42
				340	0 85	800	5 07		
						22	3 00		
2,489	30 43	447,380	26,919 51	46,135	2,306 77	6,332	63 32	20,650	240 34



## N° (A) 14.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe spéciale.</i>		\$ c.		\$ c.		\$ c.
Houille .....	223,445	44,668 20	178,946	25,250 40	87,245	8,598 15
Cryolithe ou minéral chimique .....	1,158	57 90			138	13 80
Minéral de fer .....						
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée .....	1,312	67 49	4,324	116 40		
Total, classe spéciale.....	225,915	44,793 59	183,270	25,366 80	87,383	8,611 95
Total, fret et péages .....	1,269,937	194,969 33	529,067	70,004 24	344,935	24,150 74
Bois de construction et autres bois, en fr.			1,857	179 51		
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise.....	10,000	1,507 50	582,766	54,435 19		
Grands totaux, passagers et tonnage de navires non compris..	1,279,987	196,476 83	1,113,690	124,618 94	344,935	24,150 7

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 18 novembre 1897.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
		7	0 12	13,509	639 51	31,245	312 45	3	0 03
				490	24 50				
1,558	15 58			888	17 41			38	0 18
1,558	15 58	7	0 12	14,887	681 42	31,245	312 45	41	0 21
13,056	605 04	458,876	30,506 56	72,851	5,011 10	65,508	4,711 36	21,145	823 62
		43,170	875 00						
				456	12 12				
13,056	605 04	502,046	31,381 56	73,307	5,023 22	65,508	4,711 36	21,145	823 62

RICHARD DEVLIN,  
Compilateur, statistique des canaux.

## ANNEXE

N° (A) 15.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés totale de chaque article transporté,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ c.		\$ c.		\$ c.
Navires de toutes sortes.....	1,453,447	22,740 43	2,044,253	20,040 61	300,727	3,112 86
Passagers.....	Nombre. 34,594	491 47	Nombre. 63,160	2,648 44	Nombre. 4,009	59 96
<i>Produits de la forêt.</i>	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce.....						
Courbes pour bâtiments			3,084	53 69	6	0 40
Flottes.....						
do En franchise	17,007	672 10	13,621	235 55	143,425	4,748 87
Bois de chauffage.....						
Cercles et échals à houblon.....	83,995	14,822 45	40,987	2,255 85	76,411	4,424 85
Bois de service, scié.....			657			
do En franchise			20,440	508 00	1	0 10
Mâts, espars, etc.....						
do En franchise			1,044	37 71	1,953	156 00
Traverses de chemins de fer.....						
do En franchise			14,940	341 10		
Billots de sciage.....	2,280	106 00				
do En franchise			18	0 35		
Douves, de toutes sortes.....					57	3 28
Bardeaux.....	159	105 47				
Piquets et perches.....	3	1 00	2	0 20		
do En franchise						
Bois de construction, carré.....	56,788	8,514 31	7,000	170 45		
do En franchise			1,200			
Traverses.....			3,060	18 85		
Total.....	160,232	24,221 33	106,053	3,621 75	221,853	9,333 50
<i>Animaux.</i>						
Bestiaux.....			319	21 90	129	5 13
Cochons.....			18	2 12		
Chevaux.....	37	3 25	640	39 65	85	3 18
do En franchise	1		1			
Moutons.....			185	14 01	114	4 03
Total.....	38	3 25	1,163	77 68	328	12 34
<i>Produits des animaux.</i>						
Os.....			804	79 21	293	29 30
Corn. et sab., peaux vert. et sal., bruts.....	42	8 35	45	6 19		
Saindoux et huile de saindoux.....	1,362	270 39	295	25 05		
Viandes, autres que le lard.....	1	0 15	34	3 06		
Lard.....	408	80 49	490	44 53	2	0 08
do En franchise			1			
Suif.....	118	17 70	31	4 43		
Laine.....	908	181 60	14	1 95		
Produits agricoles non énumérés, animaux.....			3,311	372 00	24	2 40
Total.....	2,839	558 68	5,025	536 42	319	31 78

A—Suite.

pour la saison de navigation terminée le 31 décembre 1896, indiquant la quantité et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
175,600	217 40	286,121	2,771 07	150,530	1,421 31	197,815	4,056 28	69,333	449 33
Nombre. 12,316	138 09	Nombre. 13,838	165 11	Nombre. 3,239	72 87	Nombre. .....	.....	Nombre. 20,136	126 03
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
				6	0 49			94	3 62
		43,240	361 16	1,540	22 95			3,037	18 42
		21,660							
		21,432	748 41	13,611	246 19			9,198	102 33
		27	2 54	22	3 00				
996	11 47	361,459	25,111 85	28,700	1,903 24	6,332	63 32	2,427	48 45
		711							
		282							
		5,995	413 30	994	83 74			312	12 13
		5,426							
		5,396	130 88	129	2 93			5,475	46 42
		8,570							
13	0 96	63	41 10	153	29 78			107	8 97
				7	0 55				
1,480	18 00	1,000							
		9,360	99 72	140	2 66				
		5,521							
		340	0 85	800	5 07				
2,480	30 43	490,482	26,909 81	46,102	2,304 60	6,332	63 32	20,650	240 34
1	0 02	412	30 81	12	0 33			4	0 04
14	0 29	148	7 49	7	0 21			86	0 86
		309	26 27	2	0 06			3	0 03
15	0 31	900	66 85	21	0 60			93	0 93
		5	0 49	2	0 05				
5	0 10	19	1 86	1	0 03				
5	0 10	15	1 48	29	0 71				
		2	0 20	17	0 49				
		22	1 23	255	6 81				
34	0 69	12	1 17						
12	0 26								
11	0 22	1,231	104 06	198	6 59				
67	1 37	1,306	110 49	502	14 68				

## ANNEXE

N° (A) 15.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Produits agricoles.</i>		\$ c.		\$ c.		\$ c.
Produits agricoles non énumérés, légumes	471	32 05	915	129 67		
“ “ en fr.			29			
Pommes	6,604	596 81	7,754	1,137 99	1,460	132 64
“ “ en fr.			1,263			
Orge	11,368	1,136 80	3,685	294 57	59	1 97
“ “ en fr.			240			
Sarrasin			4,118	129 93		
Blé d'inde	320,444	32,041 40	18,641	1,366 71		
“ “ en fr.			182,330			
Lin et chanvre.	296	44 40	25	3 75		
Graine de lin.			1	0 15		
Farine	42,425	8,424 30	3,641	208 36	571	18 96
“ “ en fr.			11,964			
Foin, pressé	563	112 60	1,014	47 86	7,738	407 18
Farines, toutes sortes.	46,957	9,391 35	893	40 50	11	0 38
Manille	3	0 45				
Avoine	28,178	2,817 80	19,162	546 01	1,621	54 10
“ “ en fr.			12,373			
Pois	3,030	303 00	38,236	1,652 13		
“ “ en fr.			3,020			
Pommes de terre			31	2 66	211	21 10
Seigle	9,409	962 85	1,472	101 69		
“ “ en fr.			8,323			
Graines, lin, trèfle et herbe.	112	20 00	5,508	255 47	3	0 30
“ “ en fr.			20			
Tabac, brut.	99	0 20	12	1 20		
Blé	320,563	32,051 90	12,647	1,069 76		
“ “ en fr.			255,198			
Total	790,523	87,938 91	592,515	6,988 41	11,674	699 63
<i>Produits fabriqués.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse.	94	18 80	37	7 40		
“ “ en fr.			94			
Instruments aratoires			65	8 58	7	0 70
Barils, vides	63	10 81	276	30 08	21	2 06
Briques	89	10 83	9,173	378 51	989	96 90
“ “ en fr.			15			
Ciment et chaux hydraulique.	384	41 68	5,406	657 04	936	66 05
“ “ en fr.			12			
Faïencerie et poterie.	144	21 85	165	29 96	12	1 20
“ “ en fr.			83			
Meubles	25	3 77	1,162	180 24		
Verre, toutes sortes.	63	9 40	1,543	291 73	1	0 10
“ “ en fr.			9			
Fer, chemin de fer.	1,192	238 40	1,996	282 79		
“ “ en fr.			1,687			
Fer, en gueuse	1,888	318 90	1,528	211 56		
“ “ en fr.			28			
Fer, tout autre.	4,444	807 15	17,776	1,259 32	635	60 94
“ “ en fr.			2,020			
Mélasses	679	110 07	954	83 95	387	38 70
“ “ en fr.			1			
Clous.	31	1 38	1,722	235 83		
“ “ en fr.			409			
Huile	1,182	226 87	1,133	178 37	34	3 30
“ “ en fr.			23			
Tourteaux oléagineux.	33		13	1 01		

130

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A—Suite.

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1896, etc.—Suite.

Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
	13	0 26	17	1 02	23	0 55	5,506	55 06
	518	10 01	40	2 56	340	8 06		
	180	3 38	36	3 51				
	232	4 36	3	0 30	101	4 72		
	1	0 02			6	0 18		
			10	0 99	396	10 63	2,533	25 33
			1,296	124 24	302	13 85		
			10	0 98	18	0 66		
			630	55 58	2	0 18		
					20	0 50		
	1,184	22 28	180	14 90	9	0 21		
	266	5 00	152	9 59				
	15	0 29	2	0 20	4	0 10		
			7	0 57				
	370	6 97	275	16 49	14	0 43		
					36	18		
							64	0 64
	2,779	52 57	2,658	231 33	2,845	76 25	8,039	80 39
			8	1 34	10	1 69		
	1	0 03	4	0 58	69	6 27		
	112	2 11	59	7 45	33	2 17		
					326	12 30		
	197	3 72	1	0 10	905	28 50		
							166	2 31
			1	0 19	49	4 40		
	260	6 91	21	2 71	38	3 48		
	43	1 10	1	0 19	39	3 58		
	10	0 19	1	0 10	4	0 11		
							4	0 12
	318	6 03	5	0 46	493	14 59		
					107	9 45		
	34	0 85			110	10 79		
	144	3 61	5	0 95	270	25 07		
			1	0 10				

131

## N° (A) 15.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Produits fabriqués—Fin.</i>		\$ c.		\$ c.		\$ c.
Peinture . . . . .	3	0 32	678	93 41	4	37
“ en fr. . . . .	49					
Poix et goudron . . . . .	65	9 75	410	46 08	189	18 90
“ en fr. . . . .	60					
Résine. . . . .	2	0 30	2,131	119 91	2,576	257 60
Cendre de soude. . . . .	13	0 25	1,322	248 96		
“ en fr. . . . .	74					
Spiritueux, whisky, etc. . . . .	163	23 67	570	90 21		
“ en fr. . . . .	51					
Acier . . . . .	12,367	2,471 40	1,310	177 91		
“ en fr. . . . .			542			
Sucre . . . . .	7,368	1,103 29	10,078	1,164 45	5,308	530 80
“ en fr. . . . .	1,873		1			
Ferblanc . . . . .	344	13 23	2,091	412 21		
“ en fr. . . . .	395					
Térébenthine. . . . .			181	9 39	140	14 00
Blanc de plomb . . . . .	1	0 15	148	28 75		
“ en fr. . . . .	10					
Blanc de céruse. . . . .	5	0 10	646	126 66		
“ en fr. . . . .	56					
Articles en bois . . . . .	131	52 40	69	22 40		
Total . . . . .	38,579	5,494 77	65,461	6,376 71	11,239	1,091 62
<i>Marchandises.</i>						
Soufre, brut . . . . .	507	65 55	653	63 83		
Argile, chaux et sable . . . . .	223,445	44,668 20	27,067	1,103 69	3,643	452 81
Houille. . . . .			178,946	25,250 40	87,245	8,598 15
“ en fr. . . . .			102,786			
Bois de teinture et matières tinctoriales . . . . .			149	19 05	26	2 60
Poisson . . . . .	479	71 95	203	21 22		
“ en fr. . . . .	11					
Gypse . . . . .			1,314	18 55		
Minerais, de toutes sortes. . . . .	1,158	57 90			138	13 80
Marbre . . . . .			19	3 61		
Guenilles . . . . .	28	1 25	341	54 17	19	1 90
“ en fr. . . . .			4			
Sel . . . . .	82	16 04	3,801	443 98	909	77 72
“ en fr. . . . .	822					
Pierre, de toutes sortes. . . . .	1,795	139 94	12,709	830 42		
“ en fr. . . . .	21		1,954			
Tous autres effets et marchandises non énumérés . . . . .	58,181	8,499 66	13,145	1,905 30	7,542	662 07
“ en fr. . . . .	1,247		382			
Total . . . . .	287,776	53,520 49	343,473	29,714 22	99,522	9,809 05
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris) . . . . .	1,279,987	194,969 33	1,113,690	70,004 24	344,935	24,150 74

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 16 octobre 1897.

et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
34	0 89	1	0 91	35	3 33				
				4	0 36				
64	1 62	3	0 39	8	0 71				
		14	2 34	103	9 69				
				49	1 21				
226	5 71			757	68 34				
77	1 93			18	1 70				
				1	0 09				
10	0 25			28	3 22				
54	1 36			40	3 49				
		9	2 25						
1,584	36 31	134	19 34	3,540	215 91			178	2 57
2	0 04	6,070	151 22	1,600	37 42	10,804	108 04		
		7	0 12	13,509	639 51	31,245	312 45	3	0 03
				456					
43	1 08					1,611	16 11		
8	0 16			21	0 53				
						4,100	41 00		
				5	0 12				
				490	24 50				
				13	1 14				
13	0 33	68	11 92	28	3 30				
266	5 10			2,032	52 52				
1,558	15 58			1,085	47 68			38	0 18
4,232	106 27	421	69 30	1,058	98 16	3,377	33 77	119	3 57
6,122	128 56	6,566	232 56	20,297	904 88	51,137	511 37	160	3 78
13,056	605 04	502,046	30,506 56	73,307	5,011 10	65,508	4,711 36	21,145	823 62

RICHARD DEVLIN,  
Compilateur, statistique des canaux.

## ANNEXE A—Suite.

N° (A) 16.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1896.

Canaux et bureaux.	Janvier.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Total.			
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
<b>CANAL WELLAND.</b>																										
Chippawa.....					4,152	28	16,717	70	14	42	12	06	10	88	20	27	17,791	05	15	19	4	53	2,395	90	77	30
Colborne.....			2,597	76	14,910	55	5,820	22	15,952	28	17,778	61	22,505	19	6,960	79	10,360	71	10,564	39	7,262	02	49	22	130,552	44
Dalhousie.....					30	18	17	30	9	10	72	29	61	33	18	57	78	37	3	00	1	91			63,218	19
Dunville.....							157	29	130	03	53	38	0	25	100	25	3	00	79	88	69	95	17	20	30,271	63
St. Sainte-Catherine.....					43	38							136	93											10,049	13
Total, canal Welland.....			6,793	42	31,815	72	21,926	30	23,195	71	32,779	47	27,493	99	28,299	10	19,903	30	2,462	32	19,903	30	2,462	32	194,969	83
<b>CANEAUX DU SAINT-LAURENT.</b>																										
Beauharnois.....							69	40	92	90	113	03	200	48	223	48	288	74	88	02					1,026	05
Cardinal.....							193	39	41	12	136	23	85	56	80	80	111	74	151	97	23	92			824	82
Cornwall.....							4,614	94	4,588	52	4,204	01	4,484	30	4,112	35	4,686	49	3,379	29	3,379	29			30,271	63
Kingston.....					673	41	1,040	40	1,074	86	1,435	55	1,468	46	1,452	77	2,504	04	1,140	35					10,049	13
Lachine.....							238	61	342	14	345	02	493	84	494	50	278	88	231	13					2,424	42
Montréal.....							3,610	67	3,827	82	4,471	72	3,953	03	3,440	43	3,468	92	2,627	39	8	21			25,408	19
Total, canaux du Saint-Laurent.....			673	41	9,757	41	9,967	36	10,008	36	10,632	76	9,804	12	11,378	81	7,618	15	43	86					70,004	74
<b>CANAL CHAMBLÉ.</b>																										
Chambly.....							1,065	99	1,855	28	1,993	32	2,010	28	1,400	49	1,016	61	1,197	29					11,469	51
Saint-Jean.....							2,717	94	2,171	15	2,373	30	1,468	46	1,153	74	1,525	21	689	54					12,089	34
Saint-Ours.....					3	71	53	73	81	02	79	46	76	35	79	60	114	35	93	67					12,581	89
Total, canal Chamblé.....					3	71	3,867	66	4,107	45	4,446	08	3,555	09	2,633	83	3,556	17	1,980	50					24,150	74

<b>CANEAUX DE L'OTTAWA.</b>																											
Ottawa.....			1	13	3,860	20	3,798	86	3,345	09	2,554	31	2,714	56	2,209	25	1,315	42								19,768	82
Carillon.....				1	45	2	32	3	85	4	01	34	51	7	08	10	93	4	87							69	02
Grenville.....			199	12	1,644	86	1,952	36	1,938	88	1,551	04	946	99	918	66	480	47								9,632	40
Sainte-Anne.....				4	83	80	79	187	29	253	67	194	09	165	46	107	69	36	50							1,036	32
Total, canaux de l'Ottawa.....			206	53	5,594	19	5,912	36	5,541	05	4,383	95	3,834	09	3,246	53	1,837	26								30,506	56
<b>CANAL RIDEAU.</b>																											
Kingston-Mills.....					175	19	271	23	283	77	245	80	180	68	73	76	34	37								1,293	80
Ottawa.....					676	27	721	20	568	17	483	32	293	63	262	17	232	17								3,240	33
Smith's-Falls.....					57	52	75	36	104	72	100	64	65	55	73	21	29	89								506	97
Total, canal Rideau.....					908	98	1,067	79	956	66	831	76	541	24	408	14	296	55								5,011	10
<b>CANAL SAINT-PIERRE.</b>																											
Saint-Pierre.....			6	72	111	15	346	90	378	64	417	59	416	76	428	96	336	26								4,711	36
<b>CANEAUX DE LA VALLÉE DE LA TRÉNT.</b>																											
Robeygeon.....					3	14	29	10	76	52	61	83	58	30	43	28	11	75								357	90
Buckhorn.....							13	00	6	00	20	20	8	72	3	10	0	50								54	32
Butleigh.....							4	38	7	47	10	78	16	53	7	80	1	25								50	47
Fenelon-Falls.....							11	55	12	07	11	13	10	87	4	49	1	75								51	89
Hastings.....					2	00	1	75	5	50	7	25	3	95	1	50	1	50								23	45
Peterborough.....					2	25	27	09	45	15	66	14	65	22	35	04	29	66	14	97						285	52
Total, can. de la Vallée de la Trent.....			7	39	86	87	152	71	177	33	179	18	110	32	81	35	28	47								823	62
<b>CANAL MURRAY</b>																											
Brighton.....					10	76	65	33	80	06	101	02	138	13	87	76	57	97								605	04
Grand total.....			6	72	7,806	37	52,453	06	48,572	29	44,806	05	52,882	93	45,222	11	47,457	03	32,068	13	4,416	06				330,781	99

RICHARD DEVLIN,

Compilateur, statistique des canaux.



N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.		De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des pages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.												
Navires canadiens, à vapeur	1,183		18,471						18,471		36,745	\$ 322 93
do voiles	527		16,065						16,065		32,588	126 40
Total, du Canada	1,710		34,536						34,536		69,333	449 83
Navires américains, à vapeur.												
do voiles												
Total, Etats-Unis												
Grand total, canal de la vallée de la Trent.	1,710		34,536						34,536		69,333	449 83
CANAL MURRAY.												
Navires canadiens, à vapeur	452		103,461		14,413				117,874	51,309	169,183	182 43
do voiles	148		2,424		2,574				3,394	2,846	6,240	32 97
Total, du Canada	600		105,885		40,992				121,268	54,155	175,423	215 40
Navires américains, à vapeur	4		14						14	97	111	1 00
do voiles	4		31		28				66		66	1 00
Total, Etats-Unis	8		45		14				80	97	177	2 00
Grand total, canal Murray	608		105,930		41,006				121,348	54,252	175,600	217 40

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Navires.	Nombre total.		De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
<b>NAVIRES CANADIENS.</b>														
<i>A vapeur et à voiles.</i>														
Welland	1,676	183,691	187,942	107,000	2,845	157	3,853	107,853	294,701	298,640	593,341	8,371 60		
Saint-Laurent	10,000	979,342	737,837	63,445	316	..	262	134,751	1,045,049	872,904	1,917,953	18,842 30		
Chambly	923	41,124	42,377	6,945	..	..	..	9,200	47,169	52,237	99,406	582 84		
Ottawa	1,871	43,902	220,403	6,419	1,974	..	..	6,782	43,902	222,377	266,279	2,314 55		
Rideau	1,988	64,371	65,550	89,844	99	..	..	..	70,790	143,221	143,221	1,290 50		
Saint-Pierre	2,204	89,906	89,844	..	..	..	..	..	94,906	89,844	184,750	3,794 98		
Vallée de Trent	1,710	34,536	34,797	..	..	..	..	..	34,536	34,797	69,333	449 33		
Murray	600	105,885	40,992	15,383	..	..	..	13,163	121,268	54,155	175,423	215 40		
<b>Total, canadiens.</b>	<b>20,972</b>	<b>1,547,757</b>	<b>1,420,342</b>	<b>200,292</b>	<b>5,234</b>	<b>157</b>	<b>4,115</b>	<b>271,809</b>	<b>1,752,321</b>	<b>1,697,385</b>	<b>3,449,706</b>	<b>35,861 50</b>		
<b>NAVIRES AMÉRICAINS.</b>														
<i>A vapeur et à voiles.</i>														
Welland	1,090	171	..	73,395	889	350,405	285,072	509	149,655	424,480	435,626	14,368 83		
Saint-Laurent	1,095	872	15,863	33,155	1,501	6,689	7,124	32,900	28,186	73,626	52,674	1,198 31		
Chambly	2,062	1,644	1,607	87,115	96	..	163	..	88,759	112,562	201,321	2,530 02		
Ottawa	202	3,354	453	..	15,634	94	..	307	3,755	16,087	19,842	456 52		
Rideau	158	1,692	1,058	1,535	1,284	..	..	..	3,227	4,682	7,309	130 81		
Saint-Pierre	35	8,718	98	..	2,549	..	..	6,700	10,418	2,647	13,065	261 30		
Vallée de Trent	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
Murray	8	45	14	28	..	7	..	83	80	97	177	2 00		
<b>Total, américains.</b>	<b>4,650</b>	<b>11,406</b>	<b>19,093</b>	<b>193,228</b>	<b>21,953</b>	<b>357,205</b>	<b>292,359</b>	<b>40,415</b>	<b>290,370</b>	<b>623,775</b>	<b>1,228,120</b>	<b>18,947 79</b>		
<b>Grand total des navires canadiens et américains.</b>	<b>25,622</b>	<b>1,559,253</b>	<b>1,439,435</b>	<b>395,520</b>	<b>27,187</b>	<b>357,302</b>	<b>292,359</b>	<b>44,531</b>	<b>562,179</b>	<b>2,356,666</b>	<b>4,677,826</b>	<b>54,809 29</b>		

RICHARD DEVLIN,

Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 16 octobre 1897.



ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 18.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1895 et 1896, ainsi que le montant des péages perçus sur ceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

Canaux.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1895.												
Welland.....	5,828	97,048	12,470	4,126	214,520	263,163	1,565	271,375	283,883	635,712	869,595	138,713 64
Saint-Laurent.....	174,771	417,747	12,569	1,102	279	922	43,838	177,000	281,457	596,771	828,428	61,143 66
Chambly.....	5,942	6,935	236,594	.....	.....	.....	103,586	.....	242,586	116,491	359,027	25,920 67
Ottawa.....	173	477,242	.....	63,805	.....	.....	.....	.....	173	31,677	541,920	31,959 29
Rideau.....	38,882	12,819	18,193	2,959	.....	.....	1	15,899	57,076	6,410	88,753	5,670 26
Saint-Pierre.....	3,139	6,410	.....	.....	.....	.....	279	.....	3,418	10,349	9,828	426 63
Vallée de la Trent.....	21,917	10,349	.....	.....	.....	.....	258	326	21,917	6,252	32,266	1,042 08
Murray.....	4,253	5,926	561	.....	.....	.....	.....	.....	5,072	6,252	11,324	527 94
Saut-Sainte-Marie.....	10,419	35,570	5,804	19,185	147,888	344,693	16,344	15,981	180,405	415,432	593,837	.....
Grand total.....	264,824	1,070,046	286,191	91,177	362,637	608,778	62,285	590,140	975,937	2,360,141	3,336,078	265,413 17
1896.												
Welland.....	10,833	194,279	8,536	6,015	267,773	385,695	4,127	402,729	291,269	988,718	1,279,987	194,969 33
Saint-Laurent.....	167,278	653,252	6,213	2,742	257	684	43,419	239,815	217,167	896,523	1,113,630	70,004 24
Chambly.....	9,680	9,779	221,526	60	.....	.....	103,890	.....	231,206	113,729	344,935	24,130 74
Ottawa.....	881	459,433	.....	42,282	.....	.....	.....	.....	381	501,665	502,046	30,506 56
Rideau.....	31,370	10,375	16,022	3,200	.....	.....	1,427	12,250	47,392	25,915	73,307	5,011 10
Saint-Pierre.....	15,486	44,325	.....	4,100	.....	.....	.....	.....	16,883	48,625	65,508	855 08
Vallée de la Trent.....	16,487	4,658	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,487	21,145	37,632	623 62
Murray.....	6,170	5,968	739	.....	.....	.....	.....	.....	6,969	6,147	13,056	605 04
Saut-Sainte-Marie.....	35,698	237,369	6,623	42,080	929,215	3,149,675	68,562	108,177	1,040,098	3,637,301	4,577,359	.....
Grand total.....	293,353	1,619,668	259,659	100,519	1,197,245	3,536,054	117,535	867,040	1,867,792	6,123,281	7,991,073	326,725 71

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

OTTAWA, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,

Compéteur de la statistique des canaux.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation en 1896.

### CANAL WELLAND.

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	7	56	16	128	5	40	7	56
10	1	10	6	60	2	20		
15	2	30	1	15	5	75		
20	1	20	3	60	4	80		
25	1	25					2	50
30	5	150			1	30		
35	6	210	1	35				
40			2	80			3	120
45			2	90				
50	2	100	1	50			1	50
55					1	55		
60	1	60			1	60	1	60
65	2	130	1	65			1	65
70					1	70		
75	1	75					2	150
80								
85	1	85						
90	1	90	1	90				
95	1	95						
100	1	100	1	100				
110			1	110				
120							2	240
125								
135	1	135			2	250		
140			1	140				
145			1	145			1	145
150			2	300			1	150
160	2	320						
165	1	165						
175					1	175		
180			2	360				
190			2	380				
200	2	400	3	600			1	200
210	1	210			1	210		
220	3	660						
225					1	225		
230			2	460			1	230
245	1	245	1	245				
260	1	260						
265							1	265
270			1	270				
275			2	550			1	275
280			2	560	1	280		280
285			2	570			1	285
290							1	290
295	1	295	1	295			1	295
300					1	300	1	300
305	2	610	1	305			1	305
310					1	310	1	310
315	1	315	1	315			3	945
320			2	640	2	640	2	640
325			4	1,300			1	325
330			3	990				
335			4	1,340				
360	1	360			1	360	1	360

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND—*Suite.*

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
365					1	365		
375							1	375
390							1	390
400							1	400
405	2	810						
415	1	415						
425					1	425		
430					1	430		
435							1	435
440	2	880						
450							1	450
455	1	455	2	910	1	455		
460			1	460				
465	1	465						
470					1	470	1	470
480	1	480	1	480				
485	1	485					1	485
490					1	490		
495					1	495		
500	2	1,000					2	1,000
505							1	505
510	1	510						
515							1	515
520			3	1,560			1	520
525					1	525	1	525
530	1	530						
540					2	1,080	2	1,080
545			1	545				
555							1	555
560	1	560						
570					1	570		
575	1	575						
580							1	580
585			1	585	1	585	1	585
590			1	590	1	590	4	1,770
595							1	595
600	1	600					2	1,200
605					1	605		
615					1	615		
620					1	620		
625					1	625	1	625
635							1	635
641			1	640			1	640
645					1	645		
655					1	655		
660					1	660		
665							1	665
680					1	680	1	680
685			1	685			2	1,370
695							1	695
700					1	700	1	700
707							1	707
710							1	710
719			1	719				
722	1	722						

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires,  
etc.—*Suite.*

## CANAL WELLAND—*Suite.*

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
725								
730							1	730
740			1	740			2	1,480
760					1	760		
769	1	769						
771	1	771						
775								
780							1	780
784					1	784		
787							1	787
790					1	790		
796					1	796		
797					1	797		
800							1	800
802			1	802			1	802
837					2	1,674		
838							1	838
859							1	859
870							2	1,740
873							1	873
880								
882					1	882		
891							1	891
892	1	892			1	892		
898							1	898
904								
908			1	908				
911					2	1,822		
915					1	915	1	915
917							1	917
918								
928					1	928		
929	1	929			1	929		
940					1	940		
944					1	944		
950					1	950		
960							1	960
962								
968								
977	1	977						
978					1	978		
985								
989	1	989						
994							2	1,988
997					1	997		
1,013					1	1,013		
1,014							1	1,014
1,022					1	1,022		
1,029					1	1,029		
1,030					1	1,030		
1,035	1	1,035						
1,038								
1,040					1	1,040		
1,041			1	1,041				

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires,  
etc.—*Fin.*

CANAL WELLAND—*Fin.*

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
1,053					1	1,053	1	1,053
1,054					1	1,054		
1,068					1	1,068		
1,072					1	1,072		
1,075					1	1,075		
1,083					1	1,083		
1,085							1	1,085
1,086								
1,103					1	1,103		
1,111					3	3,333		
1,118					1	1,118		
1,123					1	1,123		
1,168							1	1,168
1,170					1	1,172		
1,172	1	1,172					1	1,180
1,180								
1,182					1	1,182		
1,185								
1,189					1	1,189		
1,203					1	1,203		
1,206					1	1,206		
1,425					1	1,425		
1,441					1	1,441		
1,547					1	1,547		
1,548					1	1,548		
1,550					1	1,550		
1,553					2	3,106		
1,565					1	1,565		
Total	75	21,232	90	21,313	102	68,591	98	48,011

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation 1896.

### CANAUX DU SAINT-LAURENT.

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	26	208	31	248	5	40		
10	12	120	15	150	2	20		
15	13	195	1	15	5	75		
20	6	120	8	160	1	20		
25	10	250	6	150			1	25
30	11	330	7	210	1	30		
35	3	105	2	70	1	35		
40	10	400	7	280	1	40	1	40
45	3	135	2	90				
50	6	300	13	650	1	50		
55	3	165	7	385			1	55
60	6	360	42	2,520	1	60		
65	1	65	1	65	1	65		
70	1	70	8	560			2	140
75	3	225	3	225			2	150
80	2	160	7	560	1	80		
85	3	255	6	510			5	425
90	1	90	3	270			9	810
95	1	95	12	1,140			47	4,465
100	3	300	27	2,700			87	8,700
105			9	945			14	1,470
110			9	990	1	110	9	990
115			9	1,035	1	115	12	1,380
120	1	120	7	840			6	720
125	1	125	4	500			1	125
130	2	260	4	520				
135			8	1,080				
140	1	140	7	980				
145	3	435	10	1,450				
150			17	2,550				
155	1	155	29	4,495				
160			15	2,400			2	320
165	2	330	13	2,148				
170	1	170	5	850				
175			4	700				
180			6	1,080				
185			3	555				
190	2	380	4	760				
195			2	390				
200	1	200	2	400				
205			1	205			1	205
210							1	210
220			1	220				
230	1	230	5	1,150				
255			1	255				
260	1	260	3	780				
265	1	265	2	530				
270			1	270				
275					1	275		
285							1	285
290	1	290	1	290			1	290
300			4	1,200				
305			6	1,830				
310			3	930				
315			2	630				

N° (A) 20.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires,  
etc.—*Fin.*

CANAux DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
320			3	960				
325	1	325	5	1,625				
330			2	660				
335	1	335	3	1,005				
340			3	1,020				
345	1	345	2	690			1	345
350			2	700				
360			2	720	1	360		
365			3	1,095				
370			3	1,110				
375			2	750				
390			1	390				
395			3	1,185				
411	1	411						
415			2	830				
433							1	433
436	1	436						
439							1	439
440			2	880				
442			1	442				
450			1	450				
454	1	454						
471	1	471						
473							1	473
475			1	475				
487			1	487				
500	1	500	1	500				
508	1	508						
509	1	509						
516			2	1,032				
518			1	518				
520			1	520				
539			1	539				
541	1	541	1	541				
543			1	543				
575	1	575						
586	1	586	2	1,172				
590			1	590				
593	1	593						
599	1	599						
628			1	628				
639							1	639
678	1	678						
681			1	681				
690	1	690						
715	1	715						
771			1	771				
803			1	803				
912					1	912		
989	1	989						
1,167							1	1,167
Total...	162	17,568	462	68,228	25	2,287	209	24,601

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 21.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1896.

### RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	50	400	164	1,312	5	40	34	272
10	7	70	17	170	5	50	.....	.....
15	11	165	7	105	7	105	.....	.....
20	3	60	8	160	.....	.....	.....	.....
25	10	250	4	100	.....	.....	1	25
30	5	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....
40	6	240	5	200	1	40	1	40
45	.....	.....	2	90	.....	.....	.....	.....
50	4	200	8	400	.....	.....	2	100
55	3	165	1	55	.....	.....	1	55
60	3	180	5	300	.....	.....	.....	.....
65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	130
70	.....	.....	1	70	2	140	3	210
75	1	75	3	225	.....	.....	2	150
80	1	80	5	400	.....	.....	2	160
85	2	170	2	170	1	85	10	850
90	.....	.....	5	450	.....	.....	20	1,800
95	1	95	4	380	1	95	106	10,070
100	2	200	10	1,000	.....	.....	168	16,800
105	1	105	3	315	.....	.....	42	4,410
110	.....	.....	5	550	.....	.....	29	3,190
115	.....	.....	2	230	.....	.....	21	2,415
120	1	120	5	600	.....	.....	9	1,080
125	2	250	4	500	.....	.....	.....	.....
130	.....	.....	5	650	.....	.....	1	130
135	.....	.....	1	135	.....	.....	.....	.....
140	1	140	7	980	.....	.....	.....	.....
145	2	290	12	1,740	.....	.....	.....	.....
150	.....	.....	17	2,550	.....	.....	1	150
155	1	155	23	3,565	.....	.....	.....	.....
160	.....	.....	14	2,240	.....	.....	.....	.....
165	1	165	12	1,980	.....	.....	.....	.....
170	.....	.....	5	850	.....	.....	1	170
175	.....	.....	2	350	.....	.....	.....	.....
180	.....	.....	2	360	.....	.....	.....	.....
185	.....	.....	1	185	.....	.....	.....	.....
190	.....	.....	1	190	.....	.....	.....	.....
195	.....	.....	1	195	.....	.....	.....	.....
200	1	200	1	200	.....	.....	.....	.....
228	1	228	.....	.....	.....	.....	.....	.....
245	.....	.....	1	245	.....	.....	.....	.....
256	.....	.....	1	256	.....	.....	.....	.....
262	1	262	.....	.....	.....	.....	.....	.....
324	1	324	.....	.....	.....	.....	.....	.....
332	1	332	.....	.....	.....	.....	.....	.....
397	1	397	.....	.....	.....	.....	.....	.....
691	1	691	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total . . . .	125	6,159	376	24,453	22	555	456	42,207



ANNEXE A—Fin.

N° (A) 22.—RELEVÉ du tonnage classifié des différents navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1896.

CANAL WELLAND.

CANADIENS.						AMÉRICAINS.					
Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Voiliers.	Nombre.	Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Voiliers.	Nombre.
1	250 à 1,172 ton x.	31	17,861	1 250 à 1,041 ton x.	40	1	250 à 1,565 ton x.	77	67,301	1	250 à 1,180 ton x.
2	200 " 249 "	7	1,513	2 200 " 249 "	6	2	200 " 249 "	2	435	2	200 " 249 "
3	150 " 199 "	3	485	3 150 " 199 "	6	3	150 " 199 "	1	175	3	150 " 199 "
4	100 " 149 "	2	235	4 100 " 149 "	4	4	100 " 149 "	2	250	4	100 " 149 "
5	50 " 99 "	9	635	5 50 " 99 "	3	5	50 " 99 "	3	185	5	50 " 99 "
6	Moins de 50 "	23	501	6 M <sup>ns</sup> de 50 "	31	6	M <sup>ns</sup> de 50 "	17	243	6	M <sup>ns</sup> de 50 "
	Total .....	75	21,232	Total .....	90		Total .....	102	68,591	Total .....	98

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

1	250 à 980 ton x.	22	11,075	1 250 à 912 ton x.	3	1	250 à 1,167 ton x.	8	4,071
2	200 " 249 "	2	430	2 200 " 259 "	9	2	200 " 249 "	2	415
3	150 " 199 "	6	1,635	3 150 " 199 "	98	3	150 " 199 "	2	820
4	100 " 149 "	11	1,380	4 100 " 149 "	94	4	100 " 149 "	129	13,885
5	50 " 99 "	27	1,785	5 50 " 99 "	102	5	50 " 99 "	66	6,045
6	Moins de 50 "	94	1,863	6 M <sup>ns</sup> de 50 "	79	6	M <sup>ns</sup> de 50 "	2	65
	Total .....	162	17,568	Total .....	462		Total .....	209	24,301

RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLEY.

1	250 à 691 ton x.	5	2,006	1 250 à 256 ton x.	1	1	250 à 249 ton x.	2	820
2	200 " 249 "	2	498	2 200 " 249 "	2	2	200 " 249 "	2	28,025
3	150 " 199 "	9	320	3 150 " 199 "	78	3	150 " 199 "	270	13,525
4	100 " 149 "	2	1,103	4 100 " 149 "	54	4	100 " 149 "	36	42,207
5	50 " 99 "	15	963	5 50 " 99 "	34	5	50 " 99 "	148	
6	Moins de 50 "	92	1,335	6 M <sup>ns</sup> de 50 "	207	6	M <sup>ns</sup> de 50 "	2	
	Total .....	125	6,159	Total .....	376		Total .....	456	

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,  
OTTAWA, 16 octobre 1896.

R. DEVLIN,  
Compilateur de la statistique des canaux.

## REVENU DES TARIF REVISÉ DES

## Sec. 1.

N° 22.—DROITS DE PÉAGES À PRÉLEVER SUR LES

CANaux DE WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

(A. du C. 18 avril 1873.)

Les droits de péages se subdivisent en six classes et se comptent par tonne, à moins qu'autrement spécifié.	Canal Welland, allant à l'ouest.		Canal Welland, allant à l'est		Lac Érié à Montréal.		Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.		Canal Chambly et écluse Saint-Ours, montée et descente.		Canal Rideau, montée et descente.		Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, montée et descente.		Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.		Canal Murray, montée et descente.		
	\$ c.	¢	\$ c.	¢	\$ c.	¢	\$ c.	¢	\$ c.	¢	\$ c.	¢	\$ c.	¢	\$ c.	¢	\$ c.	¢	
<i>Classe n° 1.</i>																			
Vapeurs ..... par tonneau.	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$
Voiliers et autres .....	0 02 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 2.</i>																			
Passagers, 21 ans et plus .....	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 05	0 08	0 02 $\frac{1}{2}$	0 09 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$
do moins de 21 ans .....	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01 $\frac{1}{2}$	0 04 $\frac{1}{2}$	0 04 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 3.</i>																			
Briques, ciment et chaux .....	15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{3}{4}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$
Argile, chaux et sable .....																			
Soufre .....																			
Maïs .....																			
Fleur de farine .....																			
Fer pour voie ferrée .....																			
do en gueuse .....																			
Autre fer, y compris acier (A. du C. 1er fév. 1883) .....																			
Plâtre, gypse .....																			
Sel .....																			
Viandes salées ou poisson, en baril ou autrement .....																			
Produits agricoles, légumes, non spécifiés .....																			
do do animaux .....																			
Pierre de taille .....																			
Blé .....																			
<i>Classe n° 4.</i>																			
Autres articles, non spécifiés .....	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29	0 2 $\frac{1}{2}$	0 2 $\frac{1}{2}$	0 2 $\frac{1}{2}$	0 2 $\frac{1}{2}$	0 2 $\frac{1}{2}$	0 2 $\frac{1}{2}$	0 2 $\frac{1}{2}$	0 2 $\frac{1}{2}$	0 2 $\frac{1}{2}$	0 2 $\frac{1}{2}$	0 2 $\frac{1}{2}$

## CANaux DROITS DE PÉAGES

CANaux DU DOMINION EN 1896.

CANaux DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

(A. du C. 25 juillet 1888.)

1ÈRE SECTION.	2È SECTION.	3È SECTION.	4È SECTION.	PARCOURS ENTIER.	Peterborough à Hastings, montée et descente.
Chutes Fénélon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénélon à Lakefield.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
Péages exigés aux Chutes Fénélon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénélon.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$
0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 02	0 00 $\frac{1}{2}$
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03

TARIF DES PÉAGES SUR LES

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

Les droits de péages se subdivisent en six classes et se comptent par tonne, à moins qu'autrement spécifié.	Canal Welland, allant à l'ouest.	Canal Welland, allant à l'est.	Du lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, montée et descente.	Canal Rideau, montée et descente.	Canaux de l'Ottawa et écluse de Sainte-Anne, montée et desc.	Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.	Canal Murray, montée et descente.
	<i>Classe n° 5.</i>								
Ecorce .....	0 20	0 20	0 20	0 15	0 15	0 07	0 06	0 19 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$
Barils, vides, chaque .....	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$
Courbes de navires, chaque .....	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$
Flottes, par 1,000 pieds linéaires .....	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05	0 17 $\frac{1}{2}$
Bois de chauffage, par corde, sur navires .....	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23	0 02 $\frac{1}{2}$
do do en radeaux .....	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{1}{2}$
Cercles .....	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02 $\frac{1}{2}$
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de quarante pieds cubes, sur navires .....	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{5}{8}$
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de quarante pieds cubes, en radeaux .....	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$
Traverses de ch. de fer, sur navires, chaque .....	0 01	0 01	0 01	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$
do do en radeaux, chaque .....	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par m. p., mesure de planche, sur navires .....	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11 $\frac{1}{2}$	0 06 $\frac{3}{4}$	0 20	0 01 $\frac{3}{4}$
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par m. p., mesure de planches, en radeaux .....	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{3}{4}$
Bois carré, par m. p. cubes, sur navires .....	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69	0 12 $\frac{1}{2}$
do do en radeaux .....	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13	0 25
Bois à voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de quarante pieds cubes .....	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55	0 05
Bardeaux, par mille .....	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 08	0 00 $\frac{3}{4}$
Poteaux et perches p. clôt., p. mille, sur nav. do do en rad. .....	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42	0 05
Bois en grume, mesure étalon .....	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77	0 10
Douves et fonds de barils, par mille .....	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13	0 01
do de pipes do .....	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02 $\frac{1}{2}$
do de pipes des I. Occ., par m. do de saloirs, sciés ou coupés, par mille .....	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75	0 12 $\frac{1}{2}$
Traverses, par cent .....	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65	0 07 $\frac{1}{2}$
Echalas à houblon, par mille .....	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06	0 00 $\frac{1}{2}$
	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67 $\frac{1}{2}$	0 06 $\frac{1}{2}$
	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65	0 25
<i>Classe spéciale.</i>									
Gypse, crû (par A. du C. 28 oct. 1882) .....	0 15	0 05	.....	0 05	Vers l'ouest.	.....	.....	.....	.....
Houille .....	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$
Pierre, brute, impropre à la taille, par corde .....	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37 $\frac{1}{2}$	0 28	0 24	0 77 $\frac{1}{2}$	0 07 $\frac{1}{2}$
Cryolithe, minéral de fer ou minéral chimiq. Glace .....	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05

CANAUX DU CANADA—Fin.

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	PARCOURS ENTIER.	Peterborough à Hastings, montée et descente.
Chutes Fénélon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénélon à Lakefield.	
Péages exigés aux Chutes Fénélon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénélon.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	c.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 01	0 00 $\frac{1}{2}$
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 01	0 00 $\frac{1}{2}$
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 01	0 00 $\frac{1}{2}$
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 03	0 00 $\frac{3}{4}$
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 03	0 00 $\frac{3}{4}$
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05 $\frac{1}{2}$	0 05 $\frac{1}{2}$	0 05 $\frac{1}{2}$	0 05 $\frac{1}{2}$	0 22	0 05 $\frac{1}{2}$
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 02	0 00 $\frac{1}{2}$
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise. 0 01.	En franchise. 0 01.	En franchise. 0 01.	En franchise. 0 01.	En franchise. 0 04.	En franchise 0 01.
0 03 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{1}{2}$	0 14	0 03 $\frac{1}{2}$
0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 03	0 00 $\frac{3}{4}$
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

*Canal Saint-Pierre.*

Sec. 2. Sur chaque vaisseau passant par le dit canal, 2 centins par tonneau du vaisseau et 1 centin par tonne de fret, montée et descente. Arrêté du conseil du 23 juin 1883. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 109.

## RÈGLEMENTS SPÉCIAUX SE RAPPORTANT AUX TAUX DE PÉAGE SUR QUELQUES-UNS DES CANAUX.

Sec. 3. La houille peut passer dans tous les canaux, à l'exception du canal Welland, franc de port. Arrêté du conseil, 6 juin 1869. Arrêtés du conseil rev. du 26 octobre 1889, sec. 83.

Sec. 4. Les bois en grume, bois manufacturé, ou autres produits de l'industrie forestière, peuvent passer sans péages le Chippawa Creek entre l'Aqueduc et Port-Robinson. Arrêté du conseil, 18 mai 1863. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 84.

Sec. 5. (a) Par suite de la construction du barrage à travers la rivière Ottawa à Carillon, lequel a rendu la descente des rapides, à cet endroit, difficile et même à certaines époques impraticable, il semble nécessaire, à cause de la difficulté qui se rattache toujours à la descente par le glissoir construit dans le barrage, que l'on puisse se servir du canal pour le mouvement des radeaux, et que jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement on accorde un passage libre aux radeaux dans le canal de Carillon, aux conditions imposées par le ministère des chemins de fer et canaux en vue du revenu à percevoir sur le trafic de ce canal. Arrêté du conseil, 6 juillet 1888.

Sec. 5. (b) "A part les cas spéciaux où il est donné une permission privilégiée on n'accorde pas de passage aux radeaux ou parties de radeaux dans le canal de Grenville." Arrêté du cons., 27 juin 1890.

*Canal du Saut-Sainte-Marie.*

Sec. 6. Le passage de tous les vaisseaux et du fret sera exempt de péages dans le canal du Saut-Sainte-Marie jusqu'à ce qu'il en soit décidé autrement.

Sec. 7. (a) Il y aura passage libre pour toutes les marchandises qui ont acquitté un péage total pour tout le parcours des canaux du Saint-Laurent ou par le canal Lachine, l'écluse de Sainte-Anne et les canaux sur les rivières Ottawa et Rideau qui passeront dans le canal Welland; et si tous les droits de péages ont été soldés au canal Chambly, ces droits seront remis aux expéditeurs à Montréal ou à Kingston-Mills, et si tous les droits de péage ont été soldés pour le passage dans le canal Welland, il sera permis aux vaisseaux de passer sans péage additionnel dans les canaux du Saint-Laurent ou ceux de la rivière Ottawa; pourvu toujours que :—Le trafic ayant le privilège des exemptions ci-dessus mentionnées fera le parcours en descendant jusqu'à Montréal ou remontera tout le long du parcours par les canaux du Saint-Laurent ou de l'Ottawa et de la rivière Rideau jusqu'au lac Ontario.

(b.) Tous les articles, effets ou marchandises non énumérés ci-dessus doivent être placés dans la classe n° 4. A. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86.

Sec. 8. Les colis expédiés d'aucun des ports à l'ouest des canaux du Saint-Laurent et qui ont acquitté les droits de péages voulus pour le passage par ces canaux peuvent être réexpédiés des mêmes ports et passer par le canal Welland franc de port, de la même manière que s'ils avaient été expédiés en ligne directe dès le commencement du parcours; et les colis prenant la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de péages du canal Welland peuvent être réexpédiés d'aucun des ports sur le lac Ontario et passer ensuite sans autres droits à payer à travers les canaux du Saint-Laurent comme s'ils avaient pris une feuille de route d'entier parcours dès leur point de départ. Arr. du C., 23 juin 1883. Arr. du C. révisés, 26 octobre 1889, sec. 87.

Sec. 9. Le minerai de fer, le kryolite ou les minerais chimiques peuvent passer dans l'une des subdivisions susmentionnées ou dans toutes les divisions à raison de cinq centins par tonneau.

Sec. 10. On ne donnera pas de laissez-passer à aucun remorqueur ou petit vaisseau à moins de vingt-cinq centins, comme droit minimum; mais tels vaisseaux ne transportant ni fret ni passagers pourront obtenir une passe générale à raison de \$30 par saison, au moyen de laquelle ils pourront monter et descendre les canaux aussi souvent que besoin sera. Arr. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86.

Sec. 11. Tous les bateaux appartenant à des personnes qui ont des entreprises pour le gouvernement, soit au point de vue de l'élargissement des canaux ou des réparations ou autrement, occupés à enlever et transporter les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux voulus, auront droit de passage gratis sur tous les dits canaux. Arr. du C. du 22 avril 1884. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 35.

Sec. 12. Les dragueurs de l'Etat et leurs chalans pourront passer dans les canaux sans payer de droits, pourvu toujours que ces dragueurs ou ces chalans ne nuisent en aucune manière à la libre navigation des autres vaisseaux ayant à faire le même trajet. Arr. du C., 18 mai 1891.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## TARIF DES PORTS.

Sec. 13. Les vaisseaux qui embarquent ou déchargent du fret sur les terrains du chemin de fer Welland aux ports Dalhousie et Colborne seront exempts de droits de port ; mais tous les autres vaisseaux qui embarquent ou déchargent des marchandises à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou à Port-Maitland devront payer deux centins pour chaque tonne de fret ainsi embarqué ou déchargé. Arr. du C. rev., 26 oct. 1889.

### PÉAGES, MONTÉE ET DESCENTE.

Sec. 14. Les péages suivants doivent être prélevés sur les vaisseaux et propriétés qui se servent des divisions suivantes de canaux.

#### *Canal Welland.*

	Tarif.
1. Depuis Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne jusqu'à Port-Robinson ou Allanburg, ne se servant pas de l'écluse, montée et descente.....	1/2
2. De la coupe Chippawa, ou de tout autre point du parcours à Dunnville, Port-Maitland ou Port-Colborne.....	1/2
3. De Dunnville à Port-Colborne.....	1/2
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....	1/2
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson, à Marshville et les points intermédiaires.....	1/2
6. De Marshville ou des points intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson.....	1/2
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold.....	1/2
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....	1/2
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie.....	1/2
10. De Dunnville à Maitland.....	1/2
11. De Port-Robinson par l'écluse et la coupe Chippawa.....	1/2
12. De Port-Colborne à Port-Maitland.....	1/2
13. De la coupe Chippawa par l'écluse à Port-Robinson.....	1/2
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold.....	1/2
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine.....	1/2
16. A travers la coupe Chippawa seulement.....	1/2
17. A travers l'écluse de Port-Robinson seulement.....	1/2

#### *Canaux du Saint-Laurent.*

Sec. 15. La navigation est divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. La perception des péages sur tous les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

#### *Canal Chambly.*

	Tarif.
Sec. 16. Les navires et propriétés allant de Sorel à Chambly doivent payer.....	1/2
Les navires et propriétés allant de Chambly à Saint-Jean doivent payer.....	1/2

#### *Canaux de l'Ottawa.*

Sec. 17. La navigation est divisée en trois sections, savoir, Grenville, Carillon et Sainte-Anne. La perception des péages sur les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

#### *Canal Rideau.*

Sec. 18. La navigation sur ce canal est divisée en trois sections, savoir, Ottawa, Smith's-Falls et Kingston-Mills. Les vaisseaux et le fret qui traversent une de ces sections payent un tiers ; deux sections deux tiers. Arr. du conseil, 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sections 77, 78, 79, 80 et 81.

Le canal Tay fera partie du canal Rideau, et les taux de péage suivants seront prélevés sur la dite branche Tay du canal Rideau, savoir :—

De Perth à Smith-Falls, une section ou un tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à Kingston, deux sections, deux tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à la rivière Ottawa, trois sections, tarif entier du canal Rideau, montée et descente.

Arr. du C., 27 septembre 1890.

#### *Observations générales.*

Sec. 19. (a.) Toute partie d'une tonne de fret devra être payée le prix d'une tonne, et les parties de sections seront considérées comme section entière sur tous les canaux plus haut mentionnés.

(b.) Le passage de bois en grume ou autre bois dans aucun des canaux ou sections plus haut mentionnées devra toujours être contrôlé par les règlements y relatifs. Arr. du C., 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 82.



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

d.) La main-d'œuvre utilisée pour le débarquement d'articles dans les hangars et la livraison de ces articles sera fournie aux frais des propriétaires des dits articles ou par eux ou leurs agents.

(e.) Tout article placé dans ces hangars y demeurera sujet au risque du propriétaire pour tout dommage causé par le feu ou autrement.

(f.) Tous les taux provenant de l'emmagasinage devront être payés avant que l'on enlève les effets. Arr. du con., 21 août 1846, Arr. du C. rev., 28 octobre 1889, sec. 90 et 91.

## Farine.

SEC. 23. (a.) On permettra que la farine reste dans les hangars pendant deux jours entiers gratis.

(b.) Si elle reste emmagasinée plus de deux jours ou de 48 heures, la dite farine sera passible du tarif de un centin par jour pour chaque baril pendant les quatre premiers jours qui suivront les quarante-huit heures d'exemption.

(c.) Si la farine est gardée dans les hangars plus de quatre jours à raison de un centin par jour par baril, elle sera passible d'un tarif de deux centins par baril pour chaque journée qui suivra l'expiration des dits quatre jours.

(d.) Toute partie d'une journée sera considérée comme journée entière. Arr. du C., 31 mai 1856. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 92.

## QUAIAGE SUR LA HOUILLE POUR USAGE LOCAL À MONTRÉAL.

SEC. 24. On prélèvera un taux de cinq centins par tonne sur le charbon débarqué sur le terrain du canal entre le port de Montréal et la Côte Saint-Paul, et venant de navires autres que les vaisseaux océaniques et qui entrent dans le canal Lachine par le port de Montréal.

La poussière de houille payera 3 centins la tonne. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 93. Arr. du C., 18 mai 1892.

## QUAIAGE POUR LE BOIS DE CHAUFFAGE DÉPOSÉ SUR LES QUAIS ET BERGES DU CANAL LACHINE.

SEC. 25. Les taux de péage suivants seront prélevés comme mentionné ci-dessous, à savoir : —

(a.) Le bois de chauffage déposé sur les quais ou berges du canal Lachine, ou sur les bateaux, berges ou autres embarcations occupant l'un des bassins situés entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, quatre centins par corde, et pour chacun des jours pendant lesquels le bois devra rester dans le canal ou le bassin ou sur les quais ou berges après les cinq premiers jours, un taux additionnel de quatre centins par corde. Arr. du C., 7 août 1860. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 94.

(b.) La section précédente ne s'appliquera pas seulement à la perception des taux pour le bois de chauffage des quais de Lachine, du canal et du bassin de Lachine, mais s'étendra et sera rendue applicable aux levées et terrains de la Côte Saint-Paul et à Lachine. Arr. du C., 27 janvier 1862. Arr. du C. rev., 1889, sec. 94.

## BASSINS DU CANAL DANS LE PORT DE MONTRÉAL.

SEC. 26. Vu qu'en vertu des règlements actuels pour la perception des droits de péage sur les canaux, les navires allant dans la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de plein parcours par le canal Welland, ils devront payer les droits sur une section du canal seulement en rentrant de nouveau dans le canal Lachine.

Et attendu que les navires chargés de grain en destination du havre de Montréal allègent fréquemment une partie seulement de leur cargaison sur des navires océaniques dans le port, et repassent de nouveau dans le canal Lachine dans le but de déposer la balance de leur cargaison soit dans des élévateurs ou des meuneries érigés le long des bassins du canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine, en dedans des limites de la cité de Montréal, seront considérés comme une partie intégrante du port de Montréal seulement quant à ce qui concerne la perception des péages pour la classe des vaisseaux que nous venons de mentionner et qui remontent de nouveau cette partie du canal en vue d'alléger la balance de leur cargaison, mais que ce règlement ne s'appliquera pas aux navires qui reviendront au port pour prendre charge, parce que, dans tel cas, la charge ordinaire de péages sera exigée contre ces vaisseaux au moment de leur sortie du canal pour une deuxième fois dans la direction du port. Arr. du C., 8 août 1878. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 95.

## PHOSPHATES.

SEC. 27. Attendu que des navires chargés de grain en destination du port de Montréal portent fréquemment des charges de pont de phosphates, et qu'étant obligés de se rendre immédiatement au port pour la livraison du grain, ils ont à payer des droits jusqu'à ce point, mais ensuite remontent le canal Lachine pour déposer les phosphates, et que comme conséquence, en vertu des règlements actuels, ils ont à payer des péages nouveaux pour cette deuxième entrée dans le canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront considérés comme formant partie du port de Montréal en vue de la livraison des phosphates transportés par ces navires à part leur cargaison de grain, tel que mentionné dans cette section ; il est toutefois prévu que dans le cas de leur retour au port pour prendre charge, les taux de péages ordinaires seront exigés de la part de tels vaisseaux au moment de leur sortie du canal. Arr. du C., 12 juillet 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 96.

## QUAIIAGE EXIGÉ DE LA PART DE TOUS LES NAVIRES OCÉANIQUES PASSANT PAR LES BASSINS DU CANAL DE LACHINE.

SEC. 28. Les commissaires du havre de Montréal conserveront le privilège de prélever les droits de passage sur l'ancien bassin du canal Lachine, mais l'Etat aura le plein contrôle des nouveaux travaux et du nouveau bassin de ce canal, ainsi que des revenus qui proviendront de leur usage.

Tous les colis livrés ou embarqués par les navires océaniques dans les bassins du canal Lachine (à l'exception de l'ancien bassin inférieur), auront à payer les droits suivants.

Tous les articles et colis non autrement spécifiés.....	Par tonne.	
Foin, paille, fer en gueuse et perlasse.....		25 c.
Pommes, paniers et leurs contenus, farine et farine de maïs, poisson, conserves, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bestiaux, moutons, pourceaux.....		20 c.
Ballast, argile, brique réfractaire, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel.....		15 c.
Tarif spécial—briques, 10 c. par mille; bois de chauffage, 5 c. par corde; bois marchand, 10 c. par mille pieds mesure de planche.		10 c.
Lingots.....	Franc de port	
Poussière de charbon.....		3 c.

Le droit d'entrée ne sera pas moindre que cinq centins dans chaque cas.

Toutes les marchandises déposées sur les jetées du canal pour transbordement, ou transbordées dans le canal, ne paieront qu'un seul quaiage.

Quant au bois marchand qui aura payé les péages sur le canal Lachine et qui sera remis à bord de vaisseaux océaniques, la charge sera égale au tarif d'une section de canal, savoir : 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> centins par mille pieds mesure de planche. Arr. du C., 26 janvier 1888. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sections 98, 99, 100 et 101. Arr. du C., 18 mai 1892.

## Sec. 29.—Echelle de mesurage pour l'estimation des poids.

Cendre, perlasse.....	3 barils à la tonne.
Pommes, fleur, maïs, pommes de terre.....	9 " "
Poissons, viandes, poix, goudron.....	7 " "
Chevaux.....	2 à la tonne.
Bestiaux.....	3 " "
Moutons.....	15 " "
Pourceaux.....	10 " "

Arr. du C., 1er avril 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, section 102.

## DROITS DE PÉAGE SUR LE BOIS FLOTTÉ, ETC., QUI ENTRE AU BASSIN À LACHINE.

Sec. 30. Le tableau suivant indique les taux à percevoir sur le bois flotté, le bois marchand et le bois de chauffage qui entrent au bassin à Lachine et dans le canal Lachine :—

Espèces de bois.	Pour le débarquement du b. marc., etc., y compris le droit de bassin et du quai pendant l'espace d'un mois.	Pour chaque mois successif de la saison de navigation.	Pour hivernage dans le bassin ou au quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois, rond ou carré, de toutes espèces, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes.....	25	20	35
Bois, rond ou équatré, de toutes espèces, de moins de 12 x 12, par mille pieds cubes.....	20	15	30
Madriers et planches, y inclus tous les bois sciés, en radeau, par mille pieds, mesure de planche.....	3	2	3
Billots de douze pieds de long, si plus long, d'après la longueur du billot.	1	$\frac{3}{4}$	2
Flottes, par cent.....	10	5	10
Traverses, par cent.....	10	5	10
Poteaux et perches de clôtures, par mille.....	10	5	10
Douves, à barils, par mille.....	8	4	8
Douves, à pipes, par mille.....	8	4	8
Douves des Indes Occidentales, par mille.....	8	4	8
Bois de chauffage sur les berges du canal entre les écluses nos 3 et 5, et aussi sur les quais du bassin du canal à Lachine.....	3	.....	.....





(c.) Toutefois, au cas où un vaisseau amené sur la berge pour réparations y demeure durant tout l'hiver, on ne chargera que quatre dollars (en sus des tarifs d'hivernage ordinaires), la période ains. comprise étant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(d.) Tout vaisseau demeurant sur la berge du canal, après y avoir passé l'hiver, sera taxé d'un dollar par mois ou fraction de mois pendant lesquels il prolongera son séjour.

(e.) Chaque vaisseau qui resterait plus d'une année amarré à la berge du canal payera un tarif de deux piastres par mois ou fraction de mois, calculé sur la période d'une année entière.

(f.) Tous les taux de péage seront payables au bureau du percepteur, d'avance, le premier jour de chaque mois.

(g.) Ces règlements doivent être compris comme s'appliquant à tous les cas où l'on se servira de la berge des canaux pour réparations de vaisseaux, que ces vaisseaux soient halés ou non. Arr. du C., 6 août 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 107.

TARIFS DES CALES SÈCHES.

*Canal de la Vallée de la Trent.*

Sec. 38. Les tarifs qui suivent seront imposés pour l'usage de la cale sèche de Bobcaygeon, et de toute partie des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pendant l'hiver ou autre période plus courte.

	Hivernage.	Par jour.	Par semaine.
Pour les vaisseaux.			
De plus de 15 tonneaux.....	\$30.00	\$4.00	\$12.00
De 15 tonneaux ou moins.....	20.00	3.00	10.00

(Arr. du C., 31 octobre 1890.)

*Canal Rideau.*

Sec. 39. Les règlements suivants régissant les péages sont maintenant établis et seront maintenus pour le service de la cale sèche du canal Rideau à Ottawa :—

(1) Vapeurs entrant dans la cale sèche.....	\$8.00
Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée... ..	2.50
(2) Barges, entrée dans la cale sèche.....	5.00
Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée... ..	2.50
(3) Yachts à vapeur ou chaloupes.....	5.00
Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée... ..	2.50
(4) Navires hivernant dans la cale sèche, depuis la fin de la navigation jusqu'au printemps suivant.....	50.00
Pour toute journée ou partie de journée pendant lesquelles tel bateau demeure dans la cale sèche après l'ouverture de la navigation.....	8.00

(5) Aucun navire, de quelque classe que ce soit, ne pourra demeurer dans le bassin de radoub après une période de 6 jours, du moment qu'avis par écrit aura été donné par le maître du port au propriétaire de ce navire, à l'effet que l'on a besoin du bassin de radoub pour un autre navire, à moins qu'une convention soit intervenue entre les parties intéressées.

(6) Les honoraires d'entrée soldent tous les droits d'entrée et de décharge des vaisseaux.

(7) A moins de raisons spéciales, il n'est pas permis, pendant la durée de la navigation, d'assécher les écluses à Ottawa ou Hartwell dans le but de réparer les vaisseaux.

Les propriétaires de vaisseaux, de quelque classe que ce soit, seront tenus de prêter l'aide nécessaire pour l'ouverture et la fermeture des portes sous le contrôle de l'ingénieur surintendant.

Les propriétaires de vaisseaux seront dans tous les cas tenus de fournir tous les blocs, etc., pour tenir leurs vaisseaux sur lit durant les réparations nécessaires, et ils devront enlever tous débris à la satisfaction complète du maître-éclusier avant de sortir du bassin. (Arr. du C., 28 décembre 1893.)

Sec. 40. Il ne sera pas permis de se servir de chevaux pour le halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 durant les travaux d'élargissement de cette partie du canal.

(Arr. du C., 20 août 1890.)

Sec. 41. Attendu que la défense de se servir de chevaux pour les fins de halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20, dans le cours des travaux pour l'élargissement du canal, a nécessité l'emploi de remorqueurs, et comme conséquence causé des dépenses additionnelles aux intéressés, il a été résolu que l'on donnerait passage libre à tous les remorqueurs employés exclusivement au remorquage sur cette section entre l'entrée inférieure du canal et l'écluse n° 20, jusqu'à ce que les travaux mentionnés soient terminés. (Arr. du C., 27 septembre 1890.)

TAXES SPÉCIAUX POUR LA SAISON 1894.

Sec. 42. Pour la saison de 1894 les taux de péage suivants ont été déterminés pour le trafic des comestibles suivants : Blé, maïs, pois, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, pour la descente du canal Welland, 10 centins par tonne ; et pour la descente à travers les canaux du Saint-Laurent seulement 10 centins par tonne ; ces péages de 10 centins par tonne pour le passage dans le canal Welland donnent droit à ce que ces produits aient passage libre à travers les canaux du Saint-Laurent. (Arr. du C., 23 avril 1896.)

Sec. 43. Qu'à l'exception du cas de vapeurs spécialement engagés pour le transport d'excursionnistes descendant et remontant le même jour pendant la saison de navigation de 1894, on n'exigera que la moitié des péages ordinaires pour le passage dans les canaux du gouvernement. (Arr. du C., 23 avril 1896.)

PARTIE VI

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER



# STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU

CANADA

Pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Compilée par Thomas Ridout, I. C., de rapports assermentés fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.

COLLINGWOOD SCHREIBER,

*Député du ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.*

TABLEAU indiquant le développement des chemins de fer du Canada, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1835.....	0	1867.....	2,278
1836.....	16	1868.....	2,278
1837.....	16	1869.....	2,524
1838.....	16	1870.....	2,617
1839.....	16	1871.....	2,695
1840.....	16	1872.....	2,899
1841.....	16	1873.....	3,613
1842.....	16	1874.....	3,832
1843.....	16	1875.....	4,331
1844.....	16	1876.....	4,804
1845.....	16	1877.....	5,218
1846.....	16	1878.....	5,782
1847.....	54	1879.....	6,126
1848.....	54	1880.....	6,858
1849.....	54	1881.....	7,194
1850.....	66	1882.....	7,331
1851.....	159	1883.....	8,697
1852.....	205	1884.....	9,577
1853.....	506	1885.....	10,273
1854.....	764	1886.....	10,773
1855.....	877	1887.....	11,793
1856.....	1,414	1888.....	12,184
1857.....	1,444	1889.....	12,585
1858.....	1,863	1890.....	13,151
1859.....	1,994	1891.....	13,838
1860.....	2,065	1892.....	14,564
1861.....	2,146	1893.....	15,005
1862.....	2,189	1894.....	15,627
1863.....	2,189	1895.....	15,977
1864.....	2,189	1896.....	16,270
1865.....	2,240	1897.....	16,550
1866.....	2,278		



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CAPITAL nominal acquitté au 30 juin 1897.

	Milles construits.	Somme.		Par mille.	Observa- tions.
		\$	c.		
Capital-actions ordinaires.....	16,687	260,376,516	63	15,603	55
do privilégiées.....	16,687	107,234,531	06	6,426	23
Dette garantie par obligations.....	16,687	348,834,085	68	20,904	54
Aide du gouvernement fédéral.....	16,687	149,939,386	24	8,985	40
do de l'Ontario.....	6,626	7,119,065	63	1,074	41
do de Québec.....	3,293	15,409,440	01	4,679	45
do du Nouveau-Brunswick.....	1,408	4,462,670	71	3,169	51
do de la Nouvelle-Ecosse.....	929	1,517,108	53	1,633	05
do de l'Île du Prince-Edouard.....	210	.....	.....	.....	.....
do du Manitoba.....	1,570	2,625,561	77	1,672	33
do de la Col.-Britannique.....	879	37,500	00	42	66
do des Territoires du Nord-O. ....	1,772	.....	.....	.....	.....
Aides des municipalités de l'Ontario.....	6,626	11,890,364	37	1,794	50
do de Québec.....	3,293	2,569,218	62	780	20
do du Nouveau-Brunswick.....	1,408	336,500	00	238	99
do de la Nouvelle-Ecosse.....	929	181,685	00	195	57
do de l'Île du Prince-Edouard.....	210	.....	.....	.....	.....
do du Manitoba.....	1,570	595,600	00	379	36
do de la Col.-Britannique.....	879	37,500	00	42	66
do des Territ. du Nord-Ouest.....	1,772	.....	.....	.....	.....
Capital provenant d'autres sources.....	16,687	8,691,497	74	520	85
Total.....	16,687	921,858,231	99	55,244	10

Egal à une moy.-Egal à une moy-  
enne de \$985.51 enne de \$1,868  
par mille sur par mille sur  
tout le parcours. tout le parcours.

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., promis à des chemins de fer terminés ou dont la construction est commencée, jusqu'au 30 juin 1897 :—

Gouvernement fédéral.....	\$ 155,627,345 74
do de l'Ontario.....	7,357,116 63
do de Québec.....	16,672,870 38
do du Nouveau-Brunswick.....	4,500,590 71
do de la Nouvelle-Ecosse.....	2,280,116 53
do du Manitoba.....	2,626,611 77
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
Municipalités de l'Ontario.....	12,420,753 78
do de Québec.....	4,359,074 00
do du Nouveau-Brunswick.....	356,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse.....	261,685 00
do du Manitoba.....	595,600 00
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
do des Territoires du Nord-Ouest.....	.....
Total.....	\$ 207,133,264 54

## ACCIDENTS suivis de mort pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives .....	3	24	12	39
En embarquant ou débarq. des trains en mouvement.	3	3	13	19
En préparant les trains .....		3		3
En mettant la tête ou les bras en dehors des châssis .....				
En attelant les wagons .....		6		6
Collisions et déraillements .....	1	11		12
Frappant contre les ponts .....				
En marchant ou étant sur la voie .....		12	82	94
Explosions .....				
Autres causes .....		17	23	40
Total .....	7	76	130	213

## CONCESSIONS de terrains par les gouvernements à des chemins de fer construits ou en voie de construction, jusqu'au 30 juin 1897.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendues.	Montant réalisé.
				\$ c.
Cie de chemin de fer et de houille et d'Alberta-- Dunmore à Lethbridge .....	Fédéral .....	700,800	} 834,048	1,101,733
Lethbridge à la frontière internationale .....	do .....	413,568		
Calgary et Edmonton .....	do .....	2,176,000	1,481,046	*
Pacifique Canadien .....	do .....	26,611,520	3,658,366	11,918,196
do .....	do .....		†6,793,014	10,189,521
do .....	do .....		Emplacements de ville, (autres que les dons de terrains) produits nets.	1,396,265
Grand Nord-Ouest-Central .....	do .....	320,000		
Manitoba et Nord-Ouest .....	do .....	2,918,000	} 644,927	735,703
Saskatchewan et Ouest .....	do .....	99,008		
Colonisation du Manitoba et du Sud-Ouest .....	do .....	1,396,800	259,719	1,174,607
Manitoba et Sud-Est .....	do .....	627,200		
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan .....	do .....	1,625,344	{ 128,000 998,230	121,600 *
Grand-Nord de Winnipeg .....	do .....	8,480,000		
Cie de ch. de fer et de canal du lac Manitoba .....	do .....	800,000		
Yarmouth et Annapolis .....	Nouvelle-Ecosse .....	150,000		
Colombie et Kootenay .....	Col-Britannique .....	200,000	Emp. de ville	95,697
Esquimalt et Nanaimo .....	do .....	1,900,000	258,820	810,011
Nelson et Fort-Sheppard .....	do .....	614,400		
Kaslo et Slocan .....	do .....	198,240	161	2,339

† Vendus au gouvernement fédéral à raison de \$1.50 l'acre.

\* Après des efforts réitérés pour obtenir un état des montants réalisés de la vente de ces terres, les compagnies ont manqué de donner l'information—en conséquence, le rapport dans ce sens est incomplet.



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer du Canada, au 30 juin 1897.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	De Lethbridge, dans le district d'Alberta, T.N.-O., à Coutts, sur la front. intern., largeur de la voie, 3'... La partie de Dummore à Lethbridge, 109½ milles, a été changée à 4'8½" et affermée au chemin de fer du Pacifique Canadien le 29 novembre 1893.	.....	64'62
Albert-Sud.....	Embranchement de la jonction Harvey à Alma, N.-B.....	.....	16'00
Baie-des-Chaleurs.....	De Metapedia Station sur C.C.P. à Caplin.....	.....	80'00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté.....	De Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction Deseronto, chemin de fer du Grand-Tronc.....	.....	4'00
Berlin et Waterloo (électrique)...	De Berlin à Waterloo.....	.....	3'00
Bouctouche et Moncton.....	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B.....	.....	32'00
Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.....	De Brockville à Westport, Ont.....	.....	45'00
Calgary et Edmonton.....	De Calgary à Edmonton.....	190'97	
	do McLeod, district d'Alberta.....	104'10	295'07
Canada-Atlantique.....	De la cité d'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc à Lacolle. Traverse le Saint-Laurent à Côteau sur un pont. Se raccorde au chemin de fer Grand-Tronc au Côteau et à Lacolle.....	.....	138'00
Comtés du Centre.....	De Glen-Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont.....	21'00	
	De South-Indian, sur le Canada-Atlant., à Rockland.....	17'00	38'00
Canada-Sud.....	Ligne mère—De Windsor, Ont., au pont suspendu... Emb. d'Amherstburg—De Essex-Centre à Amherstburg Emb. de St-Clair—De la jonct. St-Clair à Courtright. Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonct. de Wella'd Emb. Erié à Niagara—Du vieux Fort-Erié à Niagara. Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City.....	226'18 16'83 62'63 17'50 30'60 5'50	
Affermé.....	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia.....	7'00	
do.....	Leamington et Saint-Clair—De Comber à Leamington	15'95	382'19
Canada-Est.....	Ci-devant Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick— De Gibson, en face de la cité de Frédéricton, à Chatham-Junction, sur l'Intercolonial.....	107'00	
	De Chatham-Junction à Chatham et Logieville via Nelson.....	20'00	
	De Blackville à Indiantown.....	9'00	136'00
Canadien du Pacifique: En propriété.....	Ligne mère—De Callander à Vancouver.....	2,560'90	
(Canada-Central).....	do D'Ottawa à Callander.....	223'60	
(Qué., Mont., Ottawa et Occid.)	do De Montréal à Ottawa.....	120'30	
(do Rive-Nord)	do De Québec à la jonction Saint-Martin.....	159'80	
	Enib.—De la jonction des Piles aux Grandes-Piles... do do de Berthier à Berthier.....	26'90 2'00	
	do do de Joliette à Saint-Félix.....	16'80	
	do do de Ste-Thérèse à St-Jérôme.....	13'60	
	do do do à St-Eustache.....	6'00	
	do do de Saint-Lin à Saint-Lin.....	15'00	
	do De Buckingham au village de Buckingham... do De Hull à Aylmer.....	4'20 7'50	
Ch. de fer Brockville et Ottawa..	do De la jonction de Carleton à Brockville.....	45'00	
	do De Sudbury au Saut-Sainte-Marie.....	182'50	
	do De Sudbury aux Mines de Cuivre.....	5'60	
	do De Winnipeg-Junction à Emerson.....	64'80	
	do De Winnipeg-Junction à Manitou.....	101'10	
	do De Rosenfeldt à Gretna.....	14'00	
	do De Winnipeg à Selkirk-Ouest.....	22'50	
	do De la jonction Air Line à Stonewall.....	18'20	
	do De Kemnay à Estevan.....	156'20	
	do De Glenboro' à Souris.....	45'20	
	do De Deloraine à Napinka.....	18'10	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Canadien du Pacifique— <i>Suite.</i>	Emb. —De la jonction Menteith à Reston.....	31·50	
	do De North-Portal à Pasqua.....	160·50	
	do De la jonction de New-Westminster à New-Westminster.....	8·20	
Colonisat. du Lac Témiscamingue	do De Mattawa à Kippewa.....	45·80	
	do De Mission-Junction à Mission.....	10·10	
	do De Revelstoke au Lac-La-Fleche.....	27·80	
	do De Vancouver à Coal-Harbour.....	1·20	
	do De Trois-Fourches à Sandon.....	4·20	
	Total des milles possédés.....	4,119·10	
Lignes affermées.....	Atlantique et Nord-Ouest (en Canada)—		
	De l'extrémité sud du pont de Lachine à la frontière du Maine, Qué.....	182·50	
	De Renfrew à Eganville, Ont.....	22·50	
			205·00
	Saint-Lawrence et Ottawa—		
	D'Ottawa à Prescott, Ont.....	51·80	
	De Chaudière-Junct. à la rue Sussex, Ottawa.....	6·60	
			58·40
	Ontario et Québec—		
	De Mile End-Junction à l'extrémité sud du pont de Lachine.....	9·10	
	De Montréal, rue Windsor, à Toronto.....	339·00	
	De London à Windsor.....	112·50	
	De Toronto-Junction à Strachan Avenue... ..	3·20	
	De Leaside-Junct. à Union-Station, Toronto.....	5·20	
			469·00
	Credit-Valley—		
	De Toronto-Junction à Saint-Thomas.....	116·10	
	De Streetsville Junct. à Melville-Junction.....	31·70	
	De Cataract à Elora.....	27·30	
			175·10
	Pacifique d'Ontario-Ouest—De London à Woodstock.....		26·60
	Toronto, Grey et Bruce—		
	De Toronto-Junction à Owen-Sound.....	116·90	
	De Orangeville-Junction à Teeswater.....	69·40	
	De Glenannan à Wingham.....	5·00	
			191·30
	Guelph-Junction—		
	De Guelph-Junct., ch. de f. Credit-Valley, à Guelph.....		15·00
	Montréal et Ouest—		
	De Saint-Jérôme à Labelle.....		70·00
	Montréal et Lac Maskinongé—		
	De Saint-Félix à Saint-Gabriel-de-Brandon.....		12·90
	Montréal et Ottawa—		
	De Vaudreuil à Alfred.....	45·5	
	De Rigaud à Pointe-Fortune.....	7·3	
			52·8
	Chemin de fer New-Brunswick (en Canada)—		
	De Vanceboro' à McAdam-Junction.....	6·30	
	De McAdam-Junction à Saint-Jean.....	83·80	
	De Fairville à Carleton.....	4·00	
	De Frédéricton-Junction à Frédéricton.....	22·10	
	De McAdam-Junction à Saint-Stephen.....	33·90	
	De Watt do Saint-André.....	27·50	
	De McAdam do Woodstock.....	51·80	
	Debec-Junction à la frontière du Maine... ..	5·00	
	Woodstock à la frontière du Maine... ..	59·40	
	De Newbury-Junction à Frédéricton.....	58·40	
	De Aroostock-Junction à Edmunston.....	57·20	
			409·40

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.		
		Milles.	Total.	
Canadien du Pacifique— <i>Suits.</i> Lignes affermées.....	Colonsation du Sud-Ouest du Manitoba—			
	De Manitou à Deloraine.....	100'40		
	De Winnipeg à Glenboro'.....	102'40		
	De Elm-Creek à Carman.....	12'40		
		215'20		
	Colombia et Kootenay—			
	De Nelson à Robson.....	27'70		
	Embouchure de la rivière Kootenay..	0'80		
		28'50		
	Shuswap et Okanagan—			
	De la jonction avec le C.C.P. à Sicamous au lac Okanagan.....		51'00	
	Nakusp et Slocan—			
	De Nakusp, sur le lac Lafêche, aux trois fourches du creek Carpenter, C.-B.....		36'90	
	Chemin de fer Alberta—			
	Dunmore à Lethbridge, T.N.-O.....		109'50	
	Cap de la Madeleine—			
	De la ligne-mère du C.C.P. à la jonction avec embranchement des Piles au Cap de la Madeleine...		2'30	
Saint-Stephen et Milltown, N.-B.—				
De la jonction avec le C.C.P. à Saint-Stephen à Milltown.....		4'64		
Toronto, Hamilton et Buffalo—				
De Hamilton Junction à Hamilton.....		2'70		
Tobique-Valley—				
Perth-Centre à Plaster-Rock.....		28'00		
	Total des milles affermés.....		2,164'26	
	do possédés.....		4,119'10	
	do réseau du Pac. Can.....		6,283'36	
Chemins de fer de l'Etat.....	Intercolonial—			
	Halifax à Lévis.....	675'00		
	Moncton à Saint-Jean.....	89'00		
	Truro à Trenton.....	44'00		
	New-Glasgow à Mulgrave.....	82'00		
	Stellarton à Pictou.....	14'00		
	Trenton à Pictou-Landing.....	7'00		
	Pte-Tupper à Sydney.....	91'00		
	Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord..	5'00		
	Embr. de la Pte-du-Chêne à jonct. Painsec.	11'00		
	do de Dalhousie.....	7'00		
	do de Saint-Charles.....	25'00		
	do de la jonction Windsor à Dartmouth	14'50		
	do d'Indiantown.....	14'00		
	do de la jonction d'Oxford à Pte-Brown	67'00		
	do de Pugwash.....	5'00		
		1,150'50		
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne-mère—Alberton à Charlottetown....	105'30		
Royalty-Junction à Georgetown.....	41'00			
Embranch.—Mount-Stewart à Souris.....	38'40			
do Alberton à Tignish.....	13'30			
do Emerald à Cap-Traverse.....	12'00			
	210'00		1,360'50	
Caraquette.....	De Gloucester-Junction, sur l'Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la baie des Chaleurs, jusqu'à Shippigan-Harbour, N.-B.....		68'00	
Carillon et Grenville.....	De Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Cie de navigation de l'Ottawa (largeur de la voie, 5 pds 6 pcs).....		13'00	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Ontario-Central.....	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings; se relie au Grand-Tronc à Trenton, Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon.....		104'00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	De Norton-Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman.....	45'00	
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer Saint-Martin et Upham).....	30'00	75'66
Ligne de la côte, Nouv.-Ecosse...	Yarmouth à Lockeport, 98 milles, duquel 28'25 milles de rails ont été posés.....		28'25
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-dev. Spring-Hill et Parrsboro').....	De Spring-Hill-Junction, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy.....	32'00	
	Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow, ch. de fer Intercolonial.....	14'00	46'00
Dominion-Atlantique, comprenant Windsor et Annapolis, Yarmouth et Annapolis, et Vallée de la Cornwallis, et affermage de l'embranchement de Windsor de l'Intercolonial.....	Windsor à Annapolis, N.-E.....	84'00	
	Annapolis à Yarmouth.....	87'00	
	Embranchements—		
	Wilmot à Forbrook.....	3'50	
	De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-devant ch. de fer de la Vallée de la Cornwallis. Embr. de Windsor du ch. de f. I.—Windsor à la jonct. Windsor, chemin de fer Intercolonial, 14 milles d'Halifax.....	14'00	32'00
Comté de Drummond.....	De Sainte-Rosalie, Qué., raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Léonard, de là au parc de l'Original jusqu'à la Chaudière.....	72'97	220'50
	De Saint-Léonard à Nicolet et au quai de Ball, sur le Saint-Laurent.....	17'06	
	Mitchell à Burrill's-Mill.....	50	90'53
Elgin et Havelock.....	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction Peticodiac, ch. de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.....		27'00
Erié et Huron.....	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont., se relie aux chemins de fer Canada-sud et Grand-Tronc et Lac-Erié et Rivière-Détroit.....		76'75
Esquimalt et Nanaïmo.....	Victoria à Wellington, île de Vancouver.....		78'00
Frédéricton et pont du chemin de Sainte-Marie.....	Sur la rivière Saint-Jean, reliant le ch. de fer Frédéric-ricton, à Frédéricton, avec le ch. de fer Nouveau-Brunswick et Canada-Est à Sainte-Marie.....		1'33
Grand-Tronc (en propriété)— Ligne-mère.....	De la Pointe-Edouard à la Pointe-Lévis et la frontière Vermont.....	719'33	
	Des Chutes-Niagara à Windsor.....	229'32	
			948'65
Embranchements.....	Raccordements à Toronto avec le G.-O. et N., et N.-O. Montréal à Dorval.....	4'75	
		10'12	

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Grand-Tronc— Embranchements— <i>Fin.</i>	Prolongement de Sarina—Pointe-Edouard à Sarina...	3 13	
	De Montreal-Landing aux quais .....	0 83	
	D'Arthabaska à Doucet's-Landing (emb. de T. -Rivières)	35 34	
	De Kingston—Ligne principale à la cité de Kingston.	2 25	
	De Waterloo et Berlin à Galt .....	14 85	
	De Sainte-Marie à London. ....	22 00	
	De Saint-Lambert à la ligne frontière, N.-Y., et de Saint-Isidore à la ligne provinciale. ....	65 50	
	De Blackwell au tunnel Saint-Clair .....	5 00	
	De Port-Dover à Warton, Durham et Port-Rowan...	189 75	
	De Brosseau à Dundee et Valleyfield .....	81 14	
	De Jacques-Cartier à la jonction du Pacifiq. Canadien	6 54	
	De Waterloo à Elmira. ....	10 17	
	De Belleville à Midland. ....	163 96	
	De Lindsay à Scarboro'-Junction. ....	60 35	
	do Haliburton .....	54 20	
	De Whitby à Manilla .....	33 73	
	De Lakefield-Junction à Lakefield .....	11 66	
	De la jonction de Hastings-Nord à Eldorado. ....	22 21	
	De Blackwater à Cobocok. ....	36 35	
	De Port-Hope à Omeme. ....	32 05	
	De Millbrook à Peterboro' .....	12 35	
	De Stouffville au lac Simcoe. ....	26 46	
	Peterboro' au lac Chemong .....	8 22	
	De Coldwater à l'extrémité de la voie. ....	1 50	
	Raccordement, Merritton .....	0 17	
	do Stoney-Creek .....	2 08	
	Lignes auxiliaires (div. N. et N.-O.) .....	0 48	
	De Hamilton à Toronto. ....	36 64	
	Ligne auxiliaire—Embranchement. ....	0 36	
	Raccordement, Burlington, Est .....	0 13	
	do Ovest. ....	0 21	
	De Harrisburg à Guelph .....	27 18	
	Raccordement do (W. G. et B.) .....	0 11	
	D'Harrisburg à Brantford .....	7 76	
	Embranchem. de la jonct. de Brantford avec le G. T.	0 13	
	De Komoka à Sarina .....	50 85	
	De Wyoming à Petrolia .....	4 71	
	De Fort-Erié à Glencoe .....	145 55	
	Raccordement, Welland-Junction, Est .....	0 26	
	do do Ovest. ....	0 50	
	do Canfield-Junction .....	0 19	
	do Simcoe (G. B. et L. E.) .....	0 24	
	York-Est, Saint-Thomas .....	0 32	
	D'Allanburg à Clifton-Junction .....	8 33	
	De Port-Colborne à Port-Dalhousie .....	25 14	
	De Glencoe à Kingscourt-Junction .....	21 04	
	De Guelph à Southampton .....	101 26	
	De Palmerston à Kincardine. ....	66 67	
	do raccordement .....	0 20	
	De Hyde-Park à Wingham-Junction .....	68 88	
	Raccordement, Clinton-Junction .....	0 13	
	Ligne auxiliaire de Brantford .....	34 78	
	Ligne de ceinture de Toronto, Swansea à Carleton ...	4 37	
	do Don à la jonction de Fairbank. ....	8 33	
	De Toronto à Gravenhurst. ....	111 60	
	D'Allandale à Collingwood .....	31 76	
	D'Hamilton à Allandale .....	93 82	
	do à Port-Dover. ....	40 25	
	De Collingwood à Meaford .....	20 50	
	De Elmvale à Hillsdale .....	8 28	
De Beeton-Junction à Collingwood .....	39 83		
De Gravenhurst à la jonct. de Nipissingue avec le C. C. P.	111 37		
De Colwell à Fenetanguishene .....	33 34		

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suits.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Grand-Tronc— Embranchements— <i>Fin.</i>	De Park-Head à Owen-Sound.....	12.42	
	De Cobourg à Harwood .....	15.00	
	Total, possédé .....		2,049.58
	Affermé et en partie possédé— Buffalo et Lac-Huron, de Fort-Erié à Goderich....	162.00	
	Affermé ou loué— Embranchement des quais, Montréal.....	1.75	163.75
	Total de milles en exploitation.....		3,161.98
Approches du tunnel Saint-Clair.	Sur la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron, reliant le Grand-Tronc à d'autres chemins de fer dans l'Etat du Michigan.....		2.23
Grand-Oriental .....	Construit depuis le point de raccordement avec le ch. du Sud-Est à Yanaska jusqu'à la riv. St-François..	6.00	
	Construit depuis Nicolet jusqu'au point de raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Grégoire.....	7.00	13.00
Grand-Nord.....	De Saint-Jérôme à Montcalm .....	28.00	
	De la jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides vers l'ouest à Sainte-Flore.....	10.00	38.00
Grand-Nord-Ouest-Central .....	Depuis le point de raccordement avec le C.C.P. à Chater vers l'ouest jusqu'à Hamiota.....		50.93
Rive du Golfe.....	Raccordement avec le ch. de fer de Caraquette à Pokenouche jusqu'à Tracadie—14 milles en construction.		
Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique).....	De Hamilton à Grimsby.....		23.00
Hamilton et Dundas.....			6.00
Embranchement Harvey .....	De Albert à la digue Harvey, N.-B.....		3.00
Hereford.....	De la frontière internationale à Dudswell, comté de Wolfe, relié au C.C.P. à Cookshire, Maine-Central à la frontière internationale, et au Quebec-Central à Dudswell.....	48.50	
	De Dudswell au carr. de chaux (Cie de chaux Dom.)..	4.80	
	De Hull à Aylmer .....		53.30 6.30
Irondale, Bancroft et Ottawa .....	Du point de raccord. avec le ch. de fer Grand-Tronc, près de la gare Kimmount, au Lac-Baptiste.....		45.00
Joggins, maintenant Cie de ch. de fer et de houille du Canada.....	Maccan-Station, Intercolonial, aux mines Joggins.....		12.00
Kaslo et Slocan.....	De Kaslo à Sandon.....	28.80	
	Du raccordement à Cody .....	3.00	31.80
Kent-Northern .....	De Richibouctou, N.-B., au ch. de fer Intercolonial..	27.00	
	De Richibouctou à Saint-Louis.....	7.00	34.00
Kingston et Pembroke .....	Ligne-mère—De Kingston à Renfrew.....	103.10	
	Emb. de Glendower—De Bedford aux min. de Zanesville	4.00	
	Emb. de Robertsville—Aux mines de Robertsville ...	1.00	
	Embranc.—Aux moulins de Doran (charbonnages), aux moulins de McLaren, aux mines de Bethlehem, aux moulins de Lavant, aux moulins de Clyde-Forks, aux mines de Wilson, aux moulins de Caldwell, aux mines de William, à la baie Cameron.....	4.75	
	(Relié au Grand-Tronc à Kingston, au C.C.P. au Lac-Sharbot et à Renfrew.)		112.85

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Kingston, Napanee et de l'Ouest.	Amalgamé avec le chemin de fer de la Baie de Quinté : Napanee à Tamworth..... Yarker à Harrowsmith..... Tamworth à Tweed..... Harrowsmith à Sydenham.....	28 50 7 00 20 95 4 37	60 82
Lotbinière et Mégantic.....	Station de Lyster, Grand-Tronc, à Sainte-Philomène.....		30 34
L'Assomption.....	Station de L'Épiphanie, C.C.P., à L'Assomption.....		3 00
Lac-Erié et Rivière Détroit.....	De Walkerville, Ont., à Ridgetown.....	84 05	
Cie de Canal et de chemin de fer du Lac-Manitoba.....	Embranchement.—des moulins Foster aux moul. Decew.....	4 00	88 05
London et Port-Stanley.....	De la jonction du Manitoba et Nord-Ouest à Gladstone et Sifton.....		100 74
Basses-Laurentides (ci-devant St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay).....	London à Port-Stanley, sur le Lac-Erié.....		23 75
Manitoba et Nord-Occidental ...	De Saint-Tite, sur le C.C.P., à la Rivière-à-Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean.....		39 50
	Portage-la-Prairie à Yorkton.....	223 05	
	Embr. de la Riv.-aux-Coquilles—Bincarth et Russell.....	11 45	
	Affermé—Saskatchewan et Occidental—Minnedosa à Rapid-City.....	15 47	249 9
Manitoba et Sud-Est. ....	Dans une direction sud-est de Winnipeg au côté ouest du lac des Bois ; 8 milles en voie de construction.....		
Central de la Nouv.-Ecosse (ci-devant de la Vallée de Stewiacke).	90 milles en voie de construction.....		
Colonisation de Montfort.....	Du point de raccord. avec le Montréal et Occident., près de St-Sauveur à Montfort et allant à l'ouest.....		21 00
Vallée de la Massawippi .....	De Lennoxville à la frontière du Vermont, se reliant au chemin de fer <i>Connecticut and Passumpsic Rivers</i> : se relie aussi au Grand-Tronc et au C.C.P. à Lennoxville.....	32 00	
	Embranch.—De Stanstead-Junction à Stanstead.....	2 00	36 00
Montréal et Vermont-Junction ..	Du point de raccord, avec le chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., au raccordement avec le Vermont et Canada, à la frontière du Vermont ; se relie aussi au chemin de jonction Lac-Champlain et Saint-Laurent à Stanbridge.....		23 60
Montréal, Portland et Boston, maintenant ligne de Montréal et Provinciale.....	Du point de raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Farnham.....	32 00	
	Marieville à Saint-Césaire.....	8 60	40 60
Montréal et Atlantique (ci-devant Sud-Est).....	Ligne-mère—Farnham-Ouest à Richford, sur la frontière internationale.....	33 80	
	Division Nord—De la Jonction Sutton à Sorel.....	95 50	
	Entre Newport et Richford—Partie de la ligne en Canada.....	10 80	
	Affermée—Lac-Champlain et Jonction St-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume.....	140 10 61 40	201 50
Parc et Ile de Montréal (électrique).	(Se relie au chem. de fer Connecticut et Passumpsic, au Grand-Tronc et au Stanstead, Shefford et Chambly)		40 88
Ligne de Ceinture de l'île de Montréal (électrique).....	Cité de Montréal et faubourgs.....		11 60
Nelson et Fort-Sheppard.....	Du bras ouest du lac Kootenay, près de Nelson, à Fort-Sheppard, sur la frontière internationale, C.-B.....		59 40

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow, maintenant Cie d'acier de la Nouv.-Ecosse..	De la Jonction Ferrona, ch. de fer Int., à Sunny-Brae.		12 50
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.	De Sackville-Station, ch. de fer Intercolonial, au Cap-Tourmente.		36 00
Chemin de fer électrique de la riv. et du parc des Chutes-Niagara.	De Queenston à Chippewa.		13 68
Pacifique-Nord et Manitoba.	De Winnipeg à la frontière internationale.	65 94	
	Portage-Jonction à Portage-la-Prairie.	52 52	
	Morris à Brandon.	145 42	
	Du point de raccordement avec le C.C.P. à Winnipeg.	1 23	
Nosbonsing et Nipissingue.	Du lac Nosbonsing au lac Nipissingue.		265 11
Central de la Nouvelle-Ecosse.	De Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.		5 50
Nouvelle-Ecosse-Sud	De Shelburne à New-Germany, 11 milles en voie de const.		74 00
Ontario, Belmont et Nord.	De la Jonction avec le ch. de fer Central d'Ontario aux mines de fer dans le township de Belmont.		9 60
Montagne-d'Orford	Eastman, sur le C.C.P., à Kingsbury, Qué.		26 50
Chem. de fer électrique d'Oshawa	De Port-Oshawa, lac Ontario, aux stations de ch. de fer du Grand-Tronc et à travers la ville d'Oshawa.		8 50
Ottawa et Gatineau.	De la Jonction du chem. de fer Canadien du Pacifique, à Hull, Qué., à Gracefield.		56 50
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.	D'Ottawa à la Pointe-Rose, Parry-Sound.		260 30
Vallée d'Ottawa.	Lachute, sur le C.C.P., à St-André, sur la riv. Ottawa.		7 00
Philipsburg	De Standbridge-Station, ch. de fer Can. du Pacifique, et Vermont-Central à Philipsburg, C. de Missisquoi.		6 75
Pontiac et Renfrew.	De Wyman-Station, sur la jonction de Pontiac du Pacifique, aux mines de Bristol, comté de Pontiac, Qué.		4 25
Jonction de Pontiac du Pacifique.	De la Jonction avec le C.C.P., à Aylmer, Qué., à Waltham.		71 00
Port-Arthur, Duluth et Western.	De P.-Arthur à Gunfint-Lake, sur la fr. du Minnesota. (Se raccorde avec le C.C.P. à Port-Arthur et Port-William.)		85 50
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	Du chem. de fer Canad. du Pacifig. à Régina, vers le nord-ouest, au Lac-Long et Prince-Albert.		253 96
Québec et Lac-Saint-Jean.	De Québec à Roberval.	192 00	
	De la jonction de Chambord à Chicoutimi.	53 85	
Québec-Central.	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué.	137 50	
	Embr. de la Chaud.—De la J. de Beauce à St-François	15 00	
	Embr. d'Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus.	1 00	
	Tring Mégantic—Jonction de Tring à Mégantic.	60 00	
	(Relié au Grand-Tronc, C.C.P., et au Boston et Maine, à Sherbrooke.)		213 50
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Québec, au Cap-Tourmente.		30 00
Montagne-Rouge	De la Ligne frontière Internationale, C.-B., à Rossland.		9 53
Stanstead, Shefford et Chambly.	De sa jonction avec le ch. de fer Montréal et Vermont-Jonction, près de St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo.		43 00
Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud).	De Saint-Jean à St-Stephen, N.-B.		82 50
Sainte-Catherine et Niagara-Central	(En construction).		
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean.	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes-Niagara.		12 35
	De Saint-Jean à Fairville, traverse la rivière Saint-Jean aux chutes par un pont en acier, et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick, C.C.P., y compris le système Can. du Pacifig.		2 00



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (6 milles en voie de construction).....		
Salisbury et Harvey (ci-devant chemin de fer Albert).....	Salisbury à Albert, N.-B.....		45'00
Saint-Laurent et Adirondack.....	De la jonction avec le Canada-Atlantique, près de Valleyfield, à la frontière internationale.....	19'80	
	De Beauharnois à la jonction avec le C.C.P. à la jonction Adirondack.....	13'20	33'00
Rive-Sud (ci-devant Montréal et Sorel).....	De la jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Sorel, ouest.....		44'67
Sydney et Louisbourg (Cie houillère du Dominion).....	Du havre de Sydney au havre de Louisbourg.....	39'15	
	Embranchements des mines de houille.....	26'75	65'90
Mille-Iles.....	De Gananoque, sur le fleuve Saint-Laurent, à Gananoque-Station, G.-T.....		4'33
Témiscouata.....	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le ch. de fer Nouv.-Brunswick. Embr.—Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean.....	81'00 32'00	113'00 16'00
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié.....	Du Port-Burwell, sur le Lac-Erié, à Tilsonburg.....		16'00
	Ligne-mère—De la jonction de Waterford avec le Canada-Sud à la jonction Welland sur le Canada-Sud, passant à travers la cité de Hamilton.....	79'93	
	Embranchement—Chantiers à Fonthill.....	4'00	83'93
Comtés-Unis.....	De la jonction d'Iberville avec le C.C.P. à Saint-Hyacinthe, de là à la jonction de Saint-Robert avec le Montréal et Atlantique, 4½ milles de Sorel.....		61'00
Victoria et Sidney.....	Cité de Victoria à Sidney, île de Vancouver.....		16'26
Winnipeg et B.-d'Hudson, maintenant Winnipeg et Grand-Nord	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson... (Construction de 40 milles, Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba).....		40'00



# ÉTAT SOMMAIRE DU CAPITAL

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897

A. NOTE.—Relativement aux subventions accordées par le parlement fédéral, 60-61 Vict.

Par 60-61 Vict., chap. 4.—Une subvention de \$3,200 par mille a été autorisée en faveur d'un certain nombre de milles de ce chemin spécifié dans l'acte du parlement, et à part cette somme de \$3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent sur le coût moyen du nombre de milles spécifiés excédant \$15,000 par mille,— la dite subvention ne devant pas dépasser en totalité la somme de \$6,400 par mille.

Les montants de quelques-unes des subventions autorisées par le parlement, 60-61 Vict., indiqués dans cet état, comprennent la partie déterminée des subventions, c'est-à-dire les sommes produites par les \$3,200 par mille ; mais l'autre partie, qui est aujourd'hui une somme déterminée, ne peut être indiquée ici.

Des chemins de fer portés dans cet état, voici le nombre de milles subventionnés en vertu de la dite loi :—

Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	15 milles.
Chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse.....	61 “
Cobourg, Northumberland et Pacifique.....	50 “
Comté de Drummond.....	42½ “
Grand-Nord.....	44 “
Gulf-Shore.....	5½ “
Kingston, Smith's-Falls et Ottawa.....	101 “
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	56 “
Ottawa et Gatineau.....	20 “
Jonction de Philipsburg.....	0- $\frac{66}{100}$ “
Pontiac et Jonction du Pacifique.....	7½ “
St-Lawrence et Adirondack.....	13½ “
St-Stephen et Milltown.....	2- $\frac{14}{100}$ “
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.....	3½ “
Comtés-Unis.....	1 “

## ÉTATS SOMMAIRES

CONCERNANT LES FRAIS DE TRACTION, PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION DES CHEMINS, MATÉRIEL ROULANT, VOYAGEURS ET MARCHANDISES TRANSPORTÉS, RECETTES, FRAIS D'EXPLOITATION ET ACCIDENTS.

## N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta....	64 62			64 62	4 00		30 à 56
2	Albert-Sud.....	16 00			16 00	47		56
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y compris— Baie-des-Chaleurs..... 80 00 Grand-Oriental..... 13 00 Vallée de l'Ottawa..... 7 00	100 00	102 00		100 00	3 00		56
4	Cie ch. def. et de navig., baie de Quinté Kingston, Napanee et Ouest..... 60 82	64 82			64 82	7 00		50, 56, 60
5	Berlin et Waterloo (électrique).....	3 00			3 00			60 et 42
6	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie.....	45 00			45 00	2 00		56
7	Boucotoche et Moncton.....	32 00			32 00	2 50		56
8	Calgary et Edmonton.....	295 07			295 07	9 38		56
9	Canada-Atlantique..... 138 00 Comtés du Centre..... 38 00	176 00			176 00	48 00		56 et 72
10	Canada-Est.....	136 00			136 00	6 50		56½ à 60
11	Canada-Sud.....	382 19			382 19	165 72		60, 65, 80
12	Ch. de fer du gouvernement canadien— Intercolonial (non compris l'embranchement de Windsor).	1,150 50			1,150 50	158 75		56, 57½, 67
13	Ile du Prince-Edouard.....	210 00		72 00	138 00	15 71		38 et 50
14	Canadien du Pacifique (possédé). 4,119 10 Lignes affermées— Frédéricton..... 22 40 Nouveau-Brunswick..... 175 00 Nouv.-Brunswick et Canada..... 118 00 Saint-Jean et Maine..... 92 00 Pont de St-Jean, prol. de ch. def. 2 00 St-Stephen et Milltown..... 4 64 Vallée de la Tobique..... 28 00 Cap de la Madeleine..... 2 32 Montréal et Lac-Maskinongé..... 12 90 Montréal et de l'Ouest..... 70 00 Atlantique et Nord-Ouest..... 205 00 Montréal et Ottawa..... 52 80 Ontario et Québec..... 469 00 Saint-Laurent et Ottawa..... 58 40 Credit-Valley..... 175 10 Jonction de Guelph..... 15 00 Toronto, Hamilton et Buffalo..... 2 70 Toronto, Grey et Bruce..... 191 30 Pacifique d'Ontario-Ouest..... 26 60 Colonisation Manitoba Sud-Ouest..... 215 20 Cie ch. de fer et de h. d'Alberta..... 109 50 Columbia et Kootenay..... 28 50 Nakusp et Slocan..... 36 90 Shuswap et Okanagan..... 51 00	6,283 36	43 00		6,283 36	714 83	45 à 56	56 à 72
15	Caractet.....	68 00			68 00	3 25		50
16	Carillon et Grenville.....	13 00		13 00		25	65	
17	Ligne de la Côte de la Nouvelle-Ecosse.....	28 25	2 75		28 25	1 75		56
18	Cobourg, Northumberland et Pacifique.....	49 00						
19	Ontario-Central..... 104 00 Ontario, Belmont et Nord..... 9 60	113 60			113 60	11 00		42 et 56
20	Central du Nouveau-Brunswick.....	75 66			75 66	2 50		52 et 56
21	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland (y c. l'embr. Springhill, d'Oxford, 14 milles)	46 00			46 00	10 00		56 et 67

b 95'21 milles de voie double.

c 1'50 mille de voie double.  
22

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Nomb. de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.		
		Gardés.	Non gardés.										Pds.	Pds.
2640	Eclisses.....		2				2		573	53	3 1	1		
2640	do.....		11				2		955	120	4 8½	2		
2640	Eclisses.....		34	3	22		4		717	67	4 8½	3		
3000	Eclisses et cornières.....		50			1	4		955	90	4 8½	4		
2348	Cornières et éclisses.....		15			2	1		35	264	4 8½	5		
2640	Joint Fisher pour pont.....		35				2		717	58	4 8½	6		
2640	Eclisses.....		12			1			816	74	4 8½	7		
2640	Cornières.....	2	158				2		1146	528	4 8½	8		
3000	Eclisses et cornières.....	6	134	3	22	6	4	2	1433	64	4 8½	9		
2640	Eclisses et cornières.....	1	35			1	4	1	955	80	4 8½	10		
3000	Joint 4 et 6 chev. et arrête-noix.....	9	413	17	20 6	16	9	10	913	75	4 8½	11		
2640	Eclisses et cornières.....	9	429	29	18½-35	8	24	21	694	65	4 8½	12		
2640	do.....		964	2	17 6				396	90	3 6	13		
2640 and 3168	Eclisses et cornières.....	10	33	3575	77	18 to 24	55	67	55	295	253	4 8½	14	
2600	Eclisses.....		12				1	1	1000	60	4 8½	15		
1760	Coussinets.....	1	8	1	17				1910	100	5 6	16		
2640	Cornières.....		21				1		955	79	4 8½	17		
2640	Eclisses.....		102			3	5		955	105	4 8½	19		
2640	do.....		21			2			816	74	4 8½	20		
2600	do.....		13						820	160	4 8½	21		

d 14 2 milles de voie double.

23

## N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée (lisses posées).	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
		milles.	milles.	milles.	milles.	liv.	liv.	
22	Dominion-Atlantic, y compris— Windsor et Annapolis ..... 87 50 Vallée de la Cornwallis ..... 14 00 Yarmouth et Annapolis ..... 87 00 Embr. de Windsor, Intercolonial. 32 00	220 50	3 50	217 00	10 00	56	56 & 72	
23	Comté de Drummond	90 53	43 00	90 53	5 00	56 & 60		
24	Elgin et Havelock	27 00		27 00	2 00	44	56	
25	Erie et Huron	76 75		76 75	4 87	54 & 56		
26	Esquimalt et Nanaimo	78 00		78 00	2 42	50 & 54		
27	Cie de ch. de fer et de ponts de Frédéricton	1 33		1 33	12	56		
28	Grand-Tronc Grand-Occidental ..... 561 80 Brantfrd, Norfolk et Pt-Burwell 34 78 Buffalo et Lac-Huron ..... 162 00 Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erie ..... 172 75 Embranch. d'Owen-Sound ..... 12 42 London, Huron et Bruce ..... 69 01 Jonction de Waterloo ..... 10 25 Nortolk-Sud ..... 17 00 Wellington, Grey et Bruce ..... 168 13 Northern ..... 172 10 Simcoe-Nord ..... 33 34 Hamilton et Nord-Ouest ..... 173 90 Nord et Jonction du Pacific ..... 111 37 Ligne de Ceinture, Toronto ..... 12 70 Midland ..... 166 78 Grande-Jonction ..... 85 40 Toronto et Nipissingue ..... 85 00 Jonction du Lac-Simcoe ..... 26 50 Victoria ..... 53 25 Whitby, Port-Perry et Lindsay ..... 46 50 Cobourg, Blairton et Marmora ..... 15 00 Union Jacques-Cartier ..... 6 50 Jonct. de Montréal et Champlain ..... 61 75 Jonction de Beauharnois ..... 19 50	3161 98	26 25	3135 73	688 00	56 to 65	56 to 80	
29	Grand-Occidental	38 00	10 00	38 00	2 50	56		
30	Grand-Nord-Ouest-Central	50 93		50 93	1 99	56		
31	Rive du Golfe		14 00			56		
32	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique)	23 00		23 00	1 00	56 to 69		
33	Hamilton et Dundas (électrique)	6 00		1 25	50	42		
34	Embranchement d'Harvey	3 00		3 00	20	56		
35	Hereford	53 30		53 30	5 51	56		
36	Hull (électrique)	6 30		6 30	22	56		
37	Iroindale, Bancroft et Ottawa	45 00		45 00	2 50	56		
38	Joggins, (Cie de houille et ch. de fer du Can.)	12 00		12 00	2 00	56		
39	Kaslo et Slocan	31 80		31 80	1 60	45		
40	Kent-Nord, comprenant Saint-Louis et Richibouctou	34 00		30 50	3 00	67	56	
41	Kingston et Pembroke	112 85		103 10	21 00	50 to 84	56	
42	L'Assomption	3 00		3 00	25	56		
43	Lac-Erie et Rivière-Détroit London et Port-Stanley ..... 23 75	111 80		111 80	14 00	56 & 67		
44	Cie de canal et de ch. de f. du Lac-Manitoba	100 74		100 74	2 78	56		
45	Lotbinière et Mégantic	30 34		30 34	6 35	56		
46	Manitoba et Nord-Ouest	234 50		249 97	23 87	56		
47	Saskatchewan et Ouest	249 97		249 97	23 87	56		
48	Manitoba et Sud-Est		8 00					
49	Vallée de la Massawippi	36 00		36 00	2 10	50 & 60		

e 404 75 milles de voie double. f 6 85 milles de voie double. † Embranch. d'Harvey en exploit.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.—Suite.

Nombre de traverses par mille	Attachés des lisses.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
		Gardés.	Non gardés.									
					pds.				pds.		pds.	
2640	Eclisses	1	100	2	22	3	2	637	79 4 8 1/2	22		
2640	Eclisses et cornières		46			2	4	2	717	63 36 4 8 1/2	23	
2000	Eclisses		24			1	1		717	90 4 8 1/2	24	
2640	do		111			5	6		661	52 4 8 1/2	25	
2992	Cornières		15	1	23				573	80 4 8 1/2	26	
2564	do		6				2		1433	50 4 8 1/2	27	
2640	Eclisses et cornières	10	85	2736	238	15 10 to 29 10	60	76	78	1110 c600	53 4 8 1/2	28
2640	Eclisses et cornières		24				1	2		574	66 4 8 1/2	29
2640	Eclisses	9	24				1			955	324 4 8 1/2	30
2600	do											31
2200	Eclisses et cornières		45				1	1		127	237 4 8 1/2	32
2000	Eclisses	1	1	14			2			573	53 4 8 1/2	33
2640	do		2				2			717	66 4 8 1/2	34
2800	do		28				3			955	264 4 8 1/2	35
2640	do		3	1	22		2	3		191	60 4 8 1/2	36
2640	do		14				1	1		1000	79 4 8 1/2	37
3000	do		7				1	1		955	79 4 8 1/2	38
2640	Cornières		13					1		193	171 3 0	39
2432	do		10				1	1		1000	60 4 8 1/2	40
2640	Eclisses et cornières		56	3	16 to 21		6	13		955	79 4 8 1/2	41
2500	Eclisses		1				1			955	20 4 8 1/2	42
3000	Eclisses et cornières	1	126	6	19 6		7	8		1433	53 4 8 1/2	43
2600	Cornières	6	76				1			2865	70 4 8 1/2	44
2640	Eclisses et cornières		8				1	2		819	80 4 8 1/2	45
2700	do	27	188					3	2	955	105 4 8 1/2	46
2800	Eclisses		1	20	1	19	1	2	1	488	76 4 8 1/2	47
												48

e Embranchements.

## N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de la voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée (lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
49	Colonisation de Montfort.	21 00	12 00		21 00		20	56
50	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est.	140 10						
	Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent	61 40	6 60		194 90	31 99	56	56, 60, 72
51	f Parc de Montréal et de l'Île (électrique)	40 88			40 88		98	56
52	Ch. de fer de ceinture de Montréal (électr.)	11 60			11 60		50	56
53	Jonction de Montréal et Vermont.	23 60			23 60	2 00		60 & 72
54	Montréal, Portland et Boston (maintenant Montréal et Ligne Provinciale).	40 60	8 60		32 00	1 00	38	56
55	Nelson et Fort-Sheppard.	59 40			59 40	3 70		56
56	Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.	36 00			36 00	1 50		56
57	g Parc des chutes de la riv. Niagara (électr.)	13 68			13 68		89	56
58	Pacifique-Nord et Manitoba.	265 11			265 11	30 98		56
59	Nosbonsingue et Nipissingue.	5 50			5 50	1 25		56
60	Central de la Nouvelle-Ecosse.	74 00			74 00	3 50		56
61	Sud de la Nouvelle-Ecosse.		11 00					
62	Cie d'acier de la Nouv.-Ecosse, ci-dev. Cie de ch. de f., de h. et de fer de New-Glasgow	12 50			12 50	3 00		56
63	Montagne-d'Orford.	26 50			26 50	1 00		56
64	Chemin de fer électrique d'Oshawa.	8 50			8 50			64
65	Ottawa, Armprior et Parry-Sound, y compris Colonisation du Parry-Sound.	260 30	3 50		260 30	19 50		72
66	Ottawa et Gatineau.	56 50			56 50	2 00		56
67	Cie de ch. de fer et de carrière de Philipsburg	6 75			6 75			56
68	Pontiac et Renfrew.	4 25			4 25	75		56
69	Jonction de Pontiac du Pacifique.	71 00			71 00	3 50		56
70	Port-Arthur, Duluth et Ouest.	85 50			85 50	4 00		56
71	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.	253 96			253 96	7 10		56
72	Québec-Central.	213 50			213 50	20 50		56 & 70
73	Québec et Lac-Saint-Jean Basses-Laurentides.	245 85 39 50			285 35	17 00		56 & 60
74	Québec, Montmorency et Charlevoix.	30 00			30 00	2 00		56
75	Montagne-Rouge.	9 53			9 53			56
76	Salisbury et Harvey.	45 00	40 00		5 00	5 75	60	56
77	Ligne riveraine, Nouveau-Brunswick.	82 50			82 50	2 50		50
78	Stanstead, Shefford et Chambly.	43 00	12 00		31 00	2 00	60	60
79	Sainte-Catherine et Niagara-Central.	12 35			12 35	1 00		56
80	1/2 Tunnel Saint-Clair, cour et abords.	2 23			2 23	11 00		100
81	Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup.		6 00					
82	Saint-Laurent et Adirondack.	33 00			33 00	5 30		72 & 80
83	Vallée de Steviacke et Lansdowne, maintenant Midland.		90 00					
84	Sydney et Louisbourg (Cie houill. du Can.).	65 90	10 13		55 77	29 50	50	80 & 56
85	Rive-Sud, (ci-devant Montréal et Sorel).	44 67			44 67	2 00		56
86	Témiscouata.	113 00			113 00	10 00		56
87	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.	16 00			16 00	1 25		56
88	Mille-Iles.	4 33			4 33	1 00		56
89	Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié.	83 93			83 93	9 00		60 to 80
90	Comtés-Unis.	61 00			61 00	4 50		56
91	Victoria et Sydney.	16 26			16 26	1 20		50
92	Grand-Nord de Winnipeg, ci-devant Winnipeg et Baie-d'Hudson.	40 00			40 00	2 00		50, 56
		16687 37	394 25	210 08	16477 29	2218 58		

h Longueur 6,000 pieds; diamètre intérieur 19' 10"  
26

i 2-23 milles de voie double.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—Fin.

Nombre de traverses par mille.	Nature des lisses.	Nombre de passages à niveau.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.			
		Gardés.	Non gardés.										Pieds.	Pds.	Pds.
2620	Eclisses.		14	1	20				573	132 3 0		49			
2640	Eclisses et cornières.		163	1	19 6				520	83 4 8 1/2		50			
2640	Cornières.	1	23			3			40	318 4 8 1/2		51			
2640	do		5						950	26 4 8 1/2		52			
3000	Eclisses.		51				3			52 4 8 1/2		53			
3000	Eclisses et coussinets.		21			3	1	2		4 8 1/2		54			
2640	Cornières.		26			1			478	132 4 8 1/2		55			
2400	Eclisses.		26						750	66 4 8 1/2		56			
2640	Cornières.	1	16	2	14 22		2	1	115	300 4 8 1/2		57			
2640	do	25	6	262		6	2	3	574	63 4 8 1/2		58			
2640	Eclisses.		2			1			955	132 4 8 1/2		59			
2640	Cornières.		32	1	20				819	80 4 8 1/2		60			
2640	Cornières.		5			1	1		955	79 4 8 1/2		62			
2640	do		17			1			955	74 4 8 1/2		63			
2640	do		28			1			80	211 4 8 1/2		64			
2640	do	1	4	54	7	22	2	2	955	66 4 8 1/2		65			
3000	Eclisses.		44			1			573	106 4 8 1/2		66			
2640	do		3			1	1		955	52 4 8 1/2		67			
2816	do					1			717	106 4 8 1/2		68			
2640	do		52			1			1146	53 4 8 1/2		69			
2640	Cornières.		5			3	1		573	95 4 8 1/2		70			
2640	Eclisses.	2	53			1	1		1146	65 4 8 1/2		71			
2640	Cornières.		115			2	7	2	882	76 4 8 1/2		72			
2640	Eclisses et cornières.	1	2	85			4	2	717	105 4 8 1/2		73			
2640	do		10			1			1433	42 4 8 1/2		74			
2640	Eclisses.		30	1		1			717	80 4 8 1/2		75			
2600	Eclisses.		15	5	15	3	3		573	85 4 8 1/2		76			
2992	do		42	1	18	3	4		717	60 4 8 1/2		77			
2640	do		20	3	22	2	2		717	79 4 8 1/2		79			
2640	do		20						660	84 4 8 1/2		88			
3000	Cornières.		5	116	10	21	1	3	674	80 4 8 1/2		89			
3000	Eclisses et cornières.		50			4	5		717	40 4 8 1/2		90			
2640	Cornières.		13						637	105 4 8 1/2		91			
2464	do		6						1910	26 4 8 1/2		92			
2640	do		93	167	11239	421									

g 11 43 voie double.

f 14 10 milles de voie double.

\* Embranchements des houillères.



N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numé- ro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de loco- motives.		Nombre de wa- gons-lits.		Nombre de wa- gons-palais.	
		Terminée.	En voie de con- struction	En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta.....	64 62		12				2	
2	Albert-Sud .....	16 00		1					
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y compris— Baie-des-Chaleurs .....	100 00	102 00	6					
	Grand-Oriental .....								
4	Chemin de fer de la Baie-de-Quinté Kingston, Napanee et de l'Ouest. ....	64 82		5					
5	Berlin et Waterloo (électrique) .....	3 00		3					
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie. ....	45 00		2					
7	Bouctouche et Moncton .....	32 00		2					
8	Calgary et Edmonton .....	295 07							
9	Canada-Atlantique. ....	138 00		27	9			2	2
	Comtés du Centre. ....	38 00							
10	Canada-Est .....	136 09		9					
11	Canada-Sud .....	382 19		127	7		126	2	
12	Chemin de fer du gouvernement canadien— Intercolonial .....	1,150 50		204		15		5	
13	Il du Prince-Edouard .....	210 00		21				1	
14	Pacifique Canadien .....	4,119 10							
	Lignes affermées—								
	Frédéricton .....	22 40							
	Nouveau-Brunswick .....	175 00							
	Nouveau-Brunswick et Canada .....	118 00							
	Saint-Jean et Maine .....	92 00							
	Font de St-Jean et prol. de ch. de fer. ....	2 00							
	St-Stephen et Milltown .....	4 64							
	Vallée de la Tobique .....	28 00							
	Cap de la Madeleine .....	2 32							
	Montréal et Lac-Maskinongé .....	12 90							
	Montréal et Ouest .....	70 00							
	Atlantique et Nord-Ouest .....	205 00							
	Montréal et Ottawa .....	52 80							
	Ontario et Québec .....	4 69							
	Saint-Laurent et Ottawa .....	58 40							
	Credit-Valley .....	175 10							
	Jonction de Guelph .....	15 00							
	Toronto, Hamilton et Buffalo .....	2 70							
	Toronto, Grey et Bruce .....	191 30							
	Pacifique d'Ontario-Ouest .....	26 60							
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba .....	215 20							
	Cie houillère et de ch. de fer d'Alberta. ....	109 50							
	Colombie et Kootenay .....	28 50							
	Nakusp et Slocan .....	36 90							
	Shuswap et Okanagan .....	51 00							
15	Caraque .....	68 00		2					
16	Carillon et Grenville .....	13 00		3					
17	Ligne Côtière, N.-E. ....	28 25	2 75	3					
18	Cobourg, Northumberland et Pacifique .....		49 00						
19	Ontario-Central .....	104 00		8					
	Ontario, Belmont et Nord .....	9 60							
20	Central du Nouveau-Brunswick .....	75 66		4					
21	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland, y compris Springhill et l'embranchement d'Oxford, 14 milles. ....	46 00		8					

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.	Nombre.	Observations.												
																Nombre de voitu- res de 1re classe.		Nombre de voitu- res de 2e classe et pour les immi- grants.		Nombre de wagons à bagage, maille- poste et messa- geries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons à bascule.	
																En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.	En pro- priété.	Loués.
2						2		*33		8		246		1	*Y compris 7 fourgons de conducteurs et 1 wagon d'équipe.												
		1						2		7	1			2	6 réservoirs en fer, propriété de la compagnie, 3 chasse-neige, 2 flangers.												
1		2		2				8		50				3	1 chasse-neige, 1 flanger.												
7		2		3				*18		92		12		4	*Y comp. 3 fourg. de cond. + Wag. à min. Possède aussi 1 ch.-neige et 2 flangers.												
*13														5	*Y compris 5 wagons-moteurs.												
1		1		1				20		17	7			6	71 chasse-neige.												
2		1						5		30				7	Matériel roulant fourni par le C. C. P.												
														8	*Y comp. 10 fourgons de cond., 1 wagon d'éq., aussi 4 chasse-neige et 1 flanger.												
10		15		6				*667	1100	389		46		9	*Y comp. 2 fourg. de cond., possède aussi 5 chasse-neige et 1 flanger.												
5		2		2				*14		88				10	*Y compris 75 fourg. de cond., wagons-restaur. et d'équipe. †Wag.-réserv. à huile. †Wagons-dort. et wag.-salon Wagner venant d'autres chem. de fer.												
41		22		30				*2,118		214		140		11	*Y compris 99 fourg. de cond., 37 wagons-réfrigérateurs. Aussi 56 chasse-neige et 21 flangers.												
92		101		63				*2,273		2,319		2,075		12	*Y compris 3 fourg. de cond. †Wagon officiel. Aussi 8 chasse-neige et 7 flangers.												
15		13		7				*178		109		16		13	*Y compris 15 wag.-buffet, 10 w.-sal. et 15 w.-offic. et w. du payeur, aussi 86 chasse-neige et 44 flangers.												
														14	†Y compris la photographie, 3 observat., 1 exhibition, 1 rue, 1 commissaire, et 1 wagon à école.												
+226	4	186		205		5	\$11,632	1290	4,072	8	90			14	\$Y comp. 244 wag.-réfrig., 30 à meubl., 6 réserv. à huile et 305 fourg. de cond. et 37 wagons d'équipe.												
														15	Divers en construction et service à neige non compr. dans le tableau, 2 char. à neige, 1 wag.-pelle, 26 pelles à vap., 22 grues, 15 sonnettes, 3 auxiliaires, 1 charrie à ballast, 1 scie à lisses, 15 restaurants, 8 à eau, 1 magasin, 2 coupe-bancs de neige, 1 fossoyeur, 1 scie de bois, 207 à gravier, faisant 306 divers.												
3										15				15	1 chasse-neige.												
7		2		1				2		2				16													
										4				17													
														18													
2		3		3				*37		82				19	*Y comp. 2 fourg. cond. et 1 w. d'équipe												
3										20				20	1 chasse-neige et un flanger.												
2										28			286	21	chasse-neige et un flanger.												

## N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de loco-motives.		Nombre de wagons dortoirs.		Nombre de wagons-palais.	
		Terminée.	En voie de construction	En pro-prêté.	Loués.	En pro-prêté.	Loués.	En pro-prêté.	Loués.
		Milles.	Milles.						
22	Dominion-Atlantic, comprenant— Windsor et Annapolis..... 87 50 Vallée de la Cornwallis..... 14 00 Yarmouth et Annapolis..... 87 00 Embranchement de Windsor, Intercolonial 32 00	220 50		21				*3	
23	Comté de Drummond..... 90 53 43 00			6					
24	Elgin et Havelock..... 27 00			2					
25	Erie et Huron..... 76 75			5					
26	Esquimalt et Nanaïmo..... 78 00			6					
27	Frédéricton et Cie du pont de ch. de fer de Ste-Marie.	1 33							
28	Grand-Tronc..... 884 25 Grand-Occidental..... 561 80 Brantford, Norfolk et Port-Burwell..... 34 78 Buffalo et Lac-Huron..... 162 00 Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erie Embranchement d'Owen-Sound..... 12 42 London, Huron et Bruce..... 69 01 Jonction de Waterloo..... 10 25 Norfolk-Sud..... 17 00 Wellington, Grey et Bruce Nord..... 168 13 Nord..... 172 10 Simcoe-Nord..... 33 34 Hamilton et Nord..... 173 90 Nord et Jonction du Pacifique..... 111 37 Ligne de ceinture de Toronto..... 12 70 Midland..... 166 78 Grande-Jonction..... 85 40 Toronto et Nipissingue..... 85 00 Jonction du Lac-Simcoe..... 28 50 Victoria..... 53 25 Whitby, Port-Perry et Lindsay..... 46 50 Cobourg, Blairton et Marmora..... 15 00 Union Jacques-Cartier..... 6 50 Montréal et Jonction de Champlain..... 61 75 Jonction de Beauharnois..... 19 50	3,161 98		722		4		*16	
29	Grand-Nord..... 38 00 10 00			2					
30	Grand-Central du Nord-Ouest..... 50 93			1					
31	Rive du Golfe..... 14 00								
32	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique)..... 23 00								
33	Hamilton et Dundas..... 6 00			3					
34	Embranchement de Harvey..... 3 00								
35	Hereford..... 53 30			3					
36	Électrique de Hull..... 6 30			*2				1	
37	Iroindale, Bancroft et Ottawa..... 45 00			3					
38	Joggins, maint. Cie de charb. et de ch. de fer du Canada	12 00		2					
39	Kaslo et Slocan..... 31 80			3					
40	Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou..... 34 00			2	1				
41	Kingston et Pembroke..... 112 85			9				1	
42	L'Assomption..... 3 00			1					
43	Lac-Erie et Rivière-Détroit..... 88 05 London et Port-Stanley..... 23 75	111 80		8					
44	Chemin de fer et Cie du canal du Manitoba..... 100 74			3					
45	Lotbinière et Mégantic..... 30 34			2					
46	Manitoba et Nord-Ouest..... 234 50 Saskatchewan et Ouest..... 15 47	249 97		4	5			1	
47	Manitoba et Sud-Est..... 8 00								
48	Vallée de la Massawippi..... 36 00			7					
49	Colonisation de Montford..... 21 00 12 00			2					
50	Montréal et Atlantique, autrefois Sud-Est..... 140 10 Lac-Champlain et Jonction du St-Laurent..... 61 40	201 50		18		2			

## pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—Suite.

Numéro.	Observations.	Nombre de voi-tures de 1re classe.		Nombre de voi-tures de 2e classe et pour les immi-grants.		Nombre de wagons à bagage, mal-le-poste et mes-sa-ges-ries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons-bascules.	
		En pro-prêté.	Loués.	En pro-prêté.	Loués.	En pro-prêté.	Loués.	En pro-prêté.	Loués.	En pro-prêté.	Loués.	En pro-prêté.	Loués.
22	*Y compris 1 wagon-buffet. Possède aussi 2 chasse-neige et 1 flanger.	15		10		11		149		187		21	
23	2 chasse-neige et 1 flanger.	1		2		1		9		20			
24		1		1				1		2			
25		8				5		25		17			
26	*Y compris 3 fourgons de conducteurs. Possède aussi un chasse-neige.	7				3		*15		72		10	
27													
28	*Y compris 7 wagons officiels et 3 buffets. † Y compris 13 réfrigérateurs, 370 fourgons de conducteurs, 64 wagons d'équipe. Possède aussi 66 chasse-neige, 33 flangers.	362		216		224		†15970		4,963		1,416	
29	1 chasse-neige.					2		6					
30	* Y compris 1 fourgon de conducteur.			2		2		2		*13		12	
31													
32	† Wagons-moteur.	18				4				2			
33		6				1				4			
34													
35													
36	* Électrique. † Wagons à moteur. † Chasse-neige.	14		2		1		50		50			
37													
38	1 chasse-neige.	2						2		31			
39	* Y compris 1 wagon de cond., et possède aussi 3 chasse-neige, 3 flangers.	1		1				1				5	
40	2 chasse-neige et 1 flanger.	2						*18		3			
41	2 chasse-neige et 2 flangers.	1				1		1		4			
42		5		5		5		22		150			
43	* Y compris 3 fourgons de conducteurs et 2 wagons d'équipe.	2				1							
44	1 chasse-neige. * Y compris 2 wagons [de conducteurs.	5		6		3		*23		195			
45	* 2 réfrigérateurs, 4 wagons-pension et 1 fourgon de conducteur, y compris 1 wagon d'équipe. † 3 fourgons de conducteurs. 1 chasse-neige.	2				1		*52		31			
46		1		1				2		5			
47		2		2		3		3		*58		†112	
48													
49	1 chasse-neige.	5						4		250			
50	* Y compris 11 fourgons de conducteurs, 4 wag. réfrigér. Aussi 5 chasse-neige.	13		15		17		*429		345			

## N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons-dortoirs.		Nombre de wagons-palais.	
		Terminée.	En voie de construction	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
		Milles.	Milles.						
51	Parc de Montréal et de l'Île (électrique).....	40 88							
52	Ligne de ceinture de l'Île de Montréal.....	11 60							
53	Montréal et Jonction du Vermont.....	23 60			9				
54	Montréal, Portland et Boston, à présent Montréal et Ligne Provinciale.....	40 60			2				
55	Nelson et Fort-Sheppard.....	59 40							
56	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36 00			3				
57	Parc des Chutes et Riv. Niagara et ch. de fer électrique.....	13 68							
58	Pacifique-Nord et Manitoba.....	265 11			9			1	
59	Nosbonsing et Nipissin ue.....	5 50			1				
60	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74 00			5				
61	Sud de la Nouvelle-Ecosse.....		11 00						
62	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de ch. de fer, de fer et de houille de New-Glasgow.....	12 50			3				
63	Montagne d'Orford.....	26 50				2			
64	Chemin de fer électrique d'Oshawa.....	8 50			9				
65	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	260 30	3 50		9	20			
66	Ottawa et Gatineau.....	56 50			2	1			
67	Chemin de fer et carrière de Philipsburg.....	6 75			1				
68	Pontiac et Renfrew.....	4 25			1				
69	Jonction de Pontiac et du Pacifique.....	71 00			4			1	
70	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	85 50			4				
71	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	253 96							
72	Québec-Central.....	213 50			13			1	1
73	Québec et Lac-Saint-Jean.....	245 85	285 35		16				4
	Basses-Laurentides.....	39 50							
74	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30 00			4				
75	Montagne-Rouge.....	9 53			1				
76	Salisbury et Harvey.....	45 00			2				
77	Ligne Rivarsine.....	82 50			5				
78	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00			5				
79	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12 35			1				
80	Cour et approches du tunnel Saint-Clair.....	2 23			4				
81	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....		6 00						
82	Saint-Laurent et Adirondack.....	33 00				7			
83	Vallée de Stewiacké et Lansdowne, à présent Midland.....		90 00						
84	Sydney et Louisbourg (Cie houillère Dominion).....	65 90			19				
85	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel.....	44 67			4				
86	Témiscouata.....	113 00			5				*1
87	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.....	16 00			1	1			
88	Mille-Iles.....	4 33			1				
89	Toronto, Hamilton et Buffalo, ci-devant Brantford, Waterloo et Lac-Erié.....	83 93			10				+1
90	Comtés-Unis.....	61 00			5	1			
91	Victoria et Sydney, C.-B.....	16 26			2				
92	Grand-Nord de Winnipeg, autrefois Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	40 00							
		16,687 37	394 25	2006	90	105	27	84	10

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—Fin.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malles, poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons à plates-formes découvertes.		Nombre de wagons bascules.		Observations.	
		En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.		
		En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.		
51	Parc de Montréal et de l'Île (électrique).....	+30	+8					*1		16				51	*Wagons à mot. *Wag. d'équipe. Aussi
52	Ligne de ceinture de l'Île de Montréal.....	*8												52	*Wagons à moteur. [3 chasse-neige.
53	Montréal et Jonction du Vermont.....		12				5							53	Exploité par le ch. f. Vermont-Central.
54	Montréal, Portland et Boston, à présent Montréal et Ligne Provinciale.....		4				1							54	do do
55	Nelson et Fort-Sheppard.....	2		1				2		20				55	1 flanger.
56	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	1		1				2		33				56	1 chasse-neige.
57	Parc des Chutes et Riv. Niagara et ch. de fer électrique.....	*40				1						5		57	*Wagons à moteur.
58	Pacifique-Nord et Manitoba.....	3		5		3		*291		179				58	*Y compris 6 fourgons de conducteurs.
59	Nosbonsing et Nipissin ue.....							*1		56				59	*1 wagon d'équipe.
60	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	4		1		2		13		49				60	1 chasse-neige.
61	Sud de la Nouvelle-Ecosse.....													61	
62	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de ch. de fer, de fer et de houille de New-Glasgow.....							2		15		28		62	*Wagon combiné.
63	Montagne d'Orford.....	4				1				2				63	
64	Chemin de fer électrique d'Oshawa.....	9		4		4		*3	13	132	85			64	*1 moteur et 1 chasse-neige.
65	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	2		9		2		*9		28				65	*Fourgons de conducteurs; 3 chasse-neige, 1 flanger.
66	Ottawa et Gatineau.....	1												66	*Y compris 1 fourg. de conduct. Aussi 1 chasse-neige en propriété, 1 flanger.
67	Chemin de fer et carrière de Philipsburg.....													67	Le matériel roulant pour le fret a été fourni par le C. C. P.
68	Pontiac et Renfrew.....	1		1				5		52				68	
69	Jonction de Pontiac et du Pacifique.....	2				2		*14		80				69	1 chasse-neige et 1 flanger.
70	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....													70	*Y comp. 4 fourg. de conduct.; 1 flanger.
71	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....													71	Exploité par le C. C. P.
72	Québec-Central.....	8		7		11		*260		275				72	*Y comp. 6 fourg. de conduct. et 1 wag. d'équipe; 5 chasse-neige, 1 flanger.
73	Québec et Lac-Saint-Jean.....	6		10		5		*78		263				73	*Y comp. 5 fourg. de cond., 1 w. d'équipe. Aussi 1 flanger en prop., 7 chas.-neige.
	Basses-Laurentides.....	4		18				5		23				74	1 chasse-neige.
74	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	1				1		10		10				75	
75	Montagne-Rouge.....	1				1		*7		22				76	*Y compris 1 fourg. de conduct. Aussi 1 chasse-neige en propriété, 1 flanger.
76	Salisbury et Harvey.....													77	1 chasse-neige, 1 flanger.
77	Ligne Rivarsine.....	5				3		7		61				78	
78	Stanstead, Shefford et Chambly.....	8				2								79	
79	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	1				1				2				80	*Fourgons de conducteurs.
80	Cour et approches du tunnel Saint-Clair.....							*9				25		81	
81	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....													82	*3 fourg. de cond., 1 wag. d'équipe. Aussi 1 chasse-neige en propriété, 1 flanger.
82	Saint-Laurent et Adirondack.....									*4				83	
83	Vallée de Stewiacké et Lansdowne, à présent Midland.....													84	*Y compris 2 fourg. de conduct. Aussi 1 chasse-neige en propriété, 1 flanger.
84	Sydney et Louisbourg (Cie houillère Dominion).....	2		3				*3		11		610		85	
85	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel.....	3	1			1		2		48				86	*Y compris 1 fourg. de conduct. Aussi 1 chasse-neige, 1 flanger.
86	Témiscouata.....	2		4		2		40		54				87	4 ch.-neige, 2 flangers. *Wagon officiel
87	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.....	1	1	1		2						20		88	
88	Mille-Iles.....					1				1				89	
89	Toronto, Hamilton et Buffalo, ci-devant Brantford, Waterloo et Lac-Erié.....	6		6		4		*66		33				90	*Y compris 3 fourg. de conduct., 1 wag. d'équipe. +Wagon officiel.
90	Comtés-Unis.....	3		1				6		9				91	1 chasse-neige et flanger.
91	Victoria et Sydney, C.-B.....	1				1		3		15				92	
92	Grand-Nord de Winnipeg, autrefois Winnipeg et Baie-d'Hudson.....														
		1047	38	684	4	663	11	34,939	2532	15,149	203	4,931			

N° 4.—ÉTAT SOMMAIRE des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES TRAINS.			
			Convois de voyageurs	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
1	Cie houillère et de ch. de fer d'Alberta...	64 62			33,066	33,066
2	Albert-Sud .....	16 00		1,440	480	1,920
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y compris— Baie-des-Chaleurs..... Grand-Oriental (pas de trafic)..... Vallée de l'Ottawa ( do ).....	80 00	16,513	5,637		22,150
4	Ch. de fer et de nav., Baie de Quinté. Kingston, Napanee et de l'Ouest.....	64 82			133,536	133,536
5	Berlin et Waterloo (électrique).....	3 00	72,760			72,760
6	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie.....	45 00	1,078	1,220	30,510	32,808
7	Boutouche et Moncton.....	32 00			20,672	20,672
8	Calgary et Edmonton.....	295 07		4,257	69,377	73,634
9	Canada-Atlantique.....	138 00	223,281	270,582	31,234	525,097
	Comtés du Centre.....	38 00				
10	Canada-Est.....	136 00	91,104	83,309	38,265	212,678
11	Canada-Sud.....	382 19	1,139,707	2,211,589	156,124	3,507,420
12	Ch. de fer du gouvernement canadien— Intercolonial.....	1,150 50	1,304,657	2,537,845		3,842,502
13	Ile du Prince-Édouard.....	210 00	89,134	161,191		250,325
14	C. f. Canadien du Pacifq., prop. 4,119 10 Lignes affermées— Frédéricton.....	22 40				
	Nouveau-Brunswick.....	175 00				
	Nouv.-Brunswick et Canada.....	118 00				
	Saint-Jean et Maine.....	92 00				
	Pont de Saint-Jean et ch. de fer de prolongement.....	2 00				
	St-Stephen et Milltown.....	4 64				
	Vallée de la Tobique.....	28 00				
	Cap de la Madeleine.....	2 32				
	Montréal et Lac-Maski- nongé.....	12 90				
	Montréal et Ouest.....	66 90				
	Atlantique et Nord-Ouest.....	205 00				
	Montréal et Ottawa.....	52 80				
	Ontario et Québec.....	469 00				
	Saint-Laurent et Ottawa.....	58 40				
	Credit-Valley.....	175 10				
	Jonction de Guelph.....	15 00				
	Toronto, Hamilton et Buf- falo.....	2 70				
	Toronto, Grey et Bruce.....	191 30				
	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	26 60				
	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest.....	215 20				
	Cie houil. et de c. f. d'Alberta.....	109 50				
	Colombie et Kootenay.....	28 50				
	Nakusp et Slocan.....	36 90				
	Shuswap et Okanagan.....	51 00			34,100	34,100
15	Carquette.....	68 00			200	6,000
16	Carillon et Grenville.....	13 00	5,800			
17	Ontario-Central.....	104 00	14,074	6,372	81,974	102,420
	Ontario, Belmont et Northern.....	9 60				
18	Central du Nouveau-Brunswick.....	75 66			43,200	43,200
19	Cie de ch. de f. et de houille de Cumberland.....	32 00			66,643	66,643
20	Dominion-Atlantic, y compris— Windsor et Annapolis.....	87 50				
	Vallée de la Cornwallis.....	14 00				
	Yarmouth et Annapolis.....	87 00	209,896	276,806		486,702
	Emb. de Windsor, Intercolonial.....	32 00				
21	Comté de Drummond.....	90 52	40,985	5,000	48,710	94,695

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
61,329	1,016	43,997		14	1	De Lethbridge à Coutts, sur la frontière internationale—cette partie du chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, 109 50 milles, est exploitée à bail par le C.C.P.
1,920	80	5,616		16	2	Une partie seulem. du ch. de fer Atlantique et Supérieur (Métapédia à Caplin, section Baie-des-Chaleurs, 80 milles) fut exploitée durant l'année finissant le 30 juin 1897, et ces 80 milles ne furent exploités que 3 mois.
27,418	4,211	2,070	16	3		
133,536	50,884	189,788		4		
	211,735			6	5	
	27,792	14,583	20	6	6	
34,102	10,240	16,410	16	7	7	
21,703	9,476	27,018	17	8	8	
74,746	9,476	27,018	17	8	8	
623,679	187,887	643,293	35	15	9	
219,432	54,095	100,980	30	18	10	
4,390,776	491,071	3,522,052	43	27	11	
4,714,661	1,501,690	1,296,028	25	15	12	
353,991	121,498	52,147	20	14	13	
18,683,856	2,987,163	4,640,578	28	17	14	St-Stephen et Milltown exploité 2 mois seulement, expiré le 30 juin 1897. Le ch. de fer du Pac. Can. a affermé des droits de parcours sur la ligne du Grand Tronc de Toronto à la Jonction d'Hamilton.
34,100	5,572	10,229		15	15	
6,500	6,335	260	25	20	16	
102,420	53,599	83,903	25	20	17	
43,200	10,754	18,978		15	18	
117,346	18,776	329,694		20	19	
486,702	212,347	159,148	30	15	20	Droits de parcours sur l'Intercolonial depuis Halifax jusqu'à la Jonction de Windsor, 14 milles.
96,430	22,593	126,040	20	15	21	



## N° 4—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
52	Parc des Chutes et Riv. Niagara et ch. de fer électrique.	13 68	225,639	480		226,119
53	Pacifique-Nord et Manitoba.	265 11	88,201	87,048	33,570	209,819
54	Nosbonsing et Nipissingue.	5 50		12,190		12,190
55	Central de la Nouvelle-Ecosse.	74 00	11,319		48,704	60,023
56	Cie d'acier de la N.-E., ci-devant Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow	12 50			15,700	15,700
57	Montagne-d'Orford.	26 50	17,584	6,328	8,599	32,511
58	Chemin de fer électrique d'Oshawa.	8 50	33,336	10,955		44,291
59	Ottawa et Gatineau.	56 50	20,998	941	34,315	56,254
60	Ottawa, Armprior et Parry-Sound.	260 30	198,926	152,652	12,193	363,771
61	Cie de ch. de f. et de carrière de Philipsburg	6 75	720	186		906
62	Jonction Pontiac du Pacifique.	71 00	955	2,241	47,119	50,315
63	Pontiac et Renfrew.	4 25				
64	Port-Arthur, Duluth et Ouest.	85 50	1,412		14,466	15,878
65	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.	253 96			54,734	54,734
66	Québec et Lac-Saint-Jean.	242 00				
67	Québec-Central.	281 50	88,369	42,477	67,735	198,581
	Basses-Laurentides.	39 50				
68	Québec, Montmorency et Charlevoix.	213 50	142,225	233,034	39,849	415,108
69	Montagne-Rouge.	30 00	49,861	4,341		54,202
		9 53	3,027	5,747		8,774
70	Salisbury et Harvey.				28,170	28,170
71	Ligne Riveraine.	82 50	1,395		51,645	53,040
72	Stanstead, Shefford et Chambly.	43 00	35,480	34,491	8,703	78,674
73	Tunnel Saint-Clair.	2 23				
74	Sainte-Catherine et Niagara-Central.	12 35	12,000	2,000	6,000	20,000
75	Saint-Laurent et Adirondack.	33 00	103,574	4,189	51,403	159,166
76	Sydney et Louisbourg.	65 90	36,400	95,230		131,630
77	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel.	44 67	30,870		28,170	59,040
78	Témiscouata.	113 00	9,600		83,260	92,860
79	Tilsenburg, Lac-Erié et Pacifique.	16 00	18,000		7,000	25,000
80	Milles-Iles.	4 33			17,850	17,850
81	Toronto, Hamilton et Buffalo.	83 98	115,992	48,881	1,978	166,851
82	Comtés-Unis.	61 00	41,784		41,316	83,100
83	Victoria et Sydney, C.-B.	16 26			23,808	23,808
		16,550 17	17,237,974	23,595,000	4,947,877	45,780,851

## nombre de milles parcourus, etc.—Suite.

Numéro.	Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
		336,954	2,095	9	8	52	
	216,935	36,241	138,531	27	13	53	
	13,762		264,320		20	54	
	66,200	36,341	22,276	20		55	
	15,700	8,113	162,283	15	15	56	
	32,511	5,794	31,269	25	15	57	
	44,291	93,216	22,086			58	
	56,267	45,636	16,936	30	20	59	
	478,885	92,419	183,376	30	12	60	
	906	363	1,019	20		61	
	50,551	20,740	15,828	30	20	62	
			1,000			63	
	16,018	3,486	15,538	20	15	64	
	55,420	3,135	16,229	17	17	65	
	276,657	130,009	150,346	22	12	66	
	442,332	132,086	260,880	25	15	67	Traction des convois sur l'Intercolonial, de la Jonction d'Harlaka à Lévis, 5 milles.
	54,449	203,916	11,547	21	21	68	
	8,774	15,286	29,242	10	8	69	Exploité du 19 décembre 1896 au 30 juin 1897.
	30,850	9,701	33,910	18	18	70	
	53,666	12,885	10,988	25	20	71	
	78,674	128,101	654,630	23	12	72	
	44,906					73	
	20,000	15,561	74,107	25	20	74	
	187,453	72,942	147,345	40	25	75	Traction des convois sur le Grand-Tronc, Valleyfield à Beauharnois, 13 20 milles; aussi sur le Pacifique Canadien, de la Jonction d'Adirondack à Montréal, 8 70 milles.
	136,800	47,511	1,207,238	25	17	76	
	59,040	91,229	9,116	30	22	77	
	92,950	14,693	28,995	22	16	78	
	25,000	21,000	6,341	30	30	79	
	17,850	19,557	12,323	20	20	80	
	320,208	100,275	98,403	40	20	81	
	84,600	28,426	29,281	30	18	82	Traction des convois sur le Montréal et Atlantique, Jonction de Saint-Robert à Sorel, 5 milles.
	23,968	18,242	16,646	25	25	83	
	54,729,490	16,171,338	25,300,331				

## N° 5.—ÉTAT sommaire du transport des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Tonn'x.	Boisseaux.	Tonn'x.	
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta	64·62	450	45	3,520	88	
2	Albert-Sud	16·00	85	8			
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y comp.— Baie-des-Chaleurs..... 80·00 Great-Eastern..... non exploité, Vallée de l'Ottawa do	80·00	2,341	234	6,806	115	6
4	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté, Kingston, Napanee et de l'Ouest..	64·82	27,480	2,748	85,455	2,350	5,090
5	Berlin et Waterloo (électrique)..	3·00					
6	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie.	45·00	23,683	2,373	139,863	4,196	7,370
7	Boutouche et Moncton	32·00					
8	Calgary et Edmonton	295·07	18,457	1,846	234,235	4,638	15,479
9	Canada-Atlantique..... 138·00 Comtés du Centre..... 38·00	176·00	101,080	10,108	1,497,100	29,942	24,488
10	Canada-Est	136·00	63,807	6,380	129,898	2,204	544
11	Canada-Sud	382·19	1,721,110	172,111	25,896,905	585,788	880,000
	Chemins de fer de l'Etat—						
12	Intercolonial	1,150·50	847,701	84,770	1,093,499	19,315	72,082
13	Ile du Prince-Edouard	210·00	16,213	1,723	728,622	12,371	7,830
14	Pacifique Canadien..... 4,119·10						
	Lignes affermées—						
	Frédéricton..... 22·40						
	Nouveau-Brunswick..... 175·00						
	N.-Brunswick et Canada..... 118·00						
	Saint-Jean et Maine..... 92·00						
	Pont de Saint-Jean et ch. de fer de Prolongement. 2·00						
	St-Stephen et Milltown.. 4·64						
	Vallée de la Tobique.... 28·00						
	Cap de la Madeleine.... 2·32						
	Montréal et L. Maskinongé 12·90						
	Montréal et de l'Ouest... 66·90						
	Atlantique et Nord-Ouest. 205·00						
	Montréal et Ottawa..... 52·80						
	Ontario et Québec..... 469·00	6,280·26	3,061,015	306,101	31,038,819	808,364	614,053
	Saint-Laurent et Ottawa. 58·40						
	Credit-Valley..... 175·10						
	Jonction de Guelph..... 15·00						
	Toronto, Hamilton et Buffalo..... 2·70						
	Toronto, Grey et Bruce. 191·30						
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60						
	Mantoba et Colonisation du Sud-Ouest..... 215·20						
	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta..... 108·50						
	Colombie et Kootenay... 28·50						
	Nakusp et Slokan..... 36·90						
	Shuswap et Okanagan... 51·00						
15	Caraqueet	68·00	7,200	720	1,000	17	44
16	Carillon et Grenville.....	13·00	150	15			130
17	Ontario-Central..... 104·00 Ontario, Belmont et Northern 9·60	113·60	9,398	921	249,920	6,248	3,712
18	Central du Nouveau-Brunswick.....	75·66	7,929				
19	Cie de ch. de f. et de houill., Cumberland	32·00		792	32,958	560	50
20	Atlantique du Canada, y compris— Windsor et Annapolis..... 87·50 Vallée de la Cornwallis.... 14·00 Yarmouth et Annapolis... 87·00 Embranchement Windsor de l'Intercolonial..... 32·00	220·50	90,434	9,043			9,183
21	Comté de Drummond:	90·53	22,730	2,302	24,552	417	37

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles fabri- qués.	Tous autres articles.	Total du poids trans- porté.	Numéro.	Observations.
	Tonn'x.	Pieds, M. P.	Tonn'x.	Cordes.					
		371,300	650		25	*43,189	43,997	1	Y compris 42,982 ton- neaux de houille.
		3,700,000	5,550			58	5,616	2	
	3	596,565	757		686	275	2,070	3	Exploité par le gou- vernement fédéral pour 3 mois expirés le 31 mai 1897.
	2,036	45,521,714	79,663	16,296	24,444	44,363	34,184	4	
	1,296	458,088	684		4,907	1,127	14,533	5	
		4,210,000	5,101	4,214	7,775	1,430	*2,104	6	
	7,196	1,225,086	1,569	336	505	5,682	5,582	7	*Y compris 1,491 ton- neaux de produits.
	6,122	273,816,000	376,497	25,446	41,985	22,001	*156,638	8	
	160	13,964,655	20,946	13,462	16,827	27,654	26,809	9	*Marchandises géné- rales, lard, houille et foin.
	176,449	233,000,000	350,008	74,000	37,031	440,957	1,759,708	10	
	11,578	243,355,725	304,194	14,971	26,200	313,818	536,153	11	
	963	2,270,626	3,525	2,055	3,879	29,686		12	
							1,296,028	13	
							52,147	13	
								14	
	22	5,000,000	6,200	250	360	600	2,310	15	
	60					50	135	16	
	1,856	11,858,000	14,823	13,574	27,149	28,655	*4,251	17	*Y compris 1,713 ton. de minéral de fer.
		9,500,000	11,256	10,857	1,901		*5,821	18	*Y comp. 1,133 ton.h.
	25	9,656,000	12,070			5,269	*310,978	19	*Houille.
	2,015	15,467,800	23,201	2,505	3,758	36,163	*84,968	20	*Y compris pommes, pommes de terre, foin, minéraux, etc
	41	21,275,641	31,067	13,387	17,896	6,297	68,020	21	

## N° 5.—ÉTAT SOMMAIRE du transport des

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes	
			Barils.	Tonnes.	Boisseaux.	Ton'x.		Nombre.
22	Elgin et Havelock.....	27 00	1,839	183	1,152	19	209	
23	Erie et Huron.....	76 75	202,343	20,234	642,708	16,113	38,991	
24	Esquimalt et Nanaimo.....	78 00	2,970	297	11,500	343	2,643	
25	Cie de chemin de fer et pont de Frédéricion et Sainte-Marie.....	1 33						
26	Grand-Tronc.....	884 25						
	Grand-Occidental.....	561 80						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34 78						
	Buffalo et Lac-Huron.....	162 00						
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erie.....	172 75						
	Embranch. d'Owen-Sound.....	12 42						
	London, Huron et Bruce.....	69 01						
	Jonction de Waterloo.....	10 25						
	Norfolk-Sud.....	17 00						
	Wellington, Grey et Bruce.....	168 13						
	Nord.....	172 10						
	Simcoe-Nord.....	33 34						
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173 90	3,146 98	4,180,650	418,065	43,773,320	1,004,333	1,841,135
	Nord et Jonct. du Pacifique.....	111 37						
	Ligne de ceint. de Toronto.....	12 70						
	Midland.....	166 78						
	Grande-Jonction.....	85 40						
	Toronto et Nipissingue.....	85 00						
	Jonction du Lac-Simcoe.....	26 50						
	Victoria.....	53 25						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....	46 50						
	Union-Jacques-Cartier.....	6 50						
	Jonction de Montréal et Champlain.....	61 75						
	Jonction de Beauharnois.....	19 50						
27	Grand-Nord.....	28 00	15,403	1,540	7,500	194	11	
28	Grand-Central du Nord-Ouest.....	50 93	650	65	650,000	21,859	2,158	
29	Hamilton, Grimsby et Electricque de Beamsville.....	23 00						
30	Electricque de Hamilton et Dundas.....	6 00						
31	Hereford.....	53 30	8,880	888	37,371	662	1,500	
32	Electricque de Hull.....	6 30	600	60	88,200	15,000	1,500	
33	Iroindale, Bancroft et Ottawa.....	45 00	5,638	552	3,780	64	427	
34	Joggins, m. Cie de h. et de c. de f. du Can.....	12 00	1,527	155	12,435	207	11	
35	Kaslo et Slocan.....	31 80	900	90	9,625	155	648	
36	Kent-Nord.....	34 00	5,463	546	706	15	26	
	Saint-Louis et Richibouctou.....							
37	Kingston et Pembroke.....	112 85	9,450	945	29,500	885	60	
38	L'Assomption.....	3 00	900	90				
39	Lac-Erie et Rivière-Détroit.....	88 05						
	London et Port-Stanley.....	23 75	111 80	11,764	2,270	585,994	16,913	25,895
40	Cie de C. F. et de canal, Lac-Manitoba.....	100 74	3,640	364	139,015	3,873	165	
41	Lotbinière et Mégantic.....	30 34	830	83	2,000	30		
42	Manitoba et Nord-Ouest.....	234 50	249 97	85,366	8,537	2,829,713	74,350	15,360
	Saskatchewan et Ouest.....	15 47						
43	Vallée de Massawippi.....	36 00	6,310	631	280,000	5,800	3,000	
44	Colonisation de Montfort.....	21 00	2,677	295	1,016	20		
45	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est.....	140 10	201 50	239,577	23,958	3,014,010	53,981	28,814
	Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....	61 40						
46	Ligne de ceinture de l'Île de Montréal.....	11 60						
47	Parc et Ile de Montréal, électrique.....	40 88						
48	Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et Ligne Provinciale.....	40 60	4,310	431	9,290	279		

## marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—Suite.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles fabriqués	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
	Ton'x.	Pieds, M.P.	Ton'x.	Cordes.					
48	3,702,000	6,170	212	425	1,092	224	8,161	22	
5,461	18,487,000	23,359	174	291	8,203	*33,005	106,666	23	*Y compr. 3,989 ton. de son.
508	4,019,075	6,736	4,650	5,305	2,828	18,095	34,112	24	
								25	Compris dans le ch. de fer Canada-Est.
368,227	466,457,500	932,915	124,164	186,246	816,654	4,132,558	7,948,998	26	
2	520,000	510	1,400	2,625	625	1,217	6,713	27	
527	950,500	2,007	2,500	869	1,446	1,744	28,517	28	
						1,000	1,000	29	Marchandises et fruits.
707	5,535,014	79,887	343	324	1,813	25,665	109,946	30	
500	17,020,000	25,350	2,000	3,000	498	272	44,680	32	
124	3,505,822	5,359	2,550	5,100	11,873	118	23,190	33	
5	660,000	1,193			819	*51,028	53,407	34	*Y compr. 50,902 ton. de houille.
97	713,866	1,071			3,127	19,214	23,754	35	
11	126,000	780	1,198	1,290	6,435		9,077	36	
30	25,000,000	37,500	83,281	15,375	24,712	1,230	80,677	37	
	30,000	36			73	288	487	38	
7,056	41,600,000	62,417	18,200	9,101	76,264		174,021	39	
59	414,510	356			2,216	969	7,837	40	
	9,160,000	14,044	252	320		5,616	20,093	41	
5,654	6,591,500	8,045	538	695	12,522	37,109	146,912	42	
600	45,120,000	62,040			2,425	*88,482	159,778	43	*Y compr. 22,500 ton. de mat. de cuivre.
	1,881,000	3,292	474	948	272	312	5,139	44	
5,936	104,239,740	140,685	19,708	29,562	135,475	151,216	540,813	45	
								46	
								47	
10	3,121,000	3,907	136	195	2,423	31,783	39,028	48	Y c. 15,212 ton. foin.



## N° 5.—ÉTAT sommaire du transport des

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Tonn'x.	Boisseaux.	Tonn'x.	
49	Jonction de Montréal et du Vermont.	23·60	364,720	36,472	5,463,697	164,075	581,052
50	Nelson et Fort-Sheppard.	59·40	2,630	263	2,800	71	480
51	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.	36·00	18,847	1,884	21,540	334	828
52	Parc des Chutes de la Rivière Niagara, (électrique)	13·68					
53	Pacifique-Nord et Manitoba.	265·11	12,490	1,249	1,466,485	42,557	1,982
54	Nosbonsing et Nipissingue.	5·50					
55	Central de la Nouvelle-Ecosse.	74·00	11,153	1,115	1,646	20	265
56	Cie de ch. de f., de houille et fer de New-Glasgow, maint. Cie d'acier de la N.E.	12·50	515	52	1,550	26	3
57	Montagne-d'Orford.	26·50	5,270	527	39,460	747	489
58	Chemin de fer électrique d'Oshawa.	8·50			34,582	951	3
59	Ottawa et Gatineau.	56·50	13,537	1,356	49,576	1,053	1,977
60	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.	260·30	18,830	1,883	384,500	7,690	12,448
61	Cie de ch. de fer et carr. de Philipsburg	6·75					
62	Jonction du Pacifique à Pontiac	71·00	3,880	388	221,300	4,076	4,045
63	Pontiac et Renfrew.	4·25					
64	Port-Arthur, Duluth et Ouest.	85·50					35
65	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.	253·96	7,320	732	275,474	8,139	2,318
66	Québec et Lac-Saint-Jean. 242·00 } Basses-Laurentides. 39·50 }	281·50	57,354	5,735	33,061	661	1,369
67	Québec-Central.	213·50	126,524	12,652	31,274	938	10,580
68	Québec, Montmorency et Charlevoix.	30·60	3,792	378	10,107	216	49
69	Montagne-Rouge.	9·53	2,060	206	2,000	101	250
70	Salisbury et Harvey.	45·00	4,866	486	29,527	501	214
71	Ligne Riveraine.	82·50	6,242	624	8,950	149	376
72	Stanstead, Shefford et Chambly.	43·00	373,490	37,349	5,346,099	162,003	579,515
73	Tunnel Saint-Clair.	2·23					
74	Sainte-Catherine et Niagara-Central.	12·35	1,392	139	24,038	480	89
75	Saint-Laurent et Adirondack.	33·00	10,370	1,037	93,000	2,325	1,676
76	Sydney et Louisbourg.	65·90	4,500	450			47
77	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel	44·67	1,153	115	17,916	322	138
78	Témiscouata.	113·00	14,257	1,425	11,107	122	168
79	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.	16·00	1,120	114	1,610	42	400
80	Mille-Iles.	4·33	1,300	130	13,818	380	1,178
81	Toronto, Hamilton et Buffalo.	83·93	8,730	873	99,375	2,988	5,000
82	Comtés-Unis.	61·00	13,390	1,339	29,500	531	242
83	Victoria et Sydney, C.-B.	16·26	725	72	16,711	333	648
		16,550·17	11,816,797	1,191,564	127,021,990	3,184,339	4,808,885

## marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—Fin.

Numéro.	tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles fabriqués.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Observations.
		Tonn'x.	Pieds, M.P.	Tonn'x.	Corde.				
49	87,245	67,240,000	84,156	398	569	72,728	256,762	702,007	Y c. 64,127 t. de foin.
50	543	1,800,000	2,444	95	90	4,297	*30,879	38,587	Y c. 18,254 t. mine.
51	53	12,294,000	17,192	1,429	2,523	2,274	5,535	29,795	
52	1,090	13,030,000	16,288	18,976	33,209	6,965	2,095	2,095	
53	32	4,786,096	13,224	2,735	3,755	2,845	1,285	264,320	Y c. billots et bois de service.
54	2	1,648,800	2,061	15	30	942	*159,170	162,283	Y comp. min., fer, houille, scories, etc.
55	104	13,280,000	13,308	8,118	*11,338	1,661	3,584	31,269	Y comp. 3,678 ton'x bois de pulpe.
56	1	1,202,285	2,104	111	166	12,137	6,727	22,086	Y c. bois de pulpe.
57	501	1,182,495	1,850			8,362	*3,814	16,936	Y c. bois de pulpe.
58	3,112	96,134,000	132,185	2,537	4,186	1,553	*32,767	183,376	Marchandises générales, porc, foin, houille, etc.
59		65,000	80			107	832	1,019	
60	508	1,601,040	2,430	2,548	3,530	4,195	701	15,828	Minéral de fer.
61	26	1,706,400	6,825	4,282	6,423	175	2,089	15,538	
62	970	1,083,553	1,373	1,285	1,929	2,317	769	16,229	
63	195	50,892,000	74,271	25,620	46,116	7,805	15,563	150,346	
64	2,277	111,692,981	167,540	638	1,197	4,330	*71,946	260,880	Y c. min., briq. pul., chaux, asbest., etc.
65	38	813,760	1,223	1,904	1,656	2,968	5,068	11,547	Y c. 10,761 t. min.
66	277	3,600,000	6,071	1,500	2,740	2,319	*17,528	29,242	Y c. plâtre et foin.
67	107	14,770,000	18,462	1,754	3,288	315	*10,751	33,910	
68	132	4,200,000	4,200	96	136	2,462	3,285	10,988	
69	87,181	36,936,000	46,228	1,056	1,509	67,460	*252,900	654,630	Y c. 49,002 t. foin.
70	41	435,000	1,176	98	182	8,564	63,525	74,107	
71	838	25,491,333	38,237	1,666	1,111	15,623	88,174	147,345	
72	30	600,000	1,200			65	*1,205,493	1,207,238	Y comp. 1,192,993 t. houille.
73	70	281,000	422	74	112	1,324	6,751	9,116	
74	84	12,109,510	14,837	2,948	5,798	1,723	5,006	23,995	
75	37	650,000	814	75	81	2,750	2,503	6,341	
76	471	625,714	1,095			5,191	5,056	12,323	
77	1,151	1,500,000	2,155	2,600	1,319	15,777	74,140	98,403	
78	121	5,532,571	9,682	227	454	2,820	14,334	29,281	
79	61	130,300	228	6,453	12,906	598	2,448	16,646	
	950,188	2,885,347,612	4,643,883	725,492	932,186	3,471,195	10,927,976	25,300,331	

## N° 6.—ETAT sommaire des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport		Malles-poste et marchandises par messageries.
			des voyageurs.	des marchandises.	
			\$ c.	\$ c.	\$ c.
1	Cie de chemin de fer d'Alberta.....	64 62	2,949 56	34,055 08	678 92
2	Albert-Sud.....	16 00	4 10	1,178 37	
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant— Baie-des-Chaleurs..... 80 00 Grand-Oriental (non en exploitation). Vallée de l'Ottawa do	80 00	3,079 91	3,617 87	27 30
4	Ch. de f. et Cie de nav. de Baie de Quinté..... Kingston, Napanee et de l'Ouest.....	64 82	18,353 73	101,029 10	8,598 10
5	Berlin et Waterloo (Electrique).....	3 00	8,928 98		
6	Brockville, Wesport et Saut-Sainte-Marie.....	45 00	12,061 23	14,067 42	2,562 63
7	Bouctouche et Moncton.....	32 00	4,344 43	9,190 50	18 22
8	Calgary et Edmonton.....	295 07	38,965 74	90,877 49	4,926 06
9	Canada-Atlantique..... 138 00 Comtés du Centre..... 38 00	176 00	160,725 20	492,747 30	17,918 70
10	Canada-Est.....	136 00	33,273 79	86,606 16	4,281 84
11	Canada-Sud.....	382 19	964,088 57	3,312,558 80	240,519 63
12	Chemins de fer de l'Etat— Intercolonial.....	1,150 50	979,005 57	1,687,050 42	199,972 03
13	Ile du Prince-Edouard.....	210 00	62,695 07	69,872 66	20,522 90
14	Pacifique Canadien..... 4,119 10 Lignes affermées— Frédéricton..... 22 40 Nouveau-Brunswick..... 175 00 Nouveau-Brunswick et Canada... 118 00 Saint-Jean et Maine..... 92 00 Pont-St-Jean et prol. du ch. de fer. 2 00 Saint-Stephen et Milltown..... 4 64 Vallée de la Tobique..... 28 00 Cap de la Madeleine..... 2 32 Montréal et Lac-Maskinongé..... 12 90 Montréal et de l'Ouest..... 66 90 Atlantique et Nord-Ouest..... 205 00 Montréal et Ottawa..... 52 80 Ontario et Québec..... 4 69 Saint-Laurent et Ottawa..... 58 40 Credit-Valley..... 175 10 Jonction de Guelph..... 15 00 Toronto, Hamilton et Buffalo..... 2 70 Toronto, Grey et Bruce..... 191 30 Pacifique d'Ontario-Ouest..... 26 60 Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba..... 215 20 Cie de ch. de f. et de ho. d'Alberta 109 50 Colombie et Kootenay..... 28 50 Nakusp et Slocan..... 36 90 Shuswap et Okanagan..... 51 00	6,280 26	4,941,486 32	13,036,789 69	1,046,675 94
15	Caracquette.....	68 00	4,624 63	15,206 71	1,974 45
16	Carillon et Grenville.....	13 00	1,581 96	202 48	
17	Ontario-Central..... 104 00 Y compris Ontario, Belmont et du Nord..... 9 60	113 60	25,303 55	57,949 93	9,213 31
18	Central du Nouveau-Brunswick.....	75 66	5,851 86	10,357 97	280 38
19	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland.....	32 00	9,049 03	13,751 32	2,337 70
20	Dominion-Atlantic, comprenant— Windsor et Annapolis..... 87 50 Vallée de Cornwallis..... 14 00 Yarmouth et Annapolis..... 87 00 Embranch. de Windsor, Intercolonial 32 00	220 50	273,859 60	238,806 54	36,266 62
21	Comté de Drummond.....	90 53	14,018 46	81,692 48	3,916 20
22	Elgin et Havelock.....	27 00	1,324 88	5,557 12	704 95
23	Erié et Huron.....	76 75	39,479 49	60,048 67	7,954 70
24	Esquimalt et Nanaimo.....	78 00	48,308 20	37,109 53	2,929 68

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.		Numéro.	Observations.
			p. c.	C.		
\$ c.	\$ c.	\$ c.	p. c.	C.		
63,873 12	101,561 68	16,777 48	120	307 13	1	De Lethbridge à Coutts sur la frontière internationale—la partie de Dunmore à Lethbridge, 109 50 milles, est exploitée par le ch. de fer Canadien du Pacifique, sous bail.
	1,182 47	68 04	94	61 58	2	
	6,725 08	11,954 89	36	30 36	3	Exploité par le gouvernement fédéral pour 5 mois finissant le 31 mai 1897.
1,844 82	129,825 73	48,463 83	159	97 22	4	
	8,928 93	1,533 60	121	12 27	5	
	48 56	28,739 84	653 62	102 87 60	6	
	236 65	13,789 80	99 04	100 66 70	7	
1,189 51	135,458 80	70,643 34	209	183 96	8	
51,384 53	722,775 73	247,443 14	152	137 64	9	
3,573 69	127,735 48	44,541 14	153	60 06	10	
5,954 41	4,523,121 41	1,631,512 72	156	128 95	11	
	2,866,028 02	59,940 65	98	74 59	12	
352 50	153,443 13	87,046 77	64	61 29	13	
1,798,022 48	20,822,974 43	8,623,982 73	170	147 04	14	Y compris la partie du ch. de fer Alberta et la ligne de la Cie houillère de Dunmore à Lethbridge, 109 50 milles.
225 60	22,031 39	902 11	104	64 60	15	
	1,784 44	2,041 36	46	29 74	16	
619 46	93,086 25	18,748 42	125	90 89	17	
	11 57	16,501 78	59	38 20	18	
*74,779 12	99,917 17	50,004 80	200	149 92	19	*Houille.
	548,932 76	186,446 78	151	112 79	20	
343 44	99,970 58	35,101 61	154	105 57	21	
5 36	7,592 31	2,297 33	77	44 92	22	
408 33	107,891 19	25,408 44	131	68 20	23	
3,815 83	92,163 24	204,544 06	31	67 81	24	



N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Milles-poste et marchandises par messageries.
56	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow	12 50	1,519 25	16,457 26	313 00
57	Montagne-d'Orford	26 50	2,028 17	17,137 16	525 84
58	Chemin de fer électrique d'Oshawa	8 50	4,989 58	10,753 13	1,329 30
59	Ottawa et Gatineau	56 50	24,933 03	24,167 41	2,938 23
60	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	260 30	79,063 55	220,011 41	13,175 89
61	Cie de chemin de fer et carrières de Philipsburg	6 75	69 45	495 87	
62	Jonction de Pontiac du Pacifique	71 00	14,420 93	15,796 63	2,939 98
63	Pontiac et Renfrew	4 25		20 00	
64	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85 50	2,050 41	7,160 75	
65	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253 96	15,158 15	42,808 68	2,349 10
66	Québec et Lac-Saint-Jean	242 00			
	Basses-Laurentides	39 50	60,020 85	134,063 10	10,783 04
67	Québec-Central	213 50	135,176 04	278,193 92	17,870 92
68	Québec, Montmorency et Charlevoix	30 00	38,156 20	10,102 30	1,098 96
69	Montagne-Rouge	9 53	11,718 08	29,135 20	603 85
70	Salisbury et Harvey	45 00	6,075 58	14,618 56	2,530 98
71	Ligne Riveraine	82 50	12,795 59	13,906 89	3,190 90
72	Stanhope, Shefford et Chambly	43 00	18,250 86	36,054 92	2,717 21
73	Tunnel de Saint-Clair	2 23	*43,254 50	†183,989 50	†160 00
74	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12 35	3,459 58	20,574 56	437 90
75	Saint-Laurent et Adirondack	33 00	26,071 33	56,909 37	8,275 53
76	Sydney et Louisbourg	65 90	20,111 99	223,353 04	
77	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel	44 67	24,121 07	8,650 54	1,487 51
78	Témiscouata	113 00	14,816 26	34,906 43	11,097 30
79	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	16 00	2,977 54	3,480 21	310 42
80	Mille-Îles	4 33	4,179 78	7,575 83	2,099 80
81	Toronto, Hamilton et Buffalo	83 93	33,232 36	67,203 73	784 30
82	Comtés-Unis	61 00	26,060 71	21,393 00	1,192 21
83	Victoria et Sydney, C.-B.	16 26	7,911 20	8,360 03	415 20
	Total	16,550 17	13,929,346 86	33,522,102 40	2,624,573 41

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—Fin.

Autres ressources.	Recettes nettes.	Recettes brutés.	Proportions des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
5,400 00	23,689 51	5,666 54	131	150 88	56	
		19,691 17	135	60 56	57	
934 78	18,006 79	2,485 07	116	40 65	58	
356 25	52,374 92	10,803 00	126	93 10	59	
	312,250 85	85,944 15	138	85 83	60	
1,072 53	1,637 85	255 26	118	180 77	61	
253 75	33,411 29	1,913 86	94	66 40	62	
		20 00			63	
102 45	9,313 61	4,729 26	66	58 66	64	
428 92	60,744 85	12,209 13	125	110 98	65	
		24,651 74	113	107 70	66	
9,020 53	213,887 52					
3,042 70	434,283 58	152,202 44	154	104 62	67	
1,622 10	50,979 56	14,020 91	138	94 05	68	
	41,457 13	12,250 47	142	483 80	69	En exploitation du 19 décembre 1896 au 30 juin 1897.
260 41	23,485 53	527 39	98	83 37	70	
240 07	30,133 35	418 45	101	56 81	71	
1,234 63	58,237 62	162 64	99	74 05	72	* Péages sur voitures à voyageurs. † Péages sur wagons à marchandise. ‡ Péages sur nouvelle locomotive—passée par le tunnel.
	1 00	227,385 00	219	57 33	73	
265 65	24,737 69	945 81	104	123 68	74	
		6,584 19	107	57 33	75	
*68,262 48	311,727 23	157,137 69	201	236 82	76	* Houille.
309 88	34,569 00	187 63	99	58 55	77	
	60,819 99	2,349 83	104	65 49	78	
		597 25	92	27 51	79	
109 00	6,877 17	2,109 65	116	82 57	80	
882 94	14,738 40	41,891 62	71	60 66	81	
	101,220 39	6,098 80	114	58 54	82	
	48,645 92	1,492 00	110	70 08	83	
	16,686 43					
2,278,106 81	52,353,276 60	17,184,611 00				

## N° 7—ÉTAT SOMMAIRE des frais d'exploitation,

Numéro.	Nom de chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparation des locomotives.
			\$	c.	\$
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.....	64·62	8,531	24	14,284 34
2	Albert-Sud.....	16·00	515	86	725 15
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant— Baie-des-Chaleurs..... 80·00 Grand-Oriental..... Vallée d'Ottawa.....	80·00	9,149	21	6,198 00
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté, y compris Kingston, Napanee et Ouest.....	64·82	19,179	62	28,340 69
5	Berlin et Waterloo (électrique).....	3·00	3,126	21	.....
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.....	45·00	11,790	52	7,067 06
7	Boucotoche et Moncton.....	32·00	3,142	28	4,452 39
8	Calgary et Edmonton.....	295·07	24,873	84	18,287 66
9	Canada-Atlantique..... 138·00 Comtés du Centre..... 38·00	176·00	70,768	93	160,021 48
10	Canada-Est.....	136·00	21,056	96	34,825 88
11	Canada-Sud.....	382·19	539,919	45	704,657 65
12	Chemins de fer de l'Etat— Intercolonial.....	1,150·50	624,454	43	995,247 29
13	Ile du Prince-Édouard.....	210·00	102,344	47	55,991 60
14	Canadien du Pacifique..... 4,119·10 Lignes affermees— Frédéricton..... 22·40 Nouveau-Brunswick..... 175·00 Nouveau-Brunswick et Canada..... 118·00 Saint-Jean et Maine..... 92·00 Pont de Saint-Jean et prolong. duch. de fer..... 2·00 Saint-Stephen et Milltown..... 4·64 Tobique-Valley..... 28·00 Cap de la Madeleine..... 2·32 Montréal et Lac-Maskinongé..... 12·90 Montréal et Ouest..... 66·90 Atlantique et Nord-Ouest..... 205·00 Montréal et Ottawa..... 52·80 Ontario et Québec..... 469·00 Saint-Laurent et Ottawa..... 58·40 Credit-Valley..... 175·10 Jonction de Guelph..... 15·00 Toronto, Hamilton et Buffalo..... 2·70 Toronto, Grey et Bruce..... 191·30 Pacifique d'Ontario-Ouest..... 26·60 Colonisation du Manitoba et Sud-Ouest..... 215·29 Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta..... 109·50 Colombia et Kootenay..... 28·50 Nakusp et Slocan..... 36·90 Shuswap et Okanagan..... 51·00	6,280·26	2,702,054	00	3,714,794 54
15	Caranquette.....	68·00	6,831	96	6,968 08
16	Carillon et Grenville.....	13·00	1,700	00	2,075 00
17	Ontario-Central..... 104·00 Ontario, Belmont et du Nord..... 9·60	113·60	30,993	18	17,869 97
18	Central du Nouveau-Brunswick.....	75·66	12,755	76	8,168 59
19	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland.....	32·00	14,136	99	15,402 97
20	Dominion-Atlantic, comprenant— Windsor et Annapolis..... 87·50 Vallée de Cornwallis..... 14·00 Yarmouth et Annapolis..... 87·00 Embranchement Windsor de l'Intercolonial..... 32·00	220·50	134,013	79	101,808·57
21	Comté de Drummond.....	90·53	16,717	74	20,579 44
22	Elgin et Havelock.....	27·00	3,936	24	2,810 36
23	Erie et Huron.....	76·75	19,954	34	25,203 52
24	Esquimalt et Nanaïmo.....	78·00	72,193	31	27,189 12
25	Frédéricton et Cie de ch. de fer et du Pont Sainte-Marie.....	1·33	663	86	.....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
1,807 01	60,161 61	84,784 20	256·41	1	De Lethbridge à Coutts, sur la frontière internationale—la partie de Dummore à Lethbridge, 109·50 milles, est exploitée par le chemin de fer Canadien du Pacifique en vertu d'un bail.
.....	9 50	1,250 51	65·13	2	
904 53	2,428 23	18,679 97	84·33	3	Le chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs a été exploité par le gouvernement fédéral pour les cinq mois expirés le 31 mai 1897.
7,264 32	26,577 27	81,361 90	60·92	4	
835 10	4,269 12	7,395 33	10·16	5	
522 07	8,393 54	28,086 22	85·61	6	
3,084 46	5,574 02	13,690 76	66·23	7	
41,283 85	18,569 50	64,815 46	88·02	8	
4,908 60	203,258 33	475,332 59	90·52	9	
241,932 96	22,402 90	83,194 34	39·11	10	
453,047 38	1,405,098 63	2,891,608 69	82·44	11	
22,427 88	59,725 95	2,925,968 67	76·14	12	
.....	.....	240,489 90	96·07	13	Y compris la partie du ch. de fer d'Alberta et la ligne de la Cie de houille de Dummore à Lethbridge, 109·5 milles.
817,866 65	4,964,276 51	12,198,991 70	86·14	14	
5,014 51	20,460 17	74,337 83	72·58	17	
1,178 16	5,678 55	27,781 06	64·30	18	
5,024 16	15,348 25	49,912 37	74·89	19	
14,544 87	112,123 75	362,485 98	74·47	20	
2,656 78	24,915 01	64,868 97	68·50	21	
5,788 65	3,143 04	9,889 64	58·51	22	
8,680 40	31,536 24	82,482 75	52·13	23	
.....	188,642 47	296,707 30	218·33	24	
.....	757 87	1,421 73	.....	25	

## N° 7.—ÉTAT sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.	
			\$	c.	\$	c.
26	Grand-Tronc.....	884 25				
	Grand-Occidental.....	561 80				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34 78				
	Buffalo et Lac-Huron.....	162 00				
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.....	172 75				
	Embranchement d'Owen-Sound.....	12 42				
	London, Huron et Bruce.....	69 01				
	Jonction de Waterloo.....	10 25				
	Norfolk-Sud.....	17 00				
	Wellington, Grey et Bruce.....	168 13				
	Nord.....	172 10				
	Simcoe-Nord.....	33 34				
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173 90	3,146 98	2,089,218 83	3,790,980 32	
	Nord et Jonction du Pacifique.....	111 37				
	Toronto, Ligne de Ceinture.....	12 70				
	Midland.....	166 78				
	Grande-Jonction.....	85 40				
	Toronto et Nipissingue.....	85 00				
	Jonction du Lac-Simcoe.....	26 50				
	Victoria.....	53 25				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....	46 50				
	Union Jacques-Cartier.....	6 50				
	Montréal et Jonction de Champlain.....	61 75				
	Jonction de Beauharnois.....	19 50				
27	Grand-Nord.....	28 00		1,399 15	2,341 35	
28	Grand-Central du Nord-Ouest.....	50 93		12,184 90	7,060 21	
29	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique).....	23 00				
30	Hamilton et Dundas.....	6 00				
31	Hull (électrique).....	6 30	40,590 46		4,160 30	
32	Hereford.....	53 30	17,287 86		25,062 42	
33	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	45 00	2,725 30		3,529 90	
34	Joggins, maintien. Cie de ch. de fer et de houille du Canada.....	12 00	2,482 33		3,663 92	
35	Kaslo et Slocan.....	31 80	19,322 58		9,992 11	
36	Kent-Nord.....	34 00	2,200 00		2,962 00	
37	Kingston et Pembroke.....	112 85	30,538 53		28,000 64	
38	L'Assomption.....	3 00	233 20		698 53	
39	Lac-Erié et Rivière-Détroit.....	88 05				
	London et Port-Stanley.....	23 75	111 80	31,132 37	42,038 04	
40	Cie de ch. de fer et canal Lac-Manitoba.....	100 74		6,930 66	3,943 08	
41	Lotbinière et Mégantic.....	30 34		3,408 83	3,704 92	
42	Manitoba et Nord-Ouest.....	234 50	249 97	92,199 99	53,408 23	
	Saskatchewan et Ouest.....	15 47				
43	Vallée de la Massawippi.....	36 00		22,996 98	44,628 15	
44	Colonisation de Montfort.....	21 00		1,281 12	3,616 01	
45	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est.....	140 10	201 50	77,537 95	118,635 73	
	Lac-Champlain et Jonction du St-Laurent.....	61 40				
46	Ile de Montréal, Ligne de Ceinture (électrique).....	11 60		976 17	2,958 03	
47	Parc et Ile de Montréal (électrique).....	40 88		4,553 90	22,126 39	
48	Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et Ligne Provinciale.....	40 60		18,879 24	12,284 06	
49	Montréal et Jonction du Vermont.....	23 60		18,439 71	37,848 78	
50	Nelson et Fort-Sheppard.....	59 40		27,366 80	11,629 50	
51	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36 00		6,945 80	5,369 36	
52	Parc des Chutes et de la Riv. -Niagara (ch. de fer électrique).....	13 68		3,220 66	*3,961 55	
53	Pacifique-Nord et Manitoba.....	265 11	144,085 96		71,231 11	
54	Nonsbonging et Nipissingue.....	5 50		5,280 70	10,822 50	
55	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74 00		21,266 42	10,484 63	
56	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de ch. de fer et de houille de New-Glasgow.....	12 50		5,848 52	9,490 15	
57	Montagne-d'Orford.....	26 50		4,435 26	6,734 03	
58	Chemin de fer électrique d'Oshawa.....	8 50		2,271 44	5,095 59	
59	Ottawa et Gatineau.....	56 50		12,334 67	11,905 44	
60	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	260 30		58,589 35	80,130 65	
61	Cie de ch. de fer et de carrières de Philipsburg.....	6 75		237 46	204 88	

54

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
1,187,602 45	4,295,767 89	11,363,569 49	69 66	26	
125 00	2,318 55	6,184 05	34 72	27	
308 54	15,416 44	34,970 09	270 00	28	
	21,999 32	21,999 32	11 40	29	
	8,434 92	8,434 92	21 88	30	
	1,279 52	21,648 67	67,678 95	32 81	31
	1,923 94	9,276 92	53,551 14	49 05	32
	665 10	3,055 50	9,975 80	35 88	33
	531 24	2,098 14	8,775 63	52 33	34
	1,980 01	20,100 48	51,395 18	157 30	35
	400 00	3,000 00	8,562 00	46 62	36
	5,699 58	37,422 36	101,661 11	75 99	37
	13 58	609 07	1,554 38	25 11	38
	8,208 03	52,741 54	134,119 98	59 56	39
	832 18	5,000 42	16,706 34	95 20	40
	436 81	2,108 18	9,658 74	103 19	41
	27,478 19	68,087 88	241,169 29	202 92	42
	9,847 22	42,581 50	120,053 85	67 67	43
	565 80	2,367 95	7,830 88	59 29	44
	20,268 97	112,262 15	328,704 80	77 81	45
	152 49	5,511 71	9,598 40	10 02	46
	2,578 58	28,821 17	58,080 04	12 73	47
	4,341 55	8,772 64	44,277 49	70 27	48
	27,044 19	23,150 84	106,483 52	62 40	49
	2,047 78	13,718 74	54,762 82	94 93	50
	324 28	2,090 01	14,729 45	41 73	51
	2,677 05	20,667 28	30,526 54	13 50	52
	24,732 91	84,112 40	324,162 38	154 49	53
	2,875 00	9,938 50	28,916 70	237 21	54
	1,641 35	11,011 75	44,404 15	73 98	55
	300 40	2,383 90	18,022 97	114 79	56
	39 00	3,333 70	14,543 79	44 73	57
	1,096 46	7,058 23	15,521 72	35 04	58
	3,201 29	14,130 52	41,571 92	73 90	59
	11,328 78	76,257 92	226,306 70	62 21	60
	0 90	939 35	1,382 59	152 60	61

\*Locomotives et pouvoir (électrique)

## N° 7.—ETAT SOMMAIRE des opérations

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de	Service et
			la voie et des bâtiments, etc.	réparations des locomotives.
			\$ c.	\$ c.
62	Jonction de Pontiac du Pacifique.....	71 00	14,573 76	8,662 55
63	Pontiac et Renfrew .....	4 25		
64	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	85 50	4,029 95	4,039 08
65	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	253 96	18,837 49	17,377 61
66	Québec et Lac-Saint-Jean.....	242 00		
	Basses-Laurentides.....	39 50	47,170 13	56,652 95
67	Québec-Central.....	213 50	63,428 47	79,087 92
68	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30 00	9,823 35	11,583 11
69	Montagne-Rouge.....	9 53	13,608 16	6,680 67
70	Salisbury et Harvey.....	45 00	9,780 25	9,201 48
71	Ligne Riveraine.....	82 50	10,414 33	6,990 75
72	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00	21,928 72	14,877 41
73	Tunnel Saint-Clair.....	2 23	9,194 79	58,230 39
74	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12 35	4,944 92	7,193 59
75	Saint-Laurent et Adirondack.....	33 00	14,057 77	27,960 40
76	Sydney et Louisbourg.....	65 90	21,324 21	36,184 98
77	Rive-Sud, autrefois Montréal et Sorel.....	44 67	11,025 58	8,121 30
78	Témiscouata.....	113 00	19,896 77	16,456 22
79	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.....	16 00	1,940 00	2,948 00
80	Mille-Iles.....	4 33	2,065 50	4,616 92
81	Toronto, Hamilton et Buffalo.....	83 93	48,840 64	37,705 00
82	Comtés-Unis.....	61 00	8,591 67	15,966 24
83	Victoria et Sydney, C.B.....	16 26	2,725 32	6,843 07
	Total.....	16,550 17	7,601,411 07	10,861,072 40

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—Fin.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploita-	Numéro.	Observations.
			tion par convoi-mille.		
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		
2,137 22	9,951 62	35,325 15	70 21	62	
349 93	5,623 91	14,042 87	88 44	63	
1,936 24	10,384 38	48,535 72	38 67	64	
12,850 62	72,562 08	189,235 78	95 29	65	
20,574 55	118,990 20	282,081 14	67 95	66	
4,016 74	11,535 45	36,958 65	68 18	67	
276 19	8,641 64	29,206 66	332 87	68	
861 88	4,169 31	24,012 92	85 24	69	
2,285 91	10,023 91	29,714 90	56 02	70	
4,842 16	16,771 97	58,420 26	74 25	71	
	36,129 04	103,554 22		72	
918 35	10,735 02	23,791 88	118 95	73	
2,390 92	40,262 95	84,672 04	53 19	74	
9,571 39	87,509 24	154,589 82	117 44	75	
1,048 69	14,561 06	34,756 63	58 87	76	
4,708 96	17,378 21	58,470 16	62 96	77	
	2,586 42	7,474 42	29 90	78	
223 29	5,723 04	12,628 75	70 75	79	
6,621 66	49,944 71	143,112 01	85 77	80	
843 03	17,146 18	42,547 12	51 20	81	
247 24	5,378 80	15,194 43	63 82	82	
3,069,085 16	13,637,096 97	35,168,665 60		83	

Exploité du 19 déc. 1896 au 30 juin 1897.

## N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta	64 62	Employé	1			
2	Albert-Sud	16 00					
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant— *Baie-des-Chaleurs..... 80 milles. Grand-Oriental..... (Non en opération.) Vallée de l'Ottawa..... do	80 00	Employés				
4	Baie de Quinté.....	64 82	Employé				
	Kingston, Napanee et Ouest	3 00					
5	Berlin et Waterloo (électrique)	45 00					
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	32 00					
7	Boucoucher et Moncton	259 07	Employé				
8	Calgary et Edmonton	138 00	{ Employés.....				
9	Canada-Atlantique.....	176 00	{ Autres.....				
	Comtés du Centre.....	38 00					
10	Canada-Est.....	136 00					
11	Canada-Sud.....	359 24	{ Voyageurs.....	3	1		
	Sarnia, Chatham et Erié.....	7 00	{ Employés.....	1	3		
	Leamington et Saint-Clair.....	15 95	{ Autres.....		1	2	
	Chemins de fer de l'Etat—						
12	Intercolonial.....	1,150 50	{ Voyageurs.....	1	4	2	
			{ Employés.....		1	2	
			{ Autres.....				
13	Ile du Prince-Edouard.....	210 00	{ Voyageurs.....				
			{ Employés.....	1			
			{ Autres.....				
14	Canadien du Pacifique.....	6,280 26	{ Voyageurs.....	1	2	8	
			{ Employés.....	6	22	1	10
			{ Autres.....	4	5	4	7
15	Carquette.....	68 00					
16	Carillon et Grenville.....	13 00					
17	Ontario-Central.....	104 00					
	Ontario, Belmont et Nord.....	9 60	Employés.....				
18	Central du Nouveau-Brunswick.....	75 66					
19	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland, y compris embranchem. de Spring-Hill et d'Oxford, 14 milles.....	32 00					
20	Dominion-Atlantic, comprenant— Windsor et Annapolis..... 87 5 Vallée de Cornwallis..... 14 0 Yarmouth et Annapolis..... 87 0 Embranchement de Windsor, Intercolonial..... 32 0	220 50	{ Employés.....	1			
			{ Autres.....				
21	Comté de Drummond.....	90 53					
22	Elgin et Havelock.....	27 00					
23	Erié et Huron.....	76 75	{ Employés.....				
			{ Autres.....				
24	Esquimalt et Nanaimo.....	78 00					
25	Frédéricton et Cie du ch. de fer et du pont de Ste-Marie.....	1 33					
26	Grand-Tronc.....	3,146 98	{ Voyageurs.....	1	2	7	
			{ Employés.....	10	33	1	8
			{ Autres.....	7	7	6	15
27	Grand-Nord.....	28 00					
28	Grand-Central du Nord-Ouest.....	50 93					
29	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique).....	23 00					
30	Hamilton et Dundas.....	6 00	Voyageur			1	
31	Hereford.....	53 30					
32	Hull (électrique).....	6 30					
33	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	45 00					
34	Joggins, maint. Cie de ch. de fer et de houille du Canada.....	12 00					
35	Kaslo et Slocan.....	31 80					
36	Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou.....	34 00					
37	Kingston et Pembroke.....	112 85					

\*Exploité par le gouvernement fédéral pour 5 mois finissant le 31 mai 1897.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

A l'ou- vrage ou sur la voie, formation des trains.	Sortant le bras ou la tête par les fenêtres.	Attelant des wagons		Collisions ou déraillem- ents.		Passant ou étant sur la voie.		Ex- plosions.		Frap- pant sur des ponts.		Autres causés.		Totaux.		Numéro.
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
														1	2	1
															2	2
															1	4
															1	5
															1	6
															1	7
															1	8
															1	9
															1	10
															3	11
															4	12
															3	13
															5	14
															8	15
															5	16
															3	17
															23	18
															38	19
															1	20
															2	21
															1	22
															1	23
															1	24
															1	25
															1	26
															12	27
															19	28
															24	29
															63	30
															73	31
															1	32
															1	33
															1	34
															1	35
															1	36
															1	37





N° 9.—VOIES FERRÉES appartenant à des propriétaires de mine de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
NOUVELLE-ÉCOSSE.					
	Milles.	Pieds.			
Cie houillère d'Acadie.....	3'00	4'8½	2	20	Connu comme C. F. des Mines d'Albion. Raccordant la houillère de Drummond avec le chemin de fer Intercolonial et le quai de Granton, havre de Pictou, N.-E.
Cie houillère Intercoloniale....	8'00	4'8½	4	221	
Cie de fer de Londonderry... {	5'75	4'8½	2	26	De la station de Londonderry sur le C.F.I. aux mines d'Acadie, avec embranchement. Des Mines de l'Est à la gare des Mines de l'Est, avec embranchements. Des ateliers aux Mines de l'Ouest avec emb. La Compagnie de fer de Londonderry n'ayant pas envoyé un rapport pour l'exercice terminé le 30 juin 1897, celui de l'exercice précédent a été mis à contribution.
	4'50	4'8½	.....	.....	
	7'00	3'1	2	27	
CAP-BRETON.					
Association générale des mines de Londres, Angleterre— Mines de Sydney.....	5'15	4'8½	4	201	Ce chemin de fer est utilisé pour fins de charbonnage seulement.
Cie houillère du Canada— Ligne principale.....	40'00	4'8½	10	727	Compagnie Dominion Coal. Les lignes conduisant aux différent. houillères de ce chemin de fer sont comprises dans les embranchements du ch. de fer de Sydney et Louisbourg appart. à la Dominion Coal Co.
Embranchement Victoria... do Caledonia...	5'00 1'00	4'8½ 4'8½	1 1	150 119	
Baie-Glacée.....	50	4'8½	1	69	La Dominion Coal Co. n'a pas fait cette année de rapport séparé pour ses chemins conduisant à ses houillères et leur équipement; en conséquence, on s'est servi du rapp. de l'année dernière pour ce relevé.
Réserve.....	10'00	3'0	4	228	
Gowrie.....	1'50	3'6	2	150	
	63'15		23	1644	







## N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—Fin.

Nom de chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.			
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
<b>GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.</b>														
Ligne de la Côte.....														
Vallée de la Cornwalis (maintenant dans le Dominion-Atlantique).....														
Joggrins (maintenant Cie de charbonnage et de chemin de fer du Canada).....														
Mirland de la Nouv.-Écosse (ci-dev. Vallée de la Stewiacke et Lansdowne).....														
Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow (m. Cie d'actéries, N.-E.).....														
Central de la Nouvelle-Écosse.....														
Sud de la Nouvelle-Écosse.....														
Springhill et Farsboro' (Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland).....														
Cie houillère Dominion, Sydney et Louisbourg.....														
Comtés de l'Ouest (maintenant dans le Dominion-Atlantique).....														
<b>GOUVERNEMENT DU MANITOBA.</b>														
Canadien du Pacifique.....														
Manitoba et Nord-Ouest.....	649,984	27												
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	900,000	00												
Pacifique-Nord du Manitoba.....	50,000	00												
Saskatchewan et de l'Ouest.....	256,000	00												
Winnipeg et Baie-d'Hudson (maintenant Grand-Nord de Winnipeg).....			1,855,934	27										
<b>GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.</b>														
Canadien du Pacifique.....														
											37,500	00		
											167,232,728	44		
<b>Total, aide des gouvernements .....</b>													300,000	00

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1897.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<b>ONTARIO.</b>							
Deseronto	Cie de navig. de la Baie-de-Quinté.			36,000 00			
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.			7,000 00	5,000 00		
Elizabethtown	do			15,000 00			
En arrière de Yonge et Escott	do			5,000 00			
do Leeds et Lansdowne	do			28,000 00			
Bastard et Burgess	do			6,000 00			
Crosby-Sud	do			4,000 00			
Village de Newboro	do			15,000 00			
Crosby-Nord	do						
Diverses municipalités.	Buffalo et Lac-Huron.				116,000 00		
Renfrew	Canada-Central, mainten. C. du P.				966,000 00	30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admaston	do					5,000 00	
Comté d'Elgin.	Canada-Sud			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do d'Anderdon	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas.	do			25,000 00			
Township de Malden.	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00			
Saut-Sainte-Marie	Canadien du Pacifique.			20,000 00	322,500 00		
Carleton-Place.	do			20,000 00			
Owen-Sound.	do			40,000 00			
Northumberland et Durham	Cobourg, Blarion et Marmora.			15,000 00	80,000 00		
Hawkesbury-Ouest	Comtés du Centre.			1,200 00	113,500 00		
Vankleek-Hill	do			800 00			
Dalkeith	do			6,000 00			
Rockland	do			1,000 00			
Clarence.	do				24,000 00		
Ville de Trenton	Ontario-Central.			10,000 00			
Village de Wellington	do			2,500 00			
							42,500 00

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
ONTARIO—Suite.													
Ville de Picton.....	Central-Ontario							21,000	00				
Comté de Prince-Edouard.....	do							60,000	00				83,500 00
Ville de Cobourg.....	Cobourg, Northumberland et Pacifc							30,000	00				
Village de Campbellford.....	do							15,000	00				
Township de Percy.....	do							25,000	00				
do	Haldimand.....							14,000	00				
do	Brighton.....							2,000	00				
do	Hamilton.....							4,500	00				
do	Cramahe.....							3,000	00				
Comté d'Orford.....	Credit-Valley.....							300,000	00				83,500 00
do de Wellington.....	do							135,000	00				
do de Waterloo.....	do							110,000	00				
do de Peel.....	do							75,000	00				
do de Halton.....	do							70,000	00				
Cité de Toronto.....	do							350,000	00				
do Saint-Thomas.....	do							50,000	00				
Ville de Milton.....	do							30,000	00				
do Brantford.....	do							20,000	00				
do d'Ingersoll.....	do							10,000	00				
do d'Orangeville.....	do							15,000	00				
Village de Streetsville.....	do							20,000	00				
Comté de Kent.....	Erie et Huron.....							155,000	00				1,085,000 00
Cité de Chatham.....	do							30,000	00				
Ville de Sarnia.....	do							16,000	00				
Village de Dresden.....	do							20,500	00				
do Blenheim.....	do							11,000	00				
do Wallaceburg.....	do							11,000	00				
Township de Sarnia.....	do							14,000	00				
do Woodhouse.....	do							15,000	00				
Ville de Simcoe.....	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erie.....							10,000	00				257,500 00
Township de Norwich.....	do							10,000	00				
do Nord.....	do							10,000	00				
Ville de Woodstock.....	do							40,000	00				

Township d'Oxford-Est.....	do							25,000	00				
do de Woodstock.....	do							25,000	00				
Ville de Woodstock.....	do							60,000	00				
do de Stratford.....	do							120,000	00				
Comté de Perth.....	do							40,000	00				
Township de Merwinnington.....	do							10,000	00				
do d'Elina.....	do							15,000	00				
Ville de Listowel.....	do							10,000	00				
Township de Wallace.....	do							30,000	00				
Ville de Palmerston.....	do							25,000	00				
Township de Minto.....	do							20,000	00				
Ville de Harriston.....	do							80,000	00				
Township de Normanby.....	do							65,000	00				
do de Bentinck.....	do							20,000	00				
do de Brant.....	do							45,000	00				
do de Elderslie.....	do							43,000	00				
do d'Arran.....	do							32,000	00				
do d'Amabel.....	do							10,000	00				
do de Keppel.....	do							22,000	00				
do d'Albemarle.....	do							60,000	00				
Ville de Mount-Forest.....	do							20,000	00				
Township d'Egremont.....	do							32,000	00				
Township de Glenelg.....	do							925,000	00				
Ville de Durham.....	do							75,000	00				
Ville d'Owen-Sound.....	do							7,500	00				
Township de Sarawak.....	do							3,000	00				
do de Keppel.....	do							150,000	00				
Cité de Belleville.....	do							5,000	00				
Village de Stening.....	do							15,000	00				
Township de Kawdon.....	do							35,000	00				
do de Seymour.....	do							8,000	00				
do de Percy.....	do							170,000	00				
do d'Asphodel.....	do							3,000	00				
Cité de Guelph.....	Jonction de Guelph.....							30,000	00				
Comté de Frontenac.....	do							7,500	00				
Cité de Kingston.....	do							315,000	00				
Village de Renfrew.....	do							491,000	00				
Cités de Kingston et autres municipalités.....	do							315,500	00				
Ville de Napanee.....	do							30,000	00				
Village de Newburgh.....	do							30,000	00				
Township de Camden.....	do							15,000	00				
do de Sheffield.....	do							5,000	00				
do de Loughborough.....	do							75,000	00				
Cité de Kingston.....	do							99,733	00				
Cité d'Hamilton.....	Hamilton et Nord-Ouest.....							162,500	00				
								50,000	00				50,000 00
								213,000	00				193,000 00





N° 10.—ÉtAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—Suite.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
<b>ONTARIO—Suite.</b>													
Municipalité de Neebing.....	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest.							15,000 00					
Ville de Simcoe.....	Norfolk-Sud.							5,000 00					40,000 00
Township de Charlotteville.....	do							20,000 00					
do Walsingham-Sud.....	do							40,000 00					65,000 00
Cité de Sainte-Catherine.....	Sainte-Catherine et Niagara-Central.	40,000 00		40,000 00							80,000 00		
Ville de Thorold.....	do										20,000 00		100,000 00
Cité d'Ottawa.....	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00		200,000 00							60,000 00		
Ville de Prescott.....	do	100,000 00		100,000 00							30,000 00		
do Ganaoquo.....	Mille-Iles.....							35,000 00					
Township de Bayham.....	Tilsomburg, Lac-Érié et Pacifique.							4,000 00					
Township de Malahide.....	do							3,000 00					
do Houghton.....	Tilsomburg, Lac-Érié et Pacifique.							10,000 00					
Ville de Tilsomburg.....	do							50,000 00					
Village de Vienna.....	do							44,000 00					
Cité de Toronto.....	Toronto et Nipissingue.							150,000 00					
Township de Scarborough.....	do							10,000 00					
do Markham.....	do							30,000 00					
do Uxbridge.....	do							50,000 00					
do Scott.....	do							10,000 00					
do Brock.....	do							50,000 00					
do Eldon.....	do							44,000 00					
do Bexley.....	do							13,000 00					
do Somerville.....	do							13,000 00					
Townships de Luxton, Digby et Langford.....	do							12,500 00					
Ville d'Uxbridge.....	do							2,000 00					388,500 00
Township d'Albion.....	Toronto, Grey et Bruce.							40,000 00					
do de Mono.....	do							45,000 00					
do de Caledon.....	do							45,000 00					
do d'Amaranth.....	do							30,000 00					
do d'Arthur.....	do							35,000 00					
Ville d'Orangeville.....	do							15,000 00					
do de Mount-Forest.....	do							20,000 00					
Cité de Toronto.....	do							350,000 00					
Comté de Grey (Groupe).....	do							300,000 00					
Ville d'Owen-Sound.....	do							5,000 00					
Township de Minto.....	do							15,000 00					
do Howick.....	do							35,000 00					
do Gorrie et Wroxeter.....	do							5,000 00					
Village de Teeswater.....	do							5,000 00					
Township de Culross.....	do							38,000 00					
do Turnbury.....	do							5,000 00					
Cité de Brantford.....	Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Érié.....							5,000 00					988,000 00
Township d'Oakland.....	Victoria.....	85,000 00		85,000 00									
Village de Waterford.....	do	9,000 00		9,000 00									
Cité d'Hamilton.....	do	225,000 00		225,000 00									
Township de Grimsby-sud.....	do	4,000 00		4,000 00									268,000 00
Ville de Lindsay.....	do												
Village de Fenelon-Falls.....	do	25,000 00		25,000 00									
Townships de Verulam et Somerville.....	do	22,000 00		22,000 00									
Comté de Haliburton.....	do	53,000 00		53,000 00									186,000 00
Township de Woolwich.....	Jonction de Waterloo.....	28,800 00		28,800 00									
Section de Peel.....	do	7,000 00		7,000 00									
Village d'Elmira.....	do	10,000 00		10,000 00									
do de Saint-Jacob.....	do	2,000 00		2,000 00									47,000 00
Fergus.....	Wellington, Grey et Bruce.	10,000 00		10,000 00									
Peel.....	do	40,000 00		40,000 00									
Elora.....	do	10,000 00		10,000 00									
Maryboro.....	do	40,000 00		40,000 00									
Nichol.....	do	10,000 00		10,000 00									
Wallace.....	do	35,000 00		35,000 00									
Minto.....	do	65,000 00		65,000 00									
Bruce.....	do	278,000 00		278,000 00									
Howick.....	do	20,000 00		20,000 00									
Listowel.....	do	15,000 00		15,000 00									
Grey.....	do	35,000 00		35,000 00									
Elira.....	do	30,000 00		30,000 00									
Morris.....	do	30,000 00		30,000 00									
W. Wawanosh.....	do	18,000 00		18,000 00									
Ashfield.....	do	10,000 00		10,000 00									
Turnbury.....	do	28,000 00		28,000 00									
Kincardine.....	do	8,000 00		8,000 00									682,000 00
Cité de London.....	Pacifique d'Ontario-ouest.....												25,000 00
Ville de Whitby.....	do	70,000 00		70,000 00									
Township de Whitby.....	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....												15,000 00



Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Empr.		Total.		Subscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
<b>QUÉBEC—<i>Fin.</i></b>													
Comté de Brome.	Sud-Est (maintenant Montréal et Atlantique)										50,000 00		
Township de Bromé.	do										50,000 00		
do Sutton.	do										63,000 00		
do Fottou.	do										25,000 00		
do Farnham.	do										5,000 00		
Village de Farnham-Ouest	do										3,000 00		
do Est.	do										30,000 00		
do Waterloo.	do										90,000 00		
do Drummondville.	do										10,000 00		
Comté de Drummond.	do										15,000 00		
Township de Wickham	do										40,000 00		
do Saint-Germain.	do										15,000 00		
Township de Sorel.	do										15,000 00		
do Actonvale.	do										20,000 00		
Village d'Actonville.	do										50,000 00		
do Roxton-Falls.	do										25,000 00		
Township de Roxton.	do												
do Shefford.	do												
do Wickham-Ouest.	do												
Cité de Sorel.	Rive-Sud, ci-devant Mont. et Sorel.											50,000 00	
Fraserville.	Temiscouata.											25,000 00	
Municipalité de Magog.	Waterloo et Magog, maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P.											15,000 00	
<b>NOUVEAU-BRUNSWICK.</b>													
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey.	Albert, maint. Salisbury et Harvey.			2,434,000 00				40,000 00					532,074 00
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey.	do							30,000 00					70,000 00
Cité de Saint-Jean.	Canadien du Pacifique.							50,000 00					40,000 00
Cité de Frédéricton.	Frédéricton.							30,000 00					80,000 00
Comté d'York.	do												
Paroisse de St-George.	Grand-Sud, maint. Ligne Riveraine	2,000 00											
do Pennfield.	do	500 00											
Lepréau.	do	500 00											
													3,000 00

528,000 00

15,000 00

1,383,000 00

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Empr.		Total.		Subscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Ville de Fort-Fairfield.	Nouveau-Brunswick.												
do Lyndon.	do							12,000 00					23,000 00
Cité de Calais.	Nouveau-Brunswick et Canada.							12,500 00					
do Houlton.	do							22,000 00					
do St-Stephen.	do							13,000 00					
Ville de Chatham.	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick, maintenant Canada-Est.			20,000 00									47,500 00
Paroisse d'Elgin.	Elgin, Petitcodiac et Havelock.												13,000 00
Cité de Saint-Jean.	Saint-Jean et Maine.												273,500 00
<b>NOUVELLE-ÉCOSSE.</b>													
Comté de King.	Vallée de la Cornwallis, maintenant Dominion Atlantique.												27,685 00
Comtés de Yarmouth, Digby et Annapolis.	Comtés de l'Ouest, maintenant Dominion-Atlantique.												150,000 00
Comté de Pictou.	Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow.							50,000 00					4,000 00
do Shelburne.	Sud de la Nouvelle-Ecosse.							25,000 00					
do Queen's.	do							5,000 00					80,000 00
do Lunenburg.	do												261,685 00
<b>MANITOBA.</b>													
Cité de Winnipeg.	Canadien du Pacifique.							200,000 00					
Comté de Selkirk.	do							35,000 00					
Township de Saint-André.	do							35,000 00					
Ville de Morris.	do							100,000 00					370,000 00
Comté de Westborne.	Manitoba et Nord-Ouest.							75,000 00					
Ville de Portage-la-Prairie.	do							50,000 00					
do Minnedosa.	do							30,000 00					
Municipalité de Lac-Plat.	do							20,000 00					
do Bertle.	do							40,000 00					
do Strathclair.	do							600 00					
Rapid-City.	Saskatchewan et Ouest.												215,600 00
													10,000 00
													595,600 00
<b>COLORADO-BRITANNIQUE.</b>													
Cité de New-Westminster.	Canadien du Pacifique.												37,500 00

12,000 00

11,000 00

23,000 00

47,500 00

13,000 00

273,500 00

27,685 00

150,000 00

4,000 00

80,000 00

261,685 00

370,000 00

75,000 00

50,000 00

30,000 00

20,000 00

40,000 00

600 00

215,600 00

10,000 00

595,600 00

37,500 00

N° 10—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits ou en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, le 30 juin 1897.

	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
<i>Gouvernements.</i>															
Fédéral.....	15,964,533	05			139,662,812	69							155,627,345	74	
Ontario.....	26,000	00			7,331,116	63							7,357,116	63	
Québec.....	3,722,956	00			12,949,914	38							16,672,870	38	
Nouveau-Brunswick.....					4,200,590	71			300,000	00			4,500,590	71	
Nouvelle-Ecosse.....					2,280,116	53							2,280,116	53	
Manitoba.....	1,855,934	27			770,677	50							2,626,611	77	
Colombie-Britannique.....					37,500	00							37,500	00	
			21,569,423	32			167,232,728	44				300,000		180,102,151	76
<i>Municipalités.</i>															
Ontario.....	1,020,311	00			10,088,942	78			1,311,500	00			12,420,753	78	
Québec.....	2,434,000	00			532,074	00			1,393,000	00			4,359,074	00	
Nouveau-Brunswick.....	23,000	00			273,500	00			60,000	00			356,500	00	
Nouvelle-Ecosse.....					261,685	00							261,685	00	
Manitoba.....					595,600	00							595,600	00	
Colombie-Britannique.....					37,500	00							37,500	00	
Territoires du Nord-Ouest.....			3,477,311	00			11,789,301	78				2,764,500		18,031,112	78
			25,046,734	32			179,022,030	22				3,064,500		207,133,264	54

PARTIE VII

VOIE DE GRANDE NAVIGATION

RAPPORT DES COMMISSAIRES CANADIENS



VOIE DE GRANDE NAVIGATION

OTTAWA, 17 juin 1897

A l'honorable R. W. SCOTT, sénateur,  
Secrétaire d'Etat,  
Ottawa.

MONSIEUR,—Les soussignés, commissaires nommés par arrêté du conseil en novembre 1895, ont eu l'honneur déjà, dans deux rapports préliminaires, en mars et août l'an dernier, de vous rendre compte des réunions tenues avec leurs collègues américains à Détroit et à Niagara, ainsi que du progrès, à ces deux dates, du travail fait de concert avec eux. Vos commissaires ont à mentionner aujourd'hui une troisième conférence, qui a eu lieu en décembre dernier à Détroit, sur invitation des commissaires des Etats-Unis, conférence préparatoire aux rapports des deux commissions. Les commissaires américains ont présenté en janvier, au Président des Etats-Unis, le leur, qui a été ensuite imprimé et distribué. Réimprimé à Ottawa, il se trouve dans les annexes du rapport du Ministre des chemins de fer et canaux.

Ce rapport-là est très important, en ce qu'il constate l'absolue possibilité d'établir une voie de grande navigation à n'importe quel tirant d'eau entre les Lacs et la mer ; et aussi la sagesse qu'il y aurait à y assurer une profondeur utile de 28 pieds au moins. Cette constatation était le premier devoir imposé par l'Acte du Congrès aux commissaires américains.

Ceux-ci déclarent, en second lieu, que la meilleure voie est celle qui, amorcée à la rivière Niagara, franchirait, au moyen d'un canal sur la rive orientale, la distance de Tonawanda à Olcott, dans le lac Ontario ; que du lac Ontario on pourrait atteindre l'Atlantique par le Saint-Laurent ; que le littoral maritime des Etats-Unis peut être atteint soit par ce fleuve et le lac Champlain mis en communication avec la rivière Hudson, soit par les vallées Oswégo, Oneida, Mohawk et l'Hudson ; mais qu'il faut, avant de choisir entre ces deux dernières voies, les étudier bien complètement, pour en comparer les avantages et les désavantages, et préparer, comme le veut l'Acte du Congrès, une appréciation détaillée des dépenses présumables de construction.

Les commissaires américains estiment que cette étude pourra coûter \$350,000, et demandent sur cette somme \$150,000 pour la première année.

Voici, résumé par eux sous le titre "Recommandations", ce qu'il y aurait à faire : "Etudier, relever soigneusement les lignes, et noter toutes les données voulues, aux fins d'élaboration de plans par lesquels on puisse—contrôler le niveau des eaux au lac Erié, établir une communication jusqu'au *Ship Canal* à Niagara, réaliser le tracé Oswégo-Oneida-Mohawk, réaliser le tracé Saint-Laurent et Champlain, améliorer la voie fluviale de l'Hudson, et approfondir les chenaux des Lacs entre les points extrêmes de la ligne entière."

Or, comme New-York et les Etats sur l'Atlantique (comprenant tous ceux de la Nouvelle-Angleterre) sont le marché le plus actif de consommation intérieure et d'exportation, ceux qui ont eu l'idée de cette commission internationale ne devaient se mettre en peine que de la meilleure voie de grande navigation vers ce marché. La création de la commission dénote donc en eux la croyance qu'une voie internationale pourrait être celle-là, si même elle n'était point la seule praticable jusqu'à New-York, comme elle serait certainement la plus courte, la plus favorable pour arriver à l'onde-marée dans le Saint-Laurent, et au lac Champlain, placé sur les confins de la Nouvelle-Angleterre.

L'extrême valeur, tant pour les Etats nord-occidentaux que pour les Prairies canadiennes, d'une voie internationale navigable aux forts tirants d'eau, c'est, outre qu'elle serait le plus court chemin à la mer par le Saint-Laurent et au lac Champlain, d'offrir aussi le plus large des passages et le plus profond, le plus rapidement franchissable, depuis le cœur même de ce continent septentrional jusqu'au port de New-York.



Le tracé probable sera tel que tous les grands canaux neufs nécessaires entre le lac Érié et la rivière Hudson, seront situés sur la frontière nord et est de l'Etat de New-York, excepté le canal entre le fleuve Saint-Laurent et le lac Champlain, le seul qui devra se faire sur le territoire canadien.

L'arrêté du conseil nommant les commissaires du Canada porte que "la chose est assez importante pour justifier la dépense à laquelle l'enquête indiquée par l'Acte du congrès pourrait donner lieu", et nous prescrit de "procéder à cette enquête suivant les indications du dit Acte ; de nous rencontrer et conférer avec les commissaires désignés par le Président des Etats-Unis et de faire notre rapport à Son Excellence en conseil."

Il n'est pas autrement parlé dans les instructions des deux gouvernements d'un concert d'action de la part de leurs commissaires. La responsabilité quant à ce qui est de proposer le tracé d'une voie, préparer l'approximation en détail des dépenses que demanderait sa réalisation, formuler un avis sur la possibilité de cette réalisation, incombe donc exclusivement aux trois commissaires nommés par le Président des Etats-Unis : MM. James B. Angell, L.L.D., président de l'université de Michigan, ancien ministre des Etats-Unis à Pékin, récemment nommé ministre à Constantinople ; John E. Russell, ancien membre du Congrès des Etats-Unis, de Leicester, Massachussets ; et Lyman E. Cooley, ingénieur civil, du *Chicago Drainage Canal*. La loi du 2 mars 1895 détermine les pouvoirs et devoirs en ces termes :—"Se rencontrer et conférer avec pareil nombre de commissaires qu'aura désignés le gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada ; et faire, après enquête, leur rapport sur la possibilité d'établir des canaux par où les navires employés au commerce maritime puissent aller et venir, entre les Grands-Lacs et l'Atlantique, et d'y avoir régulièrement une alimentation d'eau suffisante et contrôlable ; sur le tracé le plus favorable où les situer et les dépenses d'exécution présumables, avec estimatif détaillé ; et, si une partie de cette canalisation devait s'établir en territoire canadien, sur les règlements ou arrangements à faire par traité entre les Etats-Unis et l'Angleterre, pour assurer le libre usage de cette partie canadienne, en tout temps, aux habitants des Etats-Unis ; enfin sur toutes les considérations, tous les faits essentiels concernant la confection et l'usage ultérieur d'une voie de grande navigation entre les Lacs et l'Atlantique."

Ces paroles sont reproduites textuellement dans l'arrêté du conseil nommant les commissaires canadiens, et qu'il leur est prescrit de recevoir pour leurs propres instructions.

Les commissaires américains s'expriment ainsi dans leur rapport, à propos de leurs recherches : "Etudes d'essai en partie, elles ne tiennent pas compte des frontières ; elles sont faites en vue de présenter, dans une suite logique, les principales considérations qui doivent déterminer le choix des tracés, le caractère des travaux, et aussi ce que ce choix et ce caractère comportent accessoirement." Ça été là l'idée directrice de nos collègues américains dans toutes les conférences ; et c'est bien, il semble, la plus convenable aussi pour remplir la véritable intention de ceux qui ont institué cette commission internationale.

Ce serait, au reste, trop nous hâter que de traiter ici, au point de vue canadien exclusivement, toutes les questions importantes rentrant dans le vaste objet de l'enquête, à moins ou avant d'y avoir été appelés par notre propre gouvernement. Nous ne pouvons point, pour l'heure, supposer la continuation des commissaires américains, qui, ayant épuisé leurs fonds, ont fait ce premier rapport que nous avons mentionné. Or, jusqu'à ce que le Congrès donne son assentiment à ce rapport et vote le crédit demandé pour satisfaire entièrement à la loi de 1895, et jusqu'à ce que le gouvernement canadien en fasse autant, les deux commissions (si elles ne sont supprimées) demeureront frappées d'inertie.

Vos commissaires ont communiqué à leurs collègues des Etats-Unis toutes les données qu'avec les moyens à leur disposition ils ont pu obtenir sur la partie de la voie internationale comprise entre le lac Ontario et le lac Champlain. Ils ont fait un examen préliminaire d'un tracé "d'essai" du lac Saint-François à la rivière Richelieu. Encore que ce tracé atteste le caractère remarquablement favorable du pays, il ne se trouve pas, cependant, situé sur la plus courte ligne praticable, entre le lac Saint-François et le lac Champlain, en territoire canadien. Si la commission internationale est continuée, les

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

relèvements devront se poursuivre, avec le rassemblement de toutes les informations nécessaires pour l'appréciation détaillée des dépenses présumables ; ainsi que l'étude des lieux en vue de l'extension de cette voie internationale de navigation à forts tirants d'eau, sur la meilleure ligne, depuis le lac Saint-François jusqu'à Montréal. Les commissaires américains ne mentionnent pas particulièrement cette extension dans leur rapport (peut-être pour mieux indiquer à l'attention de New-York comme terminus) ; mais ils signalent la possibilité " d'exécuter les canalisations par parties séparées, de telle sorte que l'utilisation en commence dès la dépense faite." Ainsi, en complétant le *Ship Canal* de Niagara, on ouvrirait la communication avec le lac Ontario à la grande flotte d'acier à flot au-dessus de Niagara (flotte évaluée à plusieurs dizaines de millions), dont 300 bateaux ne peuvent pas franchir le canal Welland. De même aussi, la canalisation des points d'obstacle entre le lac Saint-François et le lac Champlain, avant qu'on ne construise de nouveaux canaux profonds du côté sud du Saint-Laurent, et la jonction du lac Champlain avec la rivière Hudson par un canal semblable, mettraient tout de suite la Nouvelle-Angleterre en communication avec tout le système des Grands-Lacs, quoique d'abord dans la mesure ou échelle moindre du canal Welland.

Le Canada n'avait pas été invité à s'appliquer à tel point spécial de l'enquête. Et comme il était dit dans l'arrêté du conseil que nous aurions à nous régler sur les indications énoncées par l'Acte du Congrès, nous nous sommes occupés de la section canadienne du tracé international. Si les études se continuent, on devra s'attendre, sans nul doute, que le Canada fournisse, pour sa part, des renseignements complets touchant cette section située dans son territoire. Nous avons espéré apporter plus de données propres à marquer la supériorité de la voie laurentienne pour la sortie de la flotte enfermée en amont de Niagara, soit à destination de Montréal, soit à destination de New-York ; mais les moyens de réaliser notre intention nous ont manqué l'année dernière.

A M. Cooley, membre ingénieur de la commission des États-Unis, celle-ci avait réservé le soin de recueillir les faits et les statistiques d'ordre technique ; et eu égard au temps et à l'argent dont il disposait, ce qu'il en a ainsi amassé est énorme aussi bien qu'inappréciable. L'apport de la commission canadienne est dû aux efforts de M. Monro, et à l'obligeant concours des administrations du Dominion et des provinces d'Ontario et de Québec. Mon présent rapport est annexé au compte rendu par M. Monro de ce qu'il a fait.

Si le gouvernement veut encore participer à cette entreprise internationale, nous demandons qu'une somme suffisante soit votée pour être employée, suivant les besoins, afin que si le Congrès, de sa part, continue la commission et lui assure les moyens d'achever son travail, le Canada aussi puisse poursuivre les études et l'appréciation des dépenses à faire, dans toute cette partie de la voie qui se trouve sur son territoire.

Vos commissaires viennent de consigner tous les faits essentiels, selon eux, pour montrer jusqu'à quel point ils se sont acquittés de leur tâche, et expliquer la situation actuelle des choses. Mais, après tout, comme il se peut que ce soit là leur dernier rapport, et, en outre, comme ils ont observé qu'il y a une diversité d'opinions dans le public et certaines idées fausses relativement à la création d'une voie internationale de grande navigation entre les Lacs et l'Atlantique, ils croient bon de donner, sur l'origine du mouvement à cet effet, sur les conditions dans lesquelles s'est produite la formation de la commission internationale, sur quelques-unes des raisons en sa faveur, et sur l'intérêt qu'y peut avoir le Canada, des informations qui seront peut-être utiles plus tard. Nous estimons cela d'autant plus à propos que déjà nos collègues américains ont conclu à la possibilité d'établir la voie, et à son exécution, absolument désirable, aussitôt que l'on aurait arrêté les plans pour la construire sans trop grands frais. Conclusion en tout point conforme au sentiment de vos commissaires.

## CONVENTIONS.

Cette question d'une voie internationale de grande navigation suivant d'autres tracés que ceux des routes existantes, n'est point neuve. Dès 1849, une "convention" avait lieu à Burlington, dans le Vermont, pour délibérer sur un projet de joindre le lac Champlain aux canaux du Saint-Laurent par un plus court chemin que par le canal Chambly, et à plus large et plus profond mouillage. Après cette assemblée, le gouvernement canadien, voici plus de quarante ans, fit étudier le tracé du canal Caughnawaga. L'hostilité au projet dans le Canada et le manque d'une communication semblable entre le lac Champlain et la rivière Hudson, firent cesser tous les efforts de ce côté.

Il y a eu plusieurs conventions, dans la région supérieure des Grands Lacs, depuis que le gouvernement fédéral a pris possession, en 1881, du canal Michigan au Sault-Sainte-Marie ; prise de possession qui a eu pour conséquence l'approfondissement, par ce gouvernement, des rivières Détroit, Sainte-Claire et Sainte-Marie, au tirant d'eau possible de 20 pieds, moyennant une dépense de 10 millions. Les travaux devaient s'achever en 1895 ; mais les eaux ont été si basses cette année-là qu'on n'a pu atteindre la profondeur assignée. Cet approfondissement, néanmoins, qui a fait doubler le tonnage, a fait en même temps "couper par la moitié les anciens taux de fret" ; et cela anime ceux qui préconisent l'extension de la voie profonde jusqu'à la mer, en les persuadant que les taux actuels, entre le lac Érié et l'Atlantique, seraient réduits aussi "à la moitié".

Après quelque douze "conventions" tenues à différentes villes des États-Unis et dans la région des Lacs ; après deux "bills" présentés par des *congressmen* du Minnesota, et dont le premier (1892) tendait à une entrée en négociation avec le Canada pour compléter et approfondir la voie navigable du Saint-Laurent,—Toronto, en 1894, convoqua sa convention, à laquelle les villes des États-Unis situées sur les Lacs furent invitées à se faire représenter. Il y vint un nombre de leurs représentants, qui avec la délégation canadienne formèrent l'*International Deep Waterways Association*. Celle-ci alla tenir sa première réunion à Cleveland, en 1895. De tout cela est né l'Acte du Congrès créant la Commission internationale.

## NAVIGATION SUR LES LACS SUPÉRIEURS.

Impossible ici, dans des bornes raisonnables, de donner une juste idée de l'accroissement extraordinaire que le transport par eau a pris sur ces lacs ; à tous les points de vue : rapidité, étendue, économie, efficacité, cet accroissement est sans pareil, même sur l'Océan. Plus de la moitié des meilleurs bâtiments à vapeur des États-Unis sont emprisonnés au-dessus de la chute de Niagara ; plus de la moitié du tonnage construit en 1896, aux États-Unis, a été mis à flot sur les Lacs. Parmi les steamers exclusivement à passagers, le *North West* et le *North Land* (déplacement, 5,000 tonneaux ; force, 7,000 chevaux ; vitesse plus de 21 milles à l'heure ; capacité, 550 places de premières), lesquels ont coûté \$700,000 chacun, ne sont inférieurs qu'aux plus récents *liners* établis sur l'Atlantique. Parmi 34 steamers construits en 1895-1896, il y avait un bateau à roues latérales, le *Buffalo*, qui était évalué à \$375,000, et un car-ferry d'acier, évalué à \$300,000.

Le mouvement de navigation commerciale a donné naissance, sur les rives sud, au-dessus de Niagara, à douze villes, dont cinq de plus de 200,000 âmes et une de plus d'un million d'âmes ; les autres ont plus de 20,000 habitants chacune. On compte dans la même étendue 23 formes de radoub. La plus grande, située au lac Supérieur, mesure 560 pieds sur 50, avec 18 pieds de fond.

Il y a dans les Lacs 63 stations de sauvetage de naufragés, 10 desquelles sont canadiennes ; sur les 53 appartenant aux États-Unis, 5 seulement ne se trouvent pas en amont de Niagara.

Ce qui fait que les transports sont économiques, c'est premièrement la profondeur de l'eau, et ensuite les dimensions des bâtiments, auxquels pratiquement on peut donner telle grandeur qu'on veut, car il n'y a qu'une écluse à franchir (aussi d'amples dimensions) pour arriver au lac Supérieur, et pas une entre Buffalo et Chicago.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les gros cargo-boats prennent à la remorque deux ou trois voiliers, portant chacun plusieurs mille tonneaux ; et, avec leurs machines à "triple expansion", ne consomment en grande marche que 2 livres de charbon par cheval-vapeur par heure. Normalement, la consommation par mille parcouru est de quatre cinquièmes d'once.

Une troisième cause d'économie, ce sont les installations spéciales qu'offrent les ports desservis, encore inusitées ailleurs et grâce auxquelles les chargements et les déchargements s'opèrent dans le minimum de temps, au moyen d'outillages appropriés, avec le moins possible de manutention. Ainsi, à certaines exploitations minières, on extrait le minerai, comme on extrairait le gravier de la sablière, avec la pelle à vapeur ; et des wagons sur rails viennent de verser dans la cale des bateaux. L'appareil King dit "ten legs", spécialement destiné à cet emploi, permet d'en décharger jusqu'à 5,000 tonnes en douze heures.

La marine de transport des Etats-Unis en activité sur les Lacs, au-dessus de la chute de Niagara, consiste en steamers d'acier et bâtiments à voiles, évalués à plus de 60 millions. Plusieurs steamers peuvent filer 16 milles à l'heure ; mais la marche moyenne est de 12 ou environ. Les *sailers*, construits aussi en acier, sont des bateaux de toue, dont un bon nombre prennent des chargements de 4,000 tonneaux ; quoique pouvant employer la voile, ils naviguent plutôt à la remorque. Pourvus d'une installation à vapeur, ils ne s'en servent que pour l'éclairage électrique, le service de timonerie et la manœuvre d'entrée et de sortie dans les ports. Le type du steamer faisant le fret, a 432 pieds de longueur, 48 de largeur et un creux de 28 (c'est-à-dire qu'il serait trop long de 180 pieds, trop large de 4, et calerait beaucoup trop pour le canal Welland) ; il est à deux fonds, compartimentés de manière à recevoir un lest d'eau et se vider avec la pompe ; il possède des machines à triple expansion, des cylindres de 24, 39 et 63 pouces de diamètre, ayant 7 pieds de jeu, et actionnés par des chaudières capables de supporter une pression utile de 160 livres. Ce vaisseau porte plus de 5,000 tonneaux bruts de minerai de fer en tirant seize pieds dix pouces d'eau.

La flotte totale des Etats-Unis sur les lacs (y compris le lac Champlain) comptait, en juin 1896, près de 3,000 bâtiments, de 1,300,000 tonneaux environ de jauge officielle ; parmi lesquels plus de 1,800 steamers, qui représentent environ un million de ces tonneaux. Il y a, en amont de Niagara, 300 steamers (les plus beaux corps naviguants des Lacs) qui sont trop longs pour passer les écluses à sas du canal Welland. Plus de la moitié de ceux-ci sont d'acier ou de fer, et sur les cinquante construits en dernier lieu, neuf seulement sont de bois ; tous les autres sont d'acier.

Le relevé officiel suivant des constructions neuves de l'exercice terminé fin juin 1896, montre quelle extension prend la marine en acier et fer sur les lacs :

25 bâtiments à vapeur—entièrement d'acier ou fer—tonnage brut..	64,592
5 " à voiles " " " "	13,684
6 barges " " " "	3,147
	81,423

La jauge moyenne des bâtiments de fer ou acier à flot sur les lacs est d'environ 1,500 tonneaux chacun, tandis que celle des caboteurs des Etats-Unis sur l'Atlantique et le golfe n'est que de 1,000 tonneaux.

Il existe, au-dessus de Niagara, huit chantiers de construction de navires en acier : dont trois dans l'Ohio, deux dans le Michigan, et un dans chacun des Etats de Wisconsin, Illinois et New-York. Excepté deux, ils ont été créés les dix années dernières.

Depuis 1890, environ 400 navires, jaugeant 200,000 tonneaux, se sont perdus sur les Lacs. Valeur approximative, \$6,000,000.

### MOUVEMENT DU TRANSPORT DE MINERAIS DE FER.

Les exploitations de minerais de fer sont la principale cause du merveilleux accroissement pris par la marine d'acier sur les lacs occidentaux. Elles ont donné lieu à un commerce de plus en plus considérable de charbon, auquel cette marine fournit un ample tonnage, à très bas prix, ainsi qu'à la fabrication sur place de l'acier destiné aux navires.

Depuis quarante ans, plus de 100 millions de tonnes de minerais ont été tirées des mines situées dans la région des Lacs ; dont 75 pour 100 dans les dix dernières années.

Les capitaux engagés dans les opérations d'extraction du minerai et dans celles de son transport par rail et par eau à cent vingt fourneaux en Ohio, en Pennsylvanie, à Buffalo et à Chicago, excèdent 250 millions de dollars, répartis comme suit :—

Mines.....	\$96,000,000
- Docks pour le minerai et outillage, sur le lac Supérieur et le lac Michigan.....	14,000,000
Chemins de fer d'exploitation des mines.....	32,000,000
Flotte employée au transport du minerai.....	46,000,000
Docks pour le minerai.....	15,000,000
Chemins de fer de transport aux fourneaux.....	28,000,000
Ensemble.....	\$231,000,000

Le transport sur ces lacs des minerais de fer utilisés aux Etats-Unis, est de 60 pour 100 de la production ; et, comme on l'a vu précédemment, la flotte qui s'y emploie représente au delà des deux tiers de la somme totale (\$64,000,000) à laquelle est évaluée la marine d'acier naviguant sur les Lacs.

Le fer est le plus important des métaux ; et déjà les Etats-Unis prétendent que leur production est plus forte que celle de tout autre pays. Le lac Supérieur est le centre le plus actif de cette production, de même qu'il en est assurément le plus remarquable par sa situation, l'abondance et la qualité de son produit. Il y a plus de deux cents mines ouvertes dans les cinq "Ranges" de Marquette, Menominee, Gogebic, Mesabi et Vermilion, sur le rivage des Etats-Unis ; sans parler des riches et excellents dépôts qui reposent encore intacts sur le rivage canadien. Ce sont des minerais de fer Bessemer, tant dur que doux, et de non-Bessemer. Ces derniers sont de natures, de variétés telles qu'il y en a qui se complètent en mélange, si bien que de deux minerais employés dans certaines proportions, on obtient un fer Bessemer. Cent chargements provenant de quatre des "ranges" ci-dessus, ont donné, aux analyses, 62 à 69 pour 100 de matière métallique. (Voir aux annexes.) Une partie du minerai du lac Supérieur va aux fourneaux établis sur le lac Michigan, mais la grosse masse est amenée à dix ports du lac Érié, d'où elle se transporte aux fourneaux qui sont dans l'Ohio et la Pennsylvanie occidentale, ainsi qu'à de grands centres d'usines à acier, tels que Cleveland, sur le lac Érié, une ville dont la population a quadruplé en moins de vingt ans. La production annuelle dépasse 10 millions de tonnes, quantité supérieure à celles de toutes les autres régions ; elle a fourni plus de la moitié des 8,622,000 tonnes de fonte fabriquées dans les Etats-Unis en 1896. Cette dernière quantité égale la production de la Grande-Bretagne, qui était la plus puissante productrice de fer et de houille. L'Angleterre importe en partie le minerai qu'elle élabore. On peut sûrement dire que de toutes les régions les plus abondantes en fer qui sont connues, dans le monde entier, aucune n'est comparable à la région entourant le lac Supérieur. Le transport par eau du minerai au lac Érié coûte un dixième de cent par mille,—moins du quart du taux le plus bas en usage jusqu'à présent sur les voies ferrées. A Cleveland, où se rencontre le meilleur coke de la Pennsylvanie occidentale, amené des fours par rail moyennant moins de \$2, le minerai se vend moins de \$3 la tonne.

Les exploitants de mines, les fabricants de fers et aciers, les constructeurs de navires, se sont prononcés pour la création d'une voie navigable à grands tirants d'eau entre le lac Érié et la mer Atlantique. Ils prétendent que minerai de fer, charbon, coke, steamers d'acier pourraient, étant exportés des Lacs par là, entrer en concurrence dans les marchés maritimes avec leurs similaires de toute provenance. De fait, on assure hautement qu'il est possible de faire provision au lac Érié de minerai, coke, charbon et chaux à des prix qui permettraient de fabriquer l'acier à meilleur marché qu'en tout autre lieu de la terre. Il nous est rapporté que MM. Carnegie et Rockefeller ont acquis le contrôle de la production de minerai du lac Supérieur, et qu'ils établissent en ce moment une voie ferrée destinée à transporter le minerai de fer, le charbon et le coke, dans des wagons de cinquante tonnes, au tarif le plus bas possible, entre les fourneaux et houillères et le lac Érié.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## COMMERCE DES SCIAGES.

Encore récemment, le tonnage des sciages était le plus important sur les Lacs, après celui des minerais ; il l'est beaucoup moins, maintenant que les expéditions de bois aux ports maritimes sont devenues peu considérables. La plus grande partie en est transportée aux villes mêmes des Lacs, pour y servir à la consommation ou être dirigée sur l'Ouest. Mais il y a apparence qu'un jour ou l'autre les wagons sans charge de lignes transcontinentales, prendront, pour leur retour du littoral du Pacifique, des sciages, qu'ils viendront décharger au bord du lac Supérieur. Une voie fluviale à eau profonde favoriserait alors infiniment ce mouvement commercial.

## COMMERCE DU CHARBON DE TERRE.

Ce produit vient après le sciage, au point de vue des quantités transportées par eau, qui ne forment pas, naturellement, la moitié de la consommation aux ports des Lacs. Plus de 11,000,000 de tonnes de houille, provenant de la Pennsylvanie, de l'Ohio, de la Virginie occidentale, ont été conduites au seul lac Érié : à peine la moitié en a-t-elle été expédiée de ses ports vers l'Ouest. Avec un outillage pour les transbordements, aux rivages des Lacs, et avec la ligne courte de chemin de fer proposée pour le fret, ligne à faibles pentes, à rails et ponts puissants, les charges des wagons pourront être augmentées de manière que la houille et le coke se transporteront jusqu'à la côte atlantique, s'il existe une voie fluviale ouverte aux bâtiments d'un grand tonnage, à meilleur marché qu'ils n'y seraient transportés par toute autre voie des États-Unis, depuis le lac Érié ou depuis n'importe quel autre point, la Nouvelle-Ecosse exceptée.

## GRAINS ET FARINES.

Jusqu'à présent, leur tonnage a été inférieur en quantité à ceux des bois, houilles et minerais ; mais, à raison de sa valeur, ainsi que de ses destinations, qui sont principalement les ports maritimes, où ces marchandises valent davantage, ce tonnage, d'ailleurs en continuelle augmentation, est le plus important. Toute réduction du fret devra donc avoir en cela l'effet le plus étendu, en même temps que le plus heureux. Et effectivement, toute réduction fait agrandir les surfaces mises en culture dans les régions (tels les Dakotas et les prairies canadiennes) qui n'ont de sortie que le lac Supérieur ; et agrandit aussi la sphère d'attraction de cette voie, du côté des régions plus méridionales qui ont le choix de plusieurs communications à l'Atlantique.

En 1896, les quantités totales de grains et farines (le baril de farine comptant pour quatre boisseaux et demi) reçues aux ports de mer, depuis la baie de Chesapeake jusqu'au Saint-Laurent, se sont élevées à 350 millions de boisseaux, à savoir : blé et farines de blé, 150 millions ; maïs, 107 millions ; avoine, 44 millions ; le reste en orge et seigle. New-York en a eu la plus forte part : 145 millions de boisseaux ; quantité qui excédait celle reçue par Baltimore, Boston et Philadelphie ensemble, et qui était plus que double de la part de tout autre port, tous grains compris, excepté le maïs, pour lequel Baltimore et la Chesapeake (Newport-News et Norfolk) l'approchaient de très près. Les quantités de maïs reçues aux différents points d'exportation ont été, cette fois-là, plus considérables qu'en années ordinaires. Montréal, seul port de mer accessible d'un Lac sans transbordement, se trouve, en ce qui est de la quantité reçue, au pied de la liste, au-dessous de Boston, de Philadelphie, de la Chesapeake, dont les ports ne communiquent que par rail aux Lacs, ou à la zone des blés ; mais la ville canadienne l'emporte sur Boston et sur Philadelphie en expéditions outre-mer.

Quantités de blé, maïs et farines reçues en 1896 :

	Blé.	Maïs.	Farine.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Barils.
A Buffalo . . . . .	54,400,000	47,800,000	10,384,484
A Montréal . . . . .	9,400,000	6,600,000	1,590,000

Buffalo a reçu par le Lac la totalité de ses 10 millions de barils de farine. Sur le million et demi de Montréal, il n'est venu que 133,000 barils par le Saint-Laurent, alors que 267,000 barils arrivaient à Ogdensburg par eau.

Sur les 150 millions de boisseaux de blé et farine amenés aux ports de mer, Montréal a reçu 16 millions 600,000 boisseaux, environ 11 pour 100.

Des 107 millions de boisseaux de maïs à ces mêmes destinations, Montréal a reçu 6 millions 600,000, environ 6 pour 100.

De la quantité totale de 19 millions 35,377 barils de farine dirigés sur des ports de mer (Nord-Atlantique), Montréal a eu 1 million 593,169 barils, soit 8 pour 100.

Des 65 millions de boisseaux de blé, quantité totale reçue à ces ports, il a eu 9 millions et demi, soit de 14 $\frac{3}{4}$  pour 100.

Sur les 350 millions de boisseaux de grains et farines reçus aux ports de mer (Nord-Atlantique), la quantité exportée a été de moins de 250 millions ; ce qui en a laissé pour la consommation plus de 100 millions, sans compter les expéditions de l'Ouest vers l'intérieur et qui n'ont pas atteint ces ports. Par exemple, en 1896, Buffalo recevait, par le Lac, 54 millions de boisseaux de blé, et New-York, par toutes voies ferrées et navigables, 28 millions de boisseaux seulement ; Buffalo encore, plus de 10 millions de barils de farine, et New-York, à peine 6 millions.

De 163 millions 400,000 boisseaux de grains reçus par Buffalo en 1896, 121 millions ont été expédiés par les voies ferrées, et 35 millions par le canal Erié. Ensemble, 156 millions. Sur les 10 millions et plus de barils de farine, 65,500 barils seulement ont passé par le canal Erié.

Buffalo possède cinquante-deux élévateurs fixes ou flottants, qui peuvent contenir 16 millions de boisseaux, et en "élever" ou prendre en vingt-quatre heures 6 millions. Le prix pour les opérations de passage du blé, y est de 1 cent et un huitième par boisseau ; à New-York, de 1 cent et trois quarts.

En exceptant l'année 1896, où l'affluence des grains et farines à Montréal a été exceptionnelle, ce commerce s'y est tenu dans une fluctuation telle, y a si peu augmenté d'une décade à l'autre, en comparaison de ce qui s'est vu aux autres ports de mer, qu'on peut bien dire qu'il y est resté stationnaire. Après avoir en 1878, pour la première fois, atteint le chiffre de 20 millions, puis en 1880 celui de 26 millions, il tombait à 16 millions en 1882, remontait à 21 millions en 1886, redescendait à 14 millions en 1888, remontait encore jusqu'à 28 millions en 1892, retombait encore à 16 millions en 1894, et, chose inouïe jusque-là, rebondissait à 30 millions en 1896, année où, pour donner ici le chiffre exact, on compte 30 millions 100,809 boisseaux, en y comprenant les pois et les provenances locales. Cette même année, la quantité reçue au port de Buffalo, par la seule voie du Lac, s'est élevée à 215 millions de boisseaux (farines et grains) ; tandis que les farines reçues à Montréal y ont été transportées principalement par les chemins de fer.

Les farines figurent, en 1863, dans le mouvement du commerce de Montréal, pour 1 million 193,486 barils. Et ce chiffre n'a été dépassé qu'en 1895, année où, ainsi qu'en 1896, les quantités ont été supérieures de 50 pour 100 à la moyenne des années antérieures. Avant 1895, on ne relève que trois années d'un million de barils à ce port.

C'est en 1879 que les quantités de blé reçues y ont été le plus considérables ; elles se sont alors élevées au chiffre total de 11 millions 313,000 boisseaux. Ce chiffre, en effet, n'y a pas encore été égalé.

En 1878, à peu près 22 millions de boisseaux de grains ont été transportés à Montréal. Dans les dix-neuf années suivantes (y compris la forte année 1896), la moyenne est restée inférieure à cette quantité. Ainsi donc aucune augmentation.

Comment expliquer ce fait, que notre principal port de mer n'a pu s'assurer une plus large part du commerce de l'extérieur par la voie fluviale ? Il ne paraît pas y avoir d'autre explication que le manque de communications navigables avec grand tirant d'eau ; en conséquence de quoi, le prix du fret amené des Lacs ne s'abaisse point. Les écluses approfondies du canal Welland, où les bateaux, après 1881, pouvaient prendre un tirant d'eau de douze pieds, permettent, depuis 1887, de porter l'immersion à quatorze pieds. Ogdensburg en tire avantage. Mais les canalisations du Saint-Laurent n'offrent pas même encore un mouillage de neuf pieds.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Des 34 millions 400,000 boisseaux de blé du Manitoba amenés du lac Supérieur dans les années 1894, 1895 et 1896, 14 millions 800,000 se sont exportés de New-York ; et 4 millions 700,000 de Montréal, la plus forte partie (2 millions 498,000 boisseaux) en 1896.

### LAC ÉRIÉ.

Il n'y a pas sur le globe un lac d'eau douce ni d'eau salée, où le mouvement commercial—tonnage et valeur—soit comparable à ce qui a lieu dans le lac Érié, malgré la presque entière cessation en hiver de la navigation, durant environ le quart de l'année.

Outre qu'il est le grand réservoir qui reçoit tous les produits agricoles venant par eau des lacs Huron, Michigan et Supérieur, et les retours fournis à ceux-ci par l'Est, le lac Érié possède un énorme tonnage local, employé sur ses côtes à transporter le minerai et le charbon, ou à desservir plus particulièrement une importante industrie manufacturière de fers et aciers le long du rivage sud, dans une étendue de trois cents milles, où sont espacées une douzaine de villes, à la fois ports de destination pour le minerai et ports d'expédition pour les produits agricoles et le charbon.

Voici un état indiquant le mouvement de ces ports, avec le tonnage affrété et le minerai reçu, en 1896 :—

Ports.	Bâtiments	Tonnage.	Minerai.
			Tonnes.
Toledo.....	80	29,905	301,794
Sandusky.....	96	46,375	58,667
Huron.....			226,515
Lorraine.....			191,445
Cleveland.....	267	271,609	2,313,170
Fairport.....			941,446
Ashtabula.....			2,272,822
Erié.....	63	38,671	847,849
Conneaut.....			327,623
Buffalo.....	388	191,853	545,101
	894	573,413	8,026,432

Le tonnage ci-dessus est celui enregistré dans les "registres" de douane, et comprend le mouvement des ports adjacents.

Cleveland a le tonnage le plus considérable, et la moyenne la plus forte par navire (1,000 tonneaux). A elle seule, cette circonscription entre pour le 5<sup>e</sup> du tonnage total des Etats-Unis (environ 1 million 300,000 tonneaux) dans le mouvement de tous les lacs, y compris le lac Champlain. Les ports de l'Érié ont presque la moitié du tonnage total des cinq grands Lacs ; et si Détroit (situé à quelques milles seulement de ce lac) était compté parmi ces ports, avec ses trois cents bateaux, de 175,000 tonneaux environ, le lac Érié représenterait à peu près 60 pour 100 du tonnage général de l'ensemble des Lacs.

On dit que Cleveland est le plus grand port de construction navale du monde, après la Clyde, et le plus grand marché de minerai de fer. La population y aurait quadruplé depuis vingt ans, cette ville tenant le premier rang, aux Etats-Unis, dans la production du fer et de l'acier, ainsi que dans les industries qui s'y rapportent, et étant en même temps le principal centre de réception et de distribution de minerai et de charbon ; outre que presque la moitié de la population des Etats-Unis se trouverait dans un rayon de quatre cents milles.

Ces faits expliquent la force du sentiment public en faveur d'une voie sans obstacle entre le lac Érié et la mer, la coalition de l'industrie agricole et de l'industrie marinière à la convention tenue à Cleveland en 1895, et ses résultats.



Sur les huit chantiers en activité au-dessus de Niagara, deux sont établis à Cleveland, un à Buffalo, un à Toledo (cela fait la moitié sur le lac Érié), un dans la rivière Détroit et un sur chacun des lacs Huron, Michigan et Supérieur.

Buffalo, la seconde ville de l'Etat-Empire de New-York par sa population et la troisième sur les Grands Lacs, a, dans le commerce de grains, farines et bestiaux, la même prééminence que Cleveland dans le commerce de minerai et d'acier.

Ces deux cités du lac Érié sont beaucoup plus peuplées qu'aucune ville canadienne. Buffalo compte, paraît-il, 365,000 habitants. Il y a dans son port cinquante-deux élévateurs, pouvant recevoir en magasinage 26 millions au moins de boisseaux, et où s'est opérée, en 1896, la manutention de 170 millions de boisseaux de céréales en grains. Buffalo se dit le plus grand entrepôt du monde pour les farines, et le plus grand marché pour le bétail : en 1896, on y a évalué les arrivages de farines (par le lac) à 10 millions de barils, et les entrées d'animaux vivants à 7 millions de têtes. Les principaux articles qui y viennent par le lac sont les grains, farines, minerais, sciages, cuivre, fers en gueuse, glucose, lards et saindoux. Principales expéditions par eau en 1896 : charbon, 2,400,000 tonnes ; sucre, 1,200,000 barils ; ciment et plâtre, 670,000 barils ; sel, 621,000 barils. Ensemble, près de 3,000,000 de tonnes.

Ce mouvement de transport si considérable est menacé par la création, à Cleveland, d'une flottille de barges en acier, destinée à faire un service direct, par le canal Érié, entre les ports sur le lac et New-York. Elle se compose d'un *propeller*, ayant coûté \$15,000, et de cinq barges de 250 tonneaux, ayant coûté chacune \$6,000 ; ensemble \$45,000. Elle a fait deux voyages en 1895, dans lesquels elle a parfaitement supporté les tempêtes du lac, où, du reste, se tient un remorqueur de renfort. Cette première flottille va être augmentée de deux ou trois autres.

#### NÉCESSITÉ D'UNE GRANDE VOIE NAVIGABLE DE SORTIE.

L'expérience d'emploi de grands bateaux sur le lac Érié, depuis 1880, ayant fait réduire les anciens prix de fret, entre Buffalo et les lacs Supérieur et Michigan, de la moitié environ (ce qui sauve plusieurs millions aux expéditeurs), a convaincu les représentants de ces centaines de millions qui sont engagés dans le commerce des "Lacs d'en haut" qu'une extension des voies de grande navigation jusqu'à l'Atlantique procurerait une économie annuelle de plus de millions qu'il n'en faudrait pour payer l'intérêt des sommes dépensées aux travaux, si considérables qu'ils puissent être.

L'année dernière (1896), un steamer est entré dans le port de Buffalo avec 206,673 boisseaux de maïs, ou 5,787 tonneaux bruts ; un autre avec 176,800 boisseaux de blé, ou 5,304 tonneaux bruts. Ce sont jusqu'à présent les deux plus forts chargements qui aient eu lieu sur les Lacs.

Il est évident, par ce qui précède, que la voie ne s'exécutera que sur la meilleure ligne conduisant à New-York. L'important pour le Canada est de savoir si cette ligne sera internationale.

Une seule ligne internationale est possible, celle du Saint-Laurent au lac Champlain. Elle aurait cet avantage, qu'elle permettrait d'étendre le système des communications navigables jusqu'à Montréal, et ainsi de donner accès à la voie la plus courte pour atteindre l'Europe. Cela, joint à cette autre considération encore, qu'avec la ligne Saint-Laurent-Champlain on aurait une plus grande étendue de chenaux profonds et larges, un plus court développement de canaux artificiels, un moindre nombre d'écluses, est ce qui a donné l'idée d'instituer la commission internationale.

Le Canada n'est guère moins intéressé à la création de cette ligne navigable que les Etats-Unis. Il y trouverait l'occasion de tirer de ses canaux toute l'utilité qu'il en attendait et qu'ils n'ont pas eue encore, c'est-à-dire de détourner par eau vers le Saint-Laurent une très large part du commerce de l'Ouest. En outre, elle donnerait lieu à une navigation directe et active de transport entre Montréal (l'Ottawa de même) et le lac Champlain, ainsi que la région frontière de la Nouvelle-Angleterre, l'Hudson et New-York. Enfin, elle ouvrirait la communication la plus économique avec Chicago, Duluth et Fort-William sur le lac Supérieur.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Un des ingénieurs les plus distingués des Etats-Unis, qui a construit l'aqueduc de Croton, qui a été l'ingénieur en chef des chemins de fer *Hudson River et Erie Canal et Western*, feu John B. Jarvis, dans un rapport, le 13 février 1855, en parlant de l'effet que pouvait avoir la confection du canal Caughnawaga, complété par une communication semblable entre le lac Champlain et la rivière Hudson, disait :—

“ En vue de l'ampleur que le mouvement des Lacs devra prendre avec l'étendue et l'excellence des voies ouvertes au transport, cette nouvelle ligne de navigation intérieure, par la grandeur des proportions suivant le plan tracé, par l'importance commerciale, sera sans égale sur le globe. Où réaliser ailleurs cette idée, d'un navire de 500 à 700 tonneaux, recevant son chargement dans un port situé en plein continent, puis effectuant sans être allégé en cours de route, ni éprouver la contrariété d'un courant, un voyage de deux mille milles, pour venir à un port de l'Océan ? ”

Rien ne marque mieux les merveilleux progrès de la navigation commerciale dans les Grands-Lacs que ces mots là : “ un navire de 500 à 700 tonneaux ”, à cette heure où tant de bâtiments en activité au-dessus de Niagara portent jusqu'à 5,000 tonneaux et même plus encore !

Au présent rapport sont joints quelques tableaux, indiquant les quantités de produits reçues à certains ports sur le Saint-Laurent et sur l'Atlantique, et les quantités qui en ont été expédiées de ces mêmes ports, le mouvement de tonnage, à la descente et à la remonte, sur les canaux du Saint-Laurent, Welland et du Saut-Sainte-Marie ; ainsi que les taux de transport des grains, des Lacs supérieurs aux ports de mer, durant une série d'années.

A la demande des commissaires des Etats-Unis, nous attachons à ce rapport (*voir annexe A*) un mémoire, préparé par le président de la commission canadienne, sur les arrangements à faire par traité au sujet de la voie internationale—comme le prévoient l'Acte du Congrès et l'arrêté du conseil canadien—mémoire qui a été soumis à la commission américaine et approuvé par elle dans sa dernière réunion, à Détroit.

O. A. HOWLAND,  
THOMAS MONRO,  
THOMAS C. KEEFER.

## ANNEXE A.

## D'UNE COUR INTERNATIONALE.

MÉMOIRE—présenté par le Président de la commission canadienne et approuvé par la Commission internationale.

DÉTROIT, 21 décembre 1896.

D'après la commission donnée par le Président des Etats-Unis en vertu de l'Acte du Congrès, et dont les termes sont reproduits dans l'arrêté pris en conseil du Gouverneur général, nommant les commissaires canadiens et déterminant leurs fonctions, il paraît que c'est dans le cas où la canalisation de grande navigation aurait nécessairement, à cause des territoires traversés, les caractères de voie internationale, et dans ce cas seulement, que les commissaires doivent faire connaître quels arrangements internationaux pourraient assurer l'usage des canaux aux navires et au commerce des Etats-Unis.

Et comme, selon le rapport actuel de la commission des Etats-Unis, il faut tout d'abord constater qu'une voie internationale seule est réalisable, ce qu'on ne pourra faire avant qu'on ait obtenu les moyens d'étudier tous les tracés possibles, il n'y a donc pas encore lieu à entrer dans l'examen de conventions et conditions générales internationales.

Il y a, cependant, une chose à laquelle les circonstances, ce semble, demandent que l'on donne quelque attention dès à présent.

La disposition des deux pays à s'entendre sur des arrangements devra dépendre en partie, sans aucun doute, de l'existence ou de l'absence d'une organisation satisfaisante, pour prévenir ou terminer, éventuellement, les différends, par rapport à l'interprétation et à l'exécution du traité. Ce point comportera donc un examen de la possibilité d'établir quelque cour, soit de judicature ou d'arbitrage, chargée d'apprécier et régler ces différends, ainsi que les autres qui pourraient naître entre l'Empire britannique et les Etats-Unis. Et vu qu'une négociation tendant à la création d'un tribunal d'arbitrage permanent, est commencée entre leurs gouvernements, peut-être est-il à propos que la commission, à l'occasion de son rapport, soumette les observations qui peuvent lui paraître utiles sur le but, la forme, les attributions d'une telle institution, en tant que la chose touche le sujet de ses recherches.

Le sentiment populaire n'étant point négligeable dans la considération de ce que le traité devrait contenir, il faut rappeler ici les vues exprimées déjà par de grandes conventions, lesquelles, quoique non officielles, quoique purement volontaires, n'étaient pas moins très représentatives. La première convention fut une assemblée internationale, qui eut lieu à Toronto en septembre 1894. La seconde, le *Mississippi Congress*, se tint à Saint-Louis quelques semaines après, et était composée de personnes déléguées par les corps de commerce et les municipalités d'une très grande région des Etats de l'Ouest.

La troisième assemblée fut autre que la première réunion annuelle de l'*International Deep Waterways Association*, tenue à Cleveland, Ohio, en septembre 1896; il s'y trouva une foule d'hommes occupant une place éminente dans le commerce, le barreau et la politique, y compris plusieurs délégués officiels d'Etats, villes, chambres de commerce, etc.; et tout ce monde-là venu de seize Etats de l'Union et huit provinces et territoires du Canada. Il y avait des membres du congrès, de législatures d'Etat, du parlement et des législatures provinciales du Canada, avec des légistes en haute réputation.

La nécessité d'une cour internationale entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne fut un sujet important de discussion à ces assemblées, qui toutes les trois adoptèrent la résolution suivante :—

“Résolu.—Préparatoirement à cette action commune pour le bien des deux pays, il est désirable qu'une cour permanente soit instituée pour résoudre les questions de nature

internationale qui pourraient surgir entre les populations et gouvernements de l'Empire britannique et des Etats-Unis."

Le *Mississippi Congress* y ajouta les mots "ainsi que du Mexique."

La *Deep Waterways Association*, à la convention de Cleveland, accentua la résolution par cet autre article :—

"On appelle encore et tout particulièrement l'attention sur l'établissement si désirable d'une cour internationale permanente, selon le vœu formulé à Toronto, en 1894, à la séance où cette association s'est organisée."

Cette résolution doit paraître d'autant plus importante qu'elle fut prise après une exposition très complète, par le président, dans son discours en ouvrant la convention, des raisons pour en adopter le principe, et après un débat sur la possibilité, la nécessité et la forme du tribunal.

Cette dernière convention a donc réaffirmé sans restriction la résolution originaire. On trouve l'expression entière de ses vues dans l'*Official Report of the International Deep Waterways Association Convention* (pp. 47-61), dont je joins au présent mémoire un exemplaire.

Ces vues portent sur différents points, à savoir :—

1° Que les rapports de constitution, de législation et d'intérêt existant entre l'Empire britannique et les Etats-Unis font des deux pays un champ singulièrement propre pour l'essai d'une institution internationale de cette nature.

2° Que l'institution devrait recevoir la forme de cour permanente, et non de cour de juges *ad hoc*.

3° Que ses membres devraient être, ou le plus grand nombre au moins, choisis dans les hautes cours d'appel des deux pays, et peut-être même par elles. (Ce principe ne serait point violé par l'adjonction d'une minorité d'assesseurs particuliers, soit en permanence soit en des cas spéciaux.)

4° Que la cour devrait être modelée sur quelque corps judiciaire national comme la cour suprême des Etats-Unis, plutôt que sur les tribunaux d'arbitrage ; c'est-à-dire que les affaires devraient y être décidées par des fonctionnaires permanents, appartenant aux magistratures des deux pays, et non point par un arbitre pris chez une nation étrangère ou désigné par elle.

5° Que si ces conditions étaient observées, la création de la cour constituerait entre les deux pays, dans l'ordre judiciaire, une union fédérale, et on aurait ainsi la meilleure assurance que ses décisions seraient respectées et obéies de part et d'autre, l'exécution en fût-elle encore laissée au soin des autorités législatives ou administratives locales.

Quoique la commission n'ait eu ni le temps ni l'occasion de mûrement considérer un sujet si important, et par conséquent ne puisse émettre aucun vœu positif, elle a cru remplir un devoir en rappelant l'opinion exprimée par tant de corps publics, ainsi que les motifs qui paraissent avoir déterminé cette adhésion générale.

La commission voudrait faire une autre observation. L'hésitation qu'on sentira peut-être à s'astreindre par traité à l'établissement d'une cour internationale permanente, viendra probablement d'un doute sur la force de ses décisions. Celles-ci, par la nature des choses, ressembleraient plus aux recommandations d'un juge à un jury, dont la déclaration doit se fonder sur tel ou tel point de droit, qu'aux décrets d'une cour de justice ordinaire, qui peuvent être mis à exécution contre les individus et les localités par le pouvoir supérieur de l'Etat quand son intervention est réclamée. A l'égard de la cour mixte, il n'y aurait point de pouvoir correspondant pour en faire exécuter les décisions sur le territoire des deux parties au traité. Leur exécution ou observance dépendrait donc de l'agrément de la nation. Les deux pays seront plus portés sans aucun doute à préférer une institution judiciaire, dans laquelle ils verront une cause d'union extra-constitutionnelle et de mutuelle confiance, à ces corps constitués plus ou moins par une main étrangère et dont l'existence même annonce bien plus la division et la défiance que l'union entre les peuples en arbitrage. Au reste, si le public généralement se pénétrait de l'idée, que la cour internationale représenterait en permanence un principe d'union, — tout comme la *Supreme Court* des Etats-Unis, cet élément de leur union fédérale—en mettant ordre à ce que la justice soit gardée entre les sujets et gouvernements des deux

grands pays, le problème de la soumission à ses décrets serait bien simplifié. Les Etats exercent leurs actions ou réclamations, nécessairement, par ministère d'agents : on pourrait rédiger un corps de procédure et instituer un pouvoir exécutif, chargé de mettre à effet les décrets en opérant par injonction ou défense sur les actes des personnes. L'acte défendu, et de ce moment devenu illégal, tomberait alors sous la juridiction des tribunaux locaux d'instance inférieure et d'appel.

Bien que la partialité locale nuise parfois à la justice dans les conflits de demandes entre nationaux et étrangers, ce serait véritablement une trop terrible accusation que d'alléguer que la justice, aujourd'hui, se fausse dans la majeure partie de ces cas-là. Mais qu'on le remarque : la tendance de l'institution proposée, de cette cour commune de judicature, si on la constituait d'après les principes précédemment exposés, serait précisément de faire, avec le temps, disparaître des contestations entre les sujets des deux gouvernements toute distinction fâcheuse, toute jalousie nationale.

L'importance extrême d'un pareil résultat, pour le bien des deux nations et pour celui de la civilisation, et ses rapports avec l'objet de cette commission, semblaient justifier la liberté que celle-ci prend de soumettre, très respectueusement, ces représentations aux gouvernements respectifs.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

EXTRAIT d'un rapport fait au ministère de la Guerre à Washington, par le général J. M. Wilson, l'ingénieur en chef, de l'armée des Etats-Unis, sur un relevé préliminaire pour un canal de navire entre les Grands Lacs et la Rivière Hudson, en date du 13 juillet 1897, ce relevé ayant été fait par le major T. W. Symons. (Imprimé dans les documents de la session du 55e congrès, document n° 86.)

“ Le major Symons dit qu'il y a trois routes possibles pour un canal de navires, entièrement sur le territoire américain entre les Grands Lacs et les eaux navigables de l'Hudson.

“ La route en premier lieu mentionnée s'étend du lac Érié, *via* le haut de la rivière Niagara, jusque dans le voisinage de Tonawanda ou Lasalle, puis par un canal avec écluses jusqu'au bas de la rivière Niagara à ou près de Lewiston, ou jusqu'à quelque endroit sur le lac Ontario, puis à travers le lac Ontario jusqu'à Oswego; puis en remontant les rivières Oswego et Oneida jusqu'au lac Oneida et à travers le lac Oneida; puis à travers la hauteur des terres jusqu'à la rivière Mohawk, et en descendant cette rivière jusqu'à l'Hudson, à Troy; puis en descendant l'Hudson. Cette route est désignée sous le nom de route d'Oswego.

“ La seconde route suit la ligne du canal Érié à partir du lac Érié et la rivière Niagara jusqu'à l'Hudson, ou par cette ligne modifiée de manière à fournir un canal descendant continuellement depuis le lac Érié jusqu'à l'Hudson. Elle est désignée sous le nom de route du canal Érié.

“ La troisième route coïncide avec la première depuis le lac Érié jusqu'au lac Ontario, passant de là à travers le lac Ontario, jusqu'au fleuve Saint-Laurent et en descendant ce fleuve jusqu'à quelque endroit près d'Ogdensburg; puis traversant l'Etat de New-York jusqu'au lac Champlain et remontant ce lac jusqu'à sa tête, et delà suivant en général la route du canal Champlain jusqu'à l'Hudson à Troy. Bien que l'officier local la mentionne comme une route possible, il est d'opinion, pour les raisons énoncées, que ce n'est pas une route praticable.

“ Le rapport mentionne encore une autre route—la route du Saint-Laurent à Champlain—qui toute, à l'exception d'une petite portion, se trouve dans les Etats-Unis.

“ Il discute dans ce rapport les mérites relatifs de ces routes, et l'officier local est d'avis que la meilleure route pour le canal projeté est celle qui passe par la rivière Niagara, le lac Ontario, Oswego, le lac Oneida, et les rivières Mohawk et Hudson; que pour construire ce canal à partir des grands lacs jusqu'à l'océan, par aucune des routes possibles mentionnées, il faudrait dépenser, en chiffres ronds, \$200,000,000, en comptant en très grande mesure sur l'action de l'Etat de New-York relativement à ses canaux, coursiers d'alimentation, réservoirs, etc.; que pour entretenir le canal et le conserver ainsi que ses ouvrages en bon état de réparations, y compris le manœuvrement des écluses, ponts, etc., et l'entretien des chenaux dans les rivières, des réservoirs, coursiers d'alimentation, etc., il faudrait, en chiffres ronds, dépenser \$2,000,000 par année, et qu'un tel canal, s'il était construit, n'aurait aucune valeur militaire. Il est de plus d'opinion que la construction de ce canal n'est pas un projet digne d'entreprise par le gouvernement général, parce que les bénéfices qu'il pourrait en retirer ne seraient pas, à proprement parler, proportionnés au coût de sa construction.

“ Le major Symons est aussi d'opinion que le canal Érié, lorsqu'il sera agrandi selon les plans actuels de l'Etat de New-York, si l'on écarte toutes les restrictions imposées par l'Etat pour son usage, donnera des avantages commerciaux virtuellement égaux à ceux qu'offrirait un canal de navires; et que, s'il est encore amélioré par l'agrandissement de manière à permettre aux barges de 1,500 tonneaux de passer, en faisant les changements nécessaires d'alignement qui donnent un canal continuellement descendant tout le long depuis le lac Érié jusqu'à l'Hudson, et en canalisant la rivière Mohawk, ce canal amélioré, navigué par les barges, permettrait de transporter le fret entre l'est et l'ouest à meilleur marché que par un canal de navires navigué par les grands navires des lacs ou de l'océan. Et le major Symons dit que l'agrandissement du canal Érié, tel que recommandé, avec toutes choses adaptées au transport de tonnage des lacs, est un projet méritant d'être entrepris par le gouver-

nement général, parce que les avantages à en retirer seraient proportionnés au coût, que l'on évalue approximativement à un quart de celui d'un canal de navires.

“ Le coût des relevés nécessaires pour un canal de navire, par la route Niagara-Oswego est évalué à \$190,000. Un relevé entièrement indépendant pour l'agrandissement du canal Erié et la canalisation de la rivière Mohawk coûterait, selon l'estimation, \$125,000. On estime de plus qu'un relevé commun pour le canal de navires Niagara-Oswego, et pour l'agrandissement du canal Erié, coûterait \$250,000. A ce propos, il est dit dans le rapport que ces relevés doivent précéder la préparation des plans et devis détaillés du coût des améliorations, et que tout le projet des relevés est basé sur l'usage d'écluses de type ordinaire et de la dimension mentionnée dans ce rapport.”

## INDEX.

	Page dans le rapport du ministre.	Par- tie.	Page.
<b>A</b>			
ACCIDENTS :—			
Chemin de fer Intercolonial. ....		I	90
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. ....		I	120
Chemins de fer en général. <i>Voir aussi</i> "Statistique des chemins de fer" .....		I	51
<b>B</b>			
BAIE DES CHALEURS, Chemin de fer de la—Exploitation par le gouvernement. ....		I	28-96
BAIE VERTE, Canal de la—Dépense, relevé hydrographique. ....		II	6
BEAUHARNOIS. <i>Voir</i> Canal de .....		I	7
BOYD, M. J. <i>Voir</i> "Canal du Saut-Sainte-Marie" .....		I	121
BROWN, M. F. R. F. <i>Voir</i> "Surintendant de la division mécanique" .....		I	78
<b>C</b>			
CANAL TRENT :—			
Description des travaux .....		I	14
Dépenses .....		II	22
Exploitation et entretien. ....		I	46
Nouveaux travaux .....		I	
Rapport de l'ingénieur-surintendant. ....		I	130
Niveau de l'eau à chaque écluse. ....		I	143
CANAL WELAND :—			
Domages faits à la propriété. ....		I	167
Description du canal, etc. ....		I	9
Dépenses .....		II	14
Amendes perçues. ....		I	168
Esquisse montrant une section .....		I	31
Exploitation et entretien. ....		I	48
Rapport de l'ingénieur-surintendant. ....		I	164
Profondeur de l'eau sur les buscs. ....		I	169
CANAL DE WILLIAMSBERG :—			
Description des travaux .....		I	7
Dépenses .....		II	12
Exploitation et entretien. ....		I	47
Rapport de l'ingénieur-surintendant .....		I	152
COMPTABLE en chef de l'Intercolonial—Relevés du. ....		I	70
Embranchement de Windsor .....		I	99
CARTES accompagnant le rapport .....		I	16
COMPTABLE de la division mécanique de l'Intercolonial. ....		I	85
Île du Prince-Edouard. ....		I	114
CANAL MURRAY :—			
Description des travaux .....		I	8
Dépenses .....		II	21
Exploitation et entretien .....		I	47
Rapport de l'ingénieur-surintendant. ....		I	160
COMITÉ des chemins de fer du Conseil privé—Rapport du secrétaire. ....		I	173
CHEMIN de fer Oxford et New-Glasgow—Dépenses de construction. ....		II	36
CANAL RIDEAU :—			
Rapport de l'ingénieur-surintendant. ....		I	114
Dépenses .....		II	18
Description de la route. ....		I	12
Exploitation et entretien. ....		I	46
Embranchement de Perth. ....		I	12
Profondeur de l'eau sur les buscs. ....		I	149



	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
<b>C</b>			
<b>CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE :—</b>			
Construction et exploitation.....		I	31
Dépenses.....		II	24
Description des travaux.....		I	10
Rapport du surintendant.....		I	121
<b>CANAL DE SOULANGES :—</b>			
Construction.....		I	31
Description des travaux.....		I	16
Rapport de l'ingénieur.....		I	124
Dépenses.....		II	25
Esquisse indiquant une section.....		I	31
<b>CANAL DE SAINT-PIERRE :—</b>			
Description des travaux.....		I	16-41
Dépenses de construction.....		II	5
Exploitation et entretien.....		I	48
Rapport de l'éclusier et receveur.....		I	170
<b>CHEF d'exploitation des chemins de fer de l'Etat—Rapport du :—</b>			
Baie des Chaleurs.....		I	96
Intercolonial.....		I	53
Ile du Prince-Edouard.....		I	101
Embranchement de Windsor.....		I	97
<b>CHEMIN de fer de l'Ile du Prince-Edouard :—</b>			
Accidents.....		I	120
Comptable et trésorier, états de comptes.....		I	108
Comptes du capital et du revenu.....		I	27
Dépenses de construction.....		II	38
Rapport du chef d'exploitation.....		I	102
Longueur de la ligne.....		I	5
Comptable de la division mécanique.....		I	114
Matériel roulant.....		I	27
Frais d'exploitation.....		I	27
Rapport du surintendant.....		I	102
<b>CANAL DU RAPIDE PLAT :—</b>			
Description de la route.....		I	8
Agrandissement.....		I	39
Entretien.....		I	153
Description des nouveaux travaux.....		I	
Rapport de l'ingénieur-surintendant.....		I	153-159
<b>CANAL TAY, dépenses—Voir "Canal Rideau"</b>		II	23
<b>CANAL DES GALOPS :—</b>			
Construction.....		I	154
Description de la route.....		I	8
Agrandissement.....		I	155
Améliorations.....		I	40
Entretien.....		I	160
Nouveaux travaux.....		I	39
Rapport de l'ingénieur-surintendant.....		I	154-156
<b>CANAL DE GRENVILLE :—</b>			
Agrandissement.....		I	36
Description des travaux.....		I	12
Dépenses.....		II	16
Exploitation et entretien.....		I	45
Rapport de l'ingénieur dirigeant.....		I	131
Profondeur de l'eau sur les buses.....		I	136
<b>CANAL DE LACHINE :—</b>			
Construction.....		I	35
Dépenses.....		II	7
Description de la route.....		I	7
Agrandissement.....		I	35
Amendes perçues.....		I	138
Exploitation et entretien.....		I	43
Rapport de l'ingénieur dirigeant.....		I	128
Profondeur de l'eau sur les buses.....		I	134
<b>CANAL DE CORNWALL :—</b>			
Construction et agrandissement.....		I	37-150
Description des travaux.....		...	7
Dépenses.....		II	11
Exploitation et entretien.....		I	47-150
Rapport de l'ingénieur-surintendant.....		I	150-157

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	Page dans le rapport du ministre.	Par- tie.	Page.
<b>C</b>			
CANAL DE LA CULBUTE :—			
Dépenses .....		II	17
COMMISSION des voies de grande navigation—Rapport des commissaires canadiens .....		VII	3
Mémoire sur une cour internationale .....		VII	14
Symons, major T. W., Extrait du rapport du .....		VII	17
CHEMIN de fer de Prolongement-Est—Dépenses de construction .....		II	33
CANAL DE LA POINTE FARRAN :—			
Construction et agrandissement .....		I	38-152
Description des travaux .....		I	7
Entretien .....		I	159
Rapport de l'ingénieur-surintendant .....		I	152-159
CHEMIN de fer Canadien du Pacifique :—Travaux d'arbitrage dans la Colombie-Britannique .....		I	28
De la côte du Pacifique à Montréal, distance .....		I	4
Dépenses de construction .....		II	22-29
CHEMIN de fer du Cap-Breton :—Dépenses de construction .....		II	35
CANAL de Carillon :—			
Description du canal .....		I	11
Dépenses .....		II	16
Exploitation et entretien .....		I	45
Rapport de l'ingénieur-surintendant .....		I	131
Profondeur de l'eau sur les buses .....		I	136
CHEMIN de fer d'embranchement de Carleton :—Dépenses de construction .....		II	34
CANAL Chambly :—			
Description du canal .....		I	14
Dépenses .....		II	20
Amendes perçues .....		I	138
Exploitation et entretien .....		I	44
Rapport de l'ingénieur-surintendant .....		I	132
Profondeur de l'eau sur les buses .....		I	137
CHEMIN de fer Annapolis et Digby :—Dépenses pour construction .....		II	40-115
COMPTABLE et auditeur du ch. de fer I.P.-E.—Relevés .....		I	108
COMPTABLE du département :—Relevés .....		II	3
Dépenses pendant l'exercice .....		II	3
à compte du capital .....		II	41
pour construction et entretien des canaux .....		II	5
et recettes de l'Intercolonial .....		II	32
Remboursements de péages de canaux .....		I	31
Péages perçus sur chaque canal .....		II	28
Loyers de chutes d'eau, etc. ....		II	30
Récapitulation—Chemins de fer et canaux .....		II	42
Loyers perçus .....		II	27
Subventions aux chemins de fer .....		II	43
CANAL de la Baie-Verte :—Dépenses pour levé hydrographique .....		II	6
CANAL de Beauharnois :—			
Description de la route .....		I	
Dépenses .....		II	7
Exploitation et entretien .....		I	8
Rapport de l'ingénieur-surintendant .....		I	44
Profondeur de l'eau sur les buses de l'écluse .....		I	130
Amendes perçues .....		I	135
			138
<b>D</b>			
DÉPUTÉ du ministre, rapport du .....		ix	
Baie des Chaleurs, ch. de fer de la .....		xiv	
Chemin de fer Canadien du Pacifique, travail des arbitres .....		x	
Canaux .....		xxxvii	
Commission des voies de grande navigation .....		xxxix	
Dépenses pour les chemins de fer .....		x	
canaux .....		xxxvii	
Chemin de fer de l'Etat en exploitation .....		xi	
Intercolonial .....		xi	
Ile du Prince-Edouard .....		xiii	
Embranchement de Windsor .....		xiii	
Chemins de fer subventionnés .....		xiv	
DEVLIN, M. R. Voir "Statistique des canaux" .....			V



# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	Page dans le rapport du ministre.	Par- tie.	Page.
<b>I</b>			
INGÉNIEUR EN CHEF et député du ministre—Rapport du— <i>Suite.</i>			
Pièces incluses dans le rapport .....		I	17
Chemin de fer Intercolonial .....		I	20
Canal de Lachine—Construction et agrandissement .....		I	35
Exploitation et entretien .....		I	43
Canal du lac Saint-Louis .....		I	35
Longueur des chemins de fer du Canada .....		I	51
Canal Murray—Equipement .....		I	37
Exploitation et entretien .....		I	47
Opérations des chemins de fer de l'Etat .....		I	19
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard .....		I	27
Statistique des chemins de fer .....		I	50
Subventions aux chemins de fer .....		I	49
Chemin de fer sous le contrôle de l'Etat .....		I	18
Canal du Rapide-Plat—Agrandissement .....		I	39
Canal Rideau—Exploitation et entretien .....		I	46
Matériel roulant des chemins de fer .....		I	52
Canal du Saut-Sainte-Marie—Construction .....		I	31
Canal de Soulanges—Construction .....		I	31
Ecluse de Sainte-Anne—Construction et entretien .....		I	45
Ecluse de Saint-Ours—Construction et entretien .....		I	45
Canal de Saint-Pierre—Entretien .....		I	48
Canal de la Vallée de la Trent—Construction .....		I	36
Exploitation et entretien .....		I	40
Canal de Welland—Exploitation et entretien .....		I	48
Canaux de Williamsburg—Exploitation et entretien .....		I	47
Embranchement de Windsor .....		I	26
INGÉNIEUR EN CHEF de l'Intercolonial—Rapport de .....		I	59-98
Embranchement de Windsor .....		I	97
INTERCOLONIAL :—			
Accidents .....		I	90
Comptable et trésorier—Etats de compte .....		I	70
Comptes du capital et du revenu .....		I	4
Rapport de l'ingénieur en chef .....		I	59
Description de la route .....		I	3
Dépenses .....		II	32
Rapport du chef d'exploitation .....		I	53
Longueur de la route .....		I	18
Comptable de la division mécanique .....		I	85
Surintendant de la division mécanique .....		I	79
Matériel roulant .....		I	21
Statistique du trafic .....		I	20
Frais d'exploitation .....		I	22-56
<b>L</b>			
LAC SAINT-LOUIS .....			
Construction .....		I	35
Dépenses .....		II	10
LIGNE entre Montréal et l'Europe, dépenses de construction .....		II	37
LE SAINT-LAURENT et les lacs :—			
Description de la route .....		I	5
Dépenses pour levés hydrographiques .....		II	9
Levés hydrographiques .....		I	157
Profondeur de l'eau sur les buses .....		I	162
Loyers de chutes d'eau et autres .....		II	30
<b>M</b>			
MACKENZIE, M. W. B. Voir Ingénieur en chef de l'Intercolonial .....			
MARCEAU, M. E. Voir "Division de Montréal" .....		I	128
MATHESON, M. J. D. Voir "Canal Saint-Pierre" .....		I	170
MONRO, M. T. Voir "Canal Soulanges" .....		I	124
MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON—Description des routes .....		I	10

	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
<b>O</b>			
OXFORD ET NEW-GLASGOW, ch. de fer. Dépenses de construction .....		II	36
<b>P</b>			
PHILLIPS, M. A. T. Voir "Canal Rideau" .....		I	144
POTTINGER, M. D. Voir "Chef d'exploitation" .....		I	53
<b>R</b>			
REVENU des canaux .....		II	28
RIVIÈRE RICHELIEU et lac Champlain .....		I	13
RIDOUT, M. T. Voir "Statistique des chemins de fer" .....		VI	3
ROGERS, M. R. B. Voir "Canal de Trent" .....		I	139
RUBIDGE, M. T. S. Voir "Division du Saint-Laurent" .....		I	150-157
ROUTE TRANSCONTINENTALE par chemins de fer .....		I	3
<b>S</b>			
STATISTIQUE DES CANAUX :—			
Rapport de l'ingénieur en chef .....		I	50
Commerce de transport étranger .....		V	27
Prix de transport du grain .....		V	15
Commerce de transit .....		V	25
Recettes .....		V	3
Comparaison de différentes routes des États-Unis .....		V	10
Fret à destination de l'est et de l'ouest .....		V	8
Exportations de Chicago par les lacs .....		V	14
Grain descendu par le canal Welland .....		V	4
" à Montréal par le G.-T. et le C.P. ....		V	5
" " par les canaux .....		V	5
" aux ports maritimes par les voies concurrentes .....		V	5
Transbordement du grain à Kingston .....		V	6
C. Tonnage de certains articles passés par les canaux de New-York .....		V	30
D. " " " le canal Welland .....		V	32
E. " " acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié .....		V	34
" " " acquittés à Oswégo par le canal Erié .....		V	35
F. " " " Welland .....		V	36
G. " " passés par le canal Welland et transit entre des ports des États-Unis .....		V	37
H. Quantité des céréales passées par le canal Welland et les canaux de New-York, et transportées par les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence .....		V	38
I. Fret descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains .....		V	39
Fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains .....		V	43
Fret passé par le canal Welland en descendant et en montant .....		V	44
J. Liste des gros navires alléés à Port-Colborne .....		V	45
K. Fret descendu du lac Erié à Montréal .....		V	47
L. Fret monté de Montréal au lac Erié .....		V	49
M. Fret passé par le canal Welland, allant de ports américains à des ports américains .....		V	51
N. Navires chargés de grain partis de ports à l'ouest de Port-Colborne et allant à Montréal; quantité de grain transbordée à Kingston et quantité transportée à Montréal .....		V	53
Récapitulation du relevé N .....		V	54
O. Quantité de grain descendu par le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains .....		V	55
P. Récapitulation du relevé O .....		V	56
Q. Etat comparatif de la quantité de grain descendu à Kingston en 1895-96 .....		V	57
R. Navires, tonnage, passagers et fret descendus par les rapides du Saint-Laurent .....		V	57
S. Houille passée par le canal Welland .....		V	58
T. " " les canaux du Saint-Laurent .....		V	58

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	Page dans le rapport du ministre.	Par- tie.	Page.
<b>S</b>			
<b>STATISTIQUE DES CANAUX—Suite.</b>			
U. Fret descendu par le canal Welland jusqu'à Montréal, quantité des- tinée aux ports d'Ontario et aux ports américains.....		V	59
Récapitulation du relevé U.....		V	71
Etat comparatif des recettes sur tous les canaux en 1895 et 1896.....		V	74
Etat comparatif du grain et du bois passés par les canaux en 1895 et 1896.....		V	76
Statistique du trafic des canaux (annexe A).....		V	78
1. Welland, détails du trafic.....		V	82
2. “ “ de plein parcours.....		V	82
3. “ “ intermédiaire.....		V	86
4. Saint-Laurent, détails du trafic.....		V	90
5. “ “ de plein parcours.....		V	94
6. “ “ intermédiaire.....		V	98
7. Ottawa, détails du trafic.....		V	102
8. Chambly “.....		V	106
9. Rideau “.....		V	109
10. Saint-Pierre “.....		V	112
11. Vallée de la Trent, détails du trafic.....		V	113
12. Murray, détails du trafic.....		V	116
13. Saut-Sainte-Marie, détails du trafic.....		V	119
14. Trafic sur ces canaux, d'après classification.....		V	122
15. Sommaire du trafic sur ces canaux.....		V	128
16. Péages perçus chaque mois sur tous les canaux.....		V	134
17. Nombre, tonnage, etc., des navires passés par tous les canaux.....		V	136
18. Tableau comparatif du trafic total passé par tous les canaux.....		V	140
19. Nombre et tonnage des navires passés par le canal Welland.....		V	141
20. Nombre et tonnage des navires passés par les canaux du Saint- Laurent.....		V	146
21. Nombre et tonnage des navires passés par les canaux Rideau, Ottawa et Chambly.....		V	147
22. Tarif révisé des péages.....		V	150
<b>STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER:—</b>			
Accidents (fatals) pendant l'exercice.....		VI	6
Sommaire des accidents.....		VI	58
Aide (gouvernement et municipalité) promise aux chemins de fer terminés et en construction.....		VI	5
Aide accordée aux chemins de fer par les gouvernements.....		VI	63
“ “ municipalités.....		VI	69
Sommaire de l'aide accordée.....		VI	80
Capital—Etat du capital employé.....		VI	17
Particularités de construction des chemins de fer.....		VI	21
Rapport de l'ingénieur en chef.....		I	50
Recettes.....		VI	46
Fret transporté.....		VI	40
Développement des chemins de fer depuis 1835.....		VI	3
Lignes appartenant à des compagnies de houille et de fer.....	xix	VI	6
Situation des chemins de fer.....		VI	7
Capital nominal acquitté.....		VI	5
Opérations et milles parcourus.....		VI	34
Frais d'exploitation.....		VI	52
Matériel roulant.....		VI	28
Sommaire du capital, opérations, etc.....		VI	4
<b>SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER:—</b>			
Subventions en argent accordées et payées.....		III	3
“ “ de montants fixes.....		III	5
Rapport de l'ingénieur en chef à ce sujet.....		I	29
Subventions en terres.....		III	7
“ “ par des crédits.....		III	5
“ “ par de vieux rails en fer.....		III	6
Prêt de vieux rails en fer.....		III	6
<b>Lois sanctionnant les subventions:—</b>			
En argent.....		II	43
En terres.....		III	8
SCHREIBER, M. C. Voir “Ingénieur en chef et député du ministre”.....		III	59
SHANNON, M. L. Voir “Comptable du ministère”.....		I	3-172
SHARP, M. G. A. Voir “Surintendant du ch. de fer L.-P.-E.”.....		II	3
SUTTON, M. J. Voir “Comptable de la division mécanique”.....		I	85
SURINTENDANT de la division mécanique de l'Intercolonial.....		I	78
SURINTENDANT du chemin de fer de l'Île du P.-E.....		I	102

	Page dans le rapport du ministre.	Par- tie.	Page.
<b>T</b>			
TAY, canal, dépenses. Voir aussi "Rideau" .....		II	23
TARIF révisé des péages sur les canaux .....		V	150
THOMPSON, M. W. G. Voir "Canal Welland" .....		I	164
<b>W</b>			
WILLIAMS, M. T. Voir "Comptable en chef et trésorier" .....		I	70-99