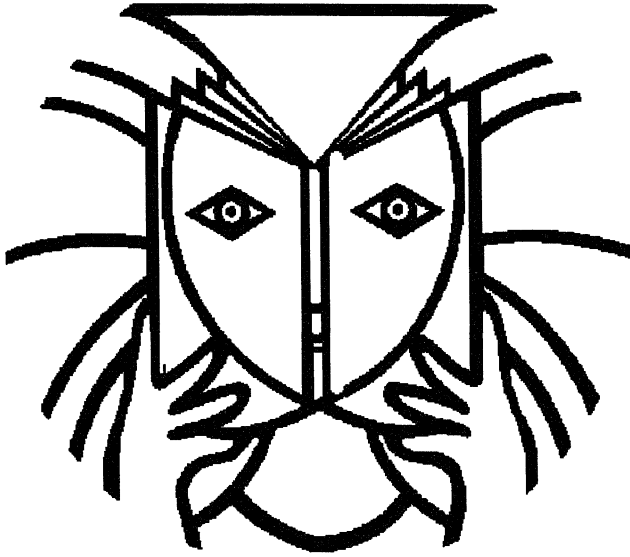




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2001

for the

**OFFICIAL PUBLICATIONS
COLLECTION**

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

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

Microfilmé 2001

pour la

**COLLECTION
DES PUBLICATIONS
OFFICIELLES**

de la

**BIBLIOTHÈQUE
DU CANADA**

OTTAWA

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

Canada

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 8.

TROISIÈME SESSION DU TROISIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA.

SESSION 1876.



VOLUME IX.

5451110

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

09412753

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME IX.—SESSION 1876.

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

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

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

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET PAR VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

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

MATIÈRES DU VOLUME No. 2.

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

MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

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

MATIÈRES DES VOLUMES Nos. 4 ET 5.

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

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

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

MATIÈRES DU VOLUME No. 7.

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

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

MATIÈRES DU VOLUME No. 8.

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

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

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

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

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

- No. 101.. PERMIS DE PÊCHE :—Réponse à un ordre,—Etat indiquant les noms des rivières pour lesquelles des permis de pêche ont été renouvelés ou accordés depuis le 1er déc. 1873. [*Pas imprimé.*]
- No. 102.. ST. CHARLES, EMBRANCHEMENT DE CHEMIN DE FER :—Réponse à un ordre,—Copie du rapport des ingénieurs ou autres, au sujet de la construction d'une ligne d'embranchement de chemin def. depuis St. Charles, dans le comté de Bellechasse, jusq. St. Joseph de Lévis. [*Pas imprimée.*]
- No. 103.. DRAGUEUR À VAPEUR, CANADIEN :—Réponse à une adresse,—Etat indiquant la somme d'ouvrage fait par le dragueur à vapeur du gouvernement le "Canadien," durant l'année dernière, avec le montant total de l'argent dépensé pour faire cet ouvrage, les havres qui ont été dragués, etc. [*Pas imprimée.*]
- No. 104.. TERRAINS, EDIFICES PUBLICS :—Réponse à une adresse,—Etat indiquant toutes les sommes d'argent dépensées sur les terrains et les clôtures en face des édifices parlementaires, depuis le 1er jour de janvier 1870, au 1er jour de janvier 1876, avec l'évaluation des dépenses à faire pour terminer ces travaux; aussi, un état indiquant le total des dépenses pour la nouvelle bibliothèque, etc., durant le même espace de temps; et de plus, un état indiquant le montant total dépensé pour l'annexe au bloc départemental à l'ouest, avec une évaluation de la somme requise pour en compléter la construction.
- No. 105.. CARON, OLOVIS :—Réponse à un ordre,—Copies de la correspondance échangée avec Clovis Caron, garde-pêche, et des instructions qui lui ont été données au sujet des droits de pêche concédés à Eugène Dumas, Joseph Levesque et Zéphirin Duval, dans la paroisse de St. Jean Port Joli, comté de l'Islet; et aussi, copie de l'enquête tenue par un nommé Grandin, ou un individu du nom de Damase Guay, ci-devant garde-pêche. [*Pas imprimée.*]
- No. 106.. GROSSE ILE :—Réponse à un ordre,—Documents relatifs à certaines constructions érigées à la Grosse Ile, par Messieurs-Piton et Cie. [*Pas imprimée.*]
- No. 107.. ROCHESTER, GEORGE :—Réponse à un ordre,—Copie des témoignages donnés devant les arbitres du Canada, concernant la réclan. de George Rochester contre le gouvern. [*Pas imprimée.*]
- No. 108.. ILE AUX COUDRES :—Réponse à un ordre,—Copie du contrat passé entre le gouvernement et M. Charles E. Forgues, de la Malbaie, pour la construction d'un phare sur la Grosse Ile; aussi copie de la correspondance qui a été échangée à ce sujet, etc. [*Pas imprimée.*]
- No. 109.. BAIE DE BURLINGTON ET DUNDAS MARSH :—Réponse à un ordre,—Copies de tous les permis accordés par l'inspecteur des pêcheries pour faire la pêche dans la baie de Burlington et Dundas Marsh, pendant les années 1872, '73, '74, '75, avec un état indiquant le nom des particuliers à qui ces permis ont été accordés. [*Pas imprimée.*]
- No. 110.. ALASKA ET LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—Réponse à une adresse,—Correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement américain, touchant le règlement de la ligne-frontière entre Alaska et la Colombie-Britannique.
- No. 111.. CANAUX, ETATS-UNIS :—Réponse à une adresse,—Correspondance ou pièces officielles échangées avec le bureau colonial, ou avec le gouvernement des Etats-Unis au sujet de la conduite tenue par ce dernier gouvernement en refusant la liberté de naviguer dans les canaux des Etats-Unis, concédée par le traité de Washington.
- No. 112.. INDUSTRIE SUCRIÈRE :—Réponse à un ordre,—Correspondance, pétitions et mémoires concernant le raffinage des sucres, depuis 1872. [*Pas imprimée.*]
- No. 113.. RAPPORTS D'ASSURANCE :—Rapports présentés par les compagnies d'assurance, conformément à l'acte 31 Vict., chap. 43, sec. 14.
- Etat des recettes et dépenses de l'Association Mutuelle du Canada sur la Vie, pour l'année expirée le 31 décembre 1875. [*Pas imprimée.*]
- No. 114.. RIOUX NICOLAS, SEIGNEURIE DE :—Réponse à un ordre,—Correspondance entre le gouvernement et les Censitaires de la Seigneurie de Nicolas Rioux, dans le comté de Rimouski, au sujet de la redevance qu'ils paient aux Seigneurs, en remplacement des journées de corvée. [*Pas imprimée.*]
- No. 115.. ASSOCIATION DES VIGNERONS :—Réponse à un ordre,—Correspondance entre le gouvernement et l'association des vigneron du Canada, au sujet de toute infraction commise par cette association aux lois du revenu du Canada depuis 1870; aussi, un état de la quantité de vin et d'eau de vie fabriqués par cette association depuis cette époque, et du montant par elle payé à cet égard pour droits d'accise ou autres. [*Pas imprimée.*]
- No. 116.. STATUTS PROVINCIAUX :—Réponse à une adresse,—Correspondance échangée avec le Secrétaire des Colonies, au sujet de l'exercice du pouvoir de désavouer les statuts provinciaux.

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

SUCCESSION de la banque du Haut Canada.

Actif.	\$ cts.	Passif.	\$ cts.
Comptes de banque Compte de liquidation du Receveur-Général..... \$ 5,858 68 Lettres de change et effets publics, nouveaux... 23,825 36 Hypothèques, nouvelles..... 58,086 31 Hypothèques, compte indéterminé..... Obligations, bons, etc..... Immeubles..... Lettres de change et jugements, anciens..... Créances non-recouvrables..... Profits et pertes.....	155 88 264,405 40 (a) 87,770 35 (b) 10,640 87 (c) 290,510 40 (d) 377,045 44 271,481 52 2,045,300 29 \$3,347,309 95	Hypothèques, compte des avances..... A. Dobbie..... \$ 260 10 C. Gamble..... 141 29 BILLETS de banque..... 1,492 50 Certificats des syndics..... 11,851 31 Comptes courants..... 4,300 55 Reçus des dépôts..... 621 30 Traités en circulation..... 6,809 93 Compte indéterminé..... Receveur-Général (selon les livres de la banque)..... Capital.....	248,710 62 25,476 98 (e) 10,638 25 (f) 1,122,639 10 1,939,845 00 \$3,347,309 95

(a) On s'attend à ce que toutes les hypothèques seront payées vers 1877.
 (b) Se composent des actions du chemin de fer de Brockville à Ottawa, et des bons du Grand-Tronc sur les postes.
 (c) En voie de règlement, et le tout sera complété durant l'été.
 (d) Supposé devoir réaliser \$25,000.
 (e) Composé principalement des produits de ventes d'immeubles maintenant en voie de règlement.
 (f) Porté à \$1,150,000.01 dans les comptes publics.
 On compte que dans les prochains douze mois l'actif sera réalisé.

J. M. COURTNEY.

OTTAWA, 23 février 1876.

(No. 32.)

ÉTAT

DES RECETTES ET DÉPENSES à compte du fonds consolidé, du 1er juillet
1875 au 10 février 1876.

(No. 33.)

RAPPORT OFFICIEL

DE LA DISTRIBUTION des Statuts du Canada, 38 Victoria, 2me Session du
3me Parlement, 1875 ; Vols. I. et II., versions française et anglaise.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 25 février 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions les
état et rapport ci-dessus ne sont pas imprimés.]

(No. 34.)

RAPPORT

SUR LA

GÉOLOGIE ET LES RESSOURCES

DE LA

RÉGION DANS LE VOISINAGE DU QUARANTE-NEUVIÈME PARALLÈLE,

ENTRE

LE LAC DES BOIS ET LES MONTAGNES-ROCHEUSES,

NOTES SUR LES FOSSILES, etc.

PAR GEORGE MERCER DAWSON,

Géologue et Botaniste de la Commission des Frontières de l'Amérique Britannique du Nord, etc.

ADRESSÉ AU

MAJOR D. R. CAMERON, A. R.,

Commissaire de Sa Majesté.

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

(No. 35.)

RÉPONSE

A UNE ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 21 février 1875, demandant un état des gages mensuels payés par le gouvernement à chacun des hommes employés à conduire la chaloupe du médecin ou des médecins du port de Québec en 1874 et en 1875 ; aussi un état constatant le coût total du service de cette chaloupe pour chacune des dites années ; aussi toute correspondance qui peut avoir été échangée entre le gouvernement et le dit médecin ou les dits médecins au sujet de ce service durant les dites deux années.

Par ordre.

R. W. SCOTT
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 25 février 1876.

MESSAGE

DUFFERIN.

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre des Communes certains documents relatifs à la position financière de la province de Manitoba.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
Ottawa, 29 février 1876.

Rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 26 octobre 1875.

Le comité du Conseil Privé a pris en considération le mémoire ci-joint, rédigé par l'honorable ministre de la Justice au nom du sous-comité du Conseil nommé pour conférer avec l'honorable M. Davis, premier ministre et Trésorier, et l'honorable M. Royal, ministre des Travaux Publics de la province de Manitoba, au sujet de la situation financière de cette province; et il fait respectueusement rapport qu'il adhère aux vues exprimées par le sous-comité dans ce mémoire, et émet l'avis qu'il soit approuvé, et que copie de ce mémoire et des présentes minutes soient transmises au gouvernement de Manitoba pour qu'il les prenne en considération.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

25 octobre 1875.

Le soussigné, chargé de rédiger un mémoire sur les débats qui se sont élevés récemment au sujet de l'état des finances de Manitoba, prend la liberté de faire rapport comme suit:

Que M. Davis, premier ministre et Trésorier, et M. Royal, ministre des Travaux Publics de la province, sont entrés en communication avec le sous-comité du Conseil sur cette question.

Ils exposent qu'à l'égard du Nouveau-Brunswick il a été fait par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, une allocation additionnelle de \$63,000 par année, pour dix ans, à compter de l'époque de la Confédération; qu'à l'égard de la Nouvelle-Ecosse

il a été fait une allocation additionnelle de \$82,698, par année, pour dix ans, en conséquence de l'allocation accordée au Nouveau-Brunswick; qu'à l'égard de la Colombie-Britannique, son allocation, à raison de sa dette comme à raison de sa population, a été basée sur une population présumée de 60,000 âmes, tandis que sa population réelle n'excédait pas 11,000; qu'à l'égard de l'île du Prince-Edouard, son allocation, à raison de sa dette, a été calculée au taux de \$50 par tête sur le chiffre de sa population, et non pas au taux de \$27 77, qui était le taux fixé pour les autres provinces, et qu'une allocation spéciale de \$45,000 par année lui a été accordée, parce qu'elle n'avait pas de terres publiques; tandis qu'à l'égard de Manitoba, qui ne possède pas non plus de terres publiques à sa disposition, l'allocation à cette province à raison de sa dette a été calculée d'après une population de 17,000 habitants seulement au taux de \$27 77 par tête, et que son allocation, à raison de sa population, a été également calculée d'après ce chiffre de 17,000 âmes.

Ils signalent le fait que les ressources totales de la province provenant du gouvernement fédéral, sont comme suit :—

Allocation spéciale.....	\$30,000 00
80 cts p. tête sur 17,000 âmes.....	13,600 00
5 p. c d'int. sur \$472,090 de dette à \$27 77 par tête.....	23,604 50
5 p. c d'int. sur \$79,357 de dette additionnelle telle que réglée en 1873.....	3,967 85
Total.....	\$71,172 35

Ils disent que l'augmentation dans le revenu de la province représente un chiffre insignifiant, attendu que le seul item important a été celui des licences pour la vente des boissons, qui, à une certaine époque, ont rapporté environ \$10,000, mais que cet item, par le double effet d'une loi rigoureuse concernant les licences et du transport à la cité de Winnipeg des fonds provenant des licences accordées dans les limites de cette corporation, a été réduit à une somme bien minime.

Ils représentent encore que les seules sources de revenu public, vu que la province ne possède pas de terres publiques, consistent dans les licences de mariage et les taxes de cour, mais qu'on ne peut espérer de retirer aucune somme considérable de l'une ou de l'autre de ces deux sources.

Ils prétendent que comme la masse de la population se compose de nouveaux colons, ils ne peuvent espérer de retirer immédiatement de la taxe locale aucune somme considérable; et que toute tentative faite aujourd'hui dans le but de prélever par ce moyen un revenu important retarderait d'une manière sérieuse l'avancement de la province.

Ils citent le fait que, depuis le court espace de temps qui s'est écoulé depuis la constitution de la province, la population s'est accrue de 12,000 à 36,000 âmes environ, et que cet accroissement a augmenté d'une manière très considérable les dépenses du gouvernement; et ils expriment l'opinion que la population continuera d'augmenter ainsi pendant plusieurs années.

Ils montrent que, pour administrer les affaires publiques de la province jusqu'à ce jour, la somme de \$158,386 11, telle que portée dans les livres du gouvernement fédéral, lors du règlement des comptes jusqu'au 30 juin 1875, entre la province et le gouvernement fédéral, a été avancée par ce dernier pour combler le déficit dans le revenu; que dans le cas où la somme ainsi avancée serait capitalisée, l'intérêt à 5 p. c. s'élèverait à \$7,919 30, ce qui réduirait le revenu que la province retire du gouvernement fédéral à \$63,253 04.

Il leur a été demandé de produire une évaluation des dépenses pour l'avenir, basées sur l'échelle la plus économique possible.

De cette évaluation, qui est jointe à la présente minute, il ressort que leur calcul des dépenses s'élève à \$106,765 par année, ce qui laisserait un déficit annuel de plus de \$43,000.

Après examen de cette évaluation, le sous-comité du conseil fait remarquer que le fonctionnement du mécanisme du gouvernement entraîne une dépense de \$50,000

à \$60,000, ce qui comprend presque tout le revenu réel, tandis qu'on propose de consacrer de \$40,000 à \$50,000 aux services seulement de l'administration de la justice, de l'éducation, de l'agriculture, des travaux publics et aux fins de bienfaisance.

Le sous-comité est d'opinion que les frais du gouvernement, tels qu'indiqués dans l'évaluation, sont disproportionnément considérables, et qu'on ne peut s'attendre à des résultats satisfaisants à moins d'adopter un système plus simple et moins dispendieux, et d'user d'une plus grande économie.

Il serait peut-être difficile d'adopter, quant à présent, la forme de gouvernement responsable, la plus simple et la plus rudimentaire, qui, dans l'opinion du sous-comité, aurait très-bien convenu à un pays tel que Manitoba, durant les premières années de son existence politique ; mais le sous-comité croit que le peuple de cette province devrait être invité à étudier sérieusement la question de savoir s'il est à-propos de faire des changements pour empêcher l'absorption de la plus grande partie de son revenu disponible par les frais de fonctionnement de son gouvernement, et pour qu'il en reste dans tous les cas une bonne partie à consacrer au soutien et à l'avancement des intérêts matériels de la province. A défaut d'une modification plus radicale, il semble au sous-comité que la forme actuelle du gouvernement devrait être simplifiée et rendue moins coûteuse par l'abolition de la seconde Chambre et par une réduction notable des autres frais d'administration et de législation, et que (dans le cas où l'on se proposerait de dépenser une somme plus considérable que la subvention donnée par le gouvernement fédéral) des mesures devraient être prises en vue d'augmenter dans une mesure suffisante le revenu provenant des ressources locales pour éviter des déficits à l'avenir.

Le sous-comité est d'avis que, dans les circonstances, pourvu que le gouvernement et la législature de la province opèrent, dans leur système, des changements qui (sans diminuer la somme qui doit être affectée aux fins de l'éducation, de l'agriculture, des travaux publics, de la charité et de l'administration de la justice) feraient tomber les dépenses à un chiffre n'excédant pas la somme de \$90,000, (indépendamment du montant du revenu local)—il serait à propos de porter au compte de la dette, à titre d'avance, la balance due au gouvernement fédéral, et d'inviter le Parlement à accorder à la province une subvention annuelle supplémentaire de \$26,746 96, somme nécessaire pour élever à \$90,000 le revenu qu'elle retire du gouvernement fédéral,—cette subvention devant commencer le 1er juillet 1875 et continuer jusqu'en 1881, époque où la province aura droit à la subvention basée sur l'augmentation de la population d'après le recensement qui sera fait cette année-là.

Le sous-comité fait observer que le gouvernement du Canada a donné à bail jusqu'à l'année 1880, moyennant un loyer annuel de \$2,000, les bâtiments de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui servent, à Winnipeg, d'hôtel du gouvernement ; et comme ce loyer, ainsi que les frais de réparation, a jusqu'ici été supporté par le Canada, le sous-comité ne peut recommander que, pendant la durée de ce bail, la convention quant au loyer soit changée ; mais il recommande que, vu l'augmentation de la subvention, les réparations soient payées par la province à partir du 1er juillet 1875.

EDWARD BLAKE.

ESTIMATIONS DES FRAIS DU GOUVERNEMENT CIVIL.

1o. *Assemblée Législative.*

	\$	cts.	
24 membres à \$300.....	7,200	00	
Frais de route.....	150	00	
Orateur.....	800	00	
Greffier.....	700	00	
Sergent-d'armes.....	100	00	
Messager.....	500	00	
Surnuméraire, traducteur, papeterie, etc.....	1,700	00	
			11,150 00

2o. *Conseil Législatif.*

7 membres à \$300.....	2,100	00	
Frais de route.....	40	00	
Orateur.....	500	00	
Huissier de la verge noire.....	75	00	
Greffier.....	700	00	
Surnuméraire, traducteur, papeterie, etc.....	300	00	
			3,715 00

3o. *Gouvernement Civil*

Trésorier provincial.....	2,000	00	
Ministre des travaux publics.....	2,000	00	
Secrétaire provincial.....	2,000	00	
Procureur-général.....	2,000	00	
Ministre de l'agriculture.....	1,000	00	
Greffier du conseil exécutif.....	500	00	
Secrétaire particulier du lieutenant-gouverneur.....	1,000	00	
Député-trésorier provincial.....	1,200	00	
Député-secrétaire provincial.....	1,200	00	
Messager pour le bureau du gouverneur.....	600	00	
2 messagers pour le lieutenant-gouverneur.....	1,000	00	
Administration de la justice.....	15,000	00	
Député-greffier en loi et papeterie.....	2,100	00	
Education.....	10,000	00	
Agriculture.....	3,000	00	
Chemins et ponts.....	10,000	00	
Edifices publics.....	7,000	00	
Résidence du lieutenant-gouverneur.....	6,000	00	
Charité, asiles et hôpitaux.....	4,000	00	
Gardien du bureau du gouverneur.....	300	00	
Prison provinciale.....	6,000	00	
Impressions.....	9,000	00	
Divers.....	5,000	00	
			91,900 00
			\$106,765 00

RUSSELL HOUSE, OTTAWA,
26 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai instruction de vous transmettre ci-joint, pour l'information du gouvernement de la province de Manitoba, copie d'un ordre de son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil au sujet des représentations que vous avez faites ainsi que l'hon. M. Royal, de la part de ce gouvernement, à l'égard de la position financière de la province.

J'ai, etc.,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-Secrétaire d'Etat.

L'hon. R. A. DAVIS,
Trésorier provincial, Manitoba,

RUSSELL HOUSE, OTTAWA,
27 octobre 1875.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'aujourd'hui contenant copie d'un ordre en conseil au sujet des représentations que nous avons faites au nom du gouvernement de la province de Manitoba à l'égard de la situation financière de la province.

L'abolition du conseil législatif dans le but de simplifier le rouage politique et de diminuer les dépenses de la législation, a toujours été la politique de la présente administration, et nous ne nous attendons pas de rencontrer de sérieuses difficultés dans le règlement final de cette question à la prochaine session de la législature provinciale.

Nous comprenons que le règlement des comptes entre le gouvernement de la Puissance et la province de Manitoba est final, et que la dette de la province sera fixée au montant indiqué dans le dit ordre en conseil.

Nous n'avons aucun doute que la décision qui a été prise par le gouvernement de la Puissance à l'égard des affaires financières de notre province, ne soit reçue avec plaisir par tout le peuple de Manitoba, car elle démontre l'intérêt qui est manifesté à l'égard de son progrès et de sa prospérité.

Nous avons, etc.,

R. A. DAVIS.
Trés. Prov., Man.

J. ROYAL.
Min. des Travaux Publics,
Manitoba.

L'honorable R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

(No. 37.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 14 février 1875 :—demandant toute correspondance entre le gouvernement du Canada et aucun de ses officiers, ou avec tout individu ou tout corps public, au sujet de la violation de la loi relative au chargement pris sur le pont des navires, et au sujet de la violation relative au gardiens de port, avec toutes les instructions qui peuvent avoir été données par le gouvernement à ses officiers pour la mise à exécution des lois en question.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
*Secrétaire d'Etat.*SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 20 février 1876.

(No. 37.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 29 mars 1876 :—pour toutes correspondances et communications entre le gouvernement du Canada et le percepteur des douanes au port de Québec, ou toute autre personne au sujet de la violation durant la saison de 1875, de l'Acte concernant les chargements pris sur les ponts des navires, 36 Victoria, ch. 56, par la barque "N. Churchill ;"

Par ordre,

R. W. SCOTT,
*Secrétaire d'Etat.*SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 6 avril 1876.

(No. 37.)

COPIE de la correspondance relative à l'enquête concernant la barque "N. Churchill."

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

REPONSE

A un ordre de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 17 février 1876, pour un état indiquant la valeur totale de tous les articles importés des Etats-Unis dans chaque province de la Puissance durant les années 1871, 1872 et 1873, payant 15, 10 et 5 pour cent de droits respectivement ; aussi un état semblable pour 1874 et 1875 des articles payant 17½, 10 et 5 pour cent, avec les remarques et tous autres faits que le commissaire des Douanes pourra donner touchant l'importation croissante en Canada d'articles américains manufacturés.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 3 avril 1876

ETAT/indiquant la valeur totale de tous les articles importés des Etats-Unis dans chaque province de la Puissance durant les années 1871, 1872 et 1873, payant 15, 10, 5 et 4 pour cent de droits respectivement; aussi un état semblable pour 1874 et 1875 des articles payant 17½, 10, 5 et 4 pour cent.

Importés des Etats-Unis.										
	Ontario.	Québec.	Nouv.-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Manitoba.	Colombie-Britannique.	Ile du P.-E.	Total Puissance.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
1871.										
Art. payant 15 pour cent <i>ad val.</i>	3,367,445 00	2,103,338 00	545,438 00	715,664 00	873,092 00	494,290 00	95,187 00	6,731,885 00		
do do do	264,157 00	103,003 00	33,327 00	50,421 00	68,913 00	2,231 00	18,008 00	450,908 00		
do do do	220,321 00	81,237 00	30,989 00	39,510 00	64,011 00	1,345 00	7,766 00	372,057 00		
Total pour 1871.....	3,851,923 00	2,287,578 00	609,754 00	805,595 00	109,077 00	497,866 00	109,951 00	7,663,927 00		
1872.										
Art. payant 15 pour cent <i>ad val.</i>	4,171,521 00	2,386,984 00	639,022 00	873,092 00	873,092 00	494,290 00	95,187 00	8,504,909 00		
do do do	889,218 00	107,903 00	55,988 00	68,913 00	68,913 00	2,231 00	18,008 00	1,124,233 00		
do do do	253,389 00	87,759 00	41,066 00	64,011 00	64,011 00	1,345 00	7,766 00	446,970 00		
Total pour 1872.....	5,313 128 00	2,582,646 00	736,056 00	1,006,016 00	230,756 00	497,866 00	125,951 00	10,306,468 00		
1873.										
Art. payant 15 pour cent <i>ad val.</i>	6,375,720 00	2,894,149 00	653,994 00	939,386 00	939,386 00	372,798 00	95,187 00	11,236,047 00		
do do do	1,853,819 00	245,079 80	48,297 00	89,004 00	89,004 00	183,064 00	20,769 00	2,420,263 00		
do do do	384,753 00	124,502 00	53,967 00	56,978 00	56,978 00	10,843 00	7,766 00	631,043 00		
Total pour 1873.....	8,614,292 00	3,264,730 00	756,258 00	1,085,368 00	293,810 00	566,705 00	123,912 00	14,581,163 00		

RÉCAPITULATION.										
Provinces.	Total des import. des Etats-Unis d'articles payant des droits <i>ad valorem.</i>									
	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Ontario.....	3,851,923 00	5,313,128 00	8,614,292 00	8,110,673 00	8,438,165 00	3,851,923 00	5,313,128 00	8,614,292 00	8,110,673 00	8,438,165 00
Québec.....	2,287,578 00	2,582,646 00	3,264,730 00	4,757,016 00	4,757,016 00	2,287,578 00	2,582,646 00	3,264,730 00	4,757,016 00	4,757,016 00
Nouvelle-Ecosse.....	609,754 00	736,056 00	736,056 00	906,524 00	906,524 00	609,754 00	736,056 00	736,056 00	906,524 00	906,524 00
Nouveau-Brunswick.....	805,595 00	1,006,016 00	1,006,016 00	1,419,615 00	1,419,615 00	805,595 00	1,006,016 00	1,006,016 00	1,419,615 00	1,419,615 00
Manitoba.....	109,077 00	230,756 00	230,756 00	243,140 00	243,140 00	109,077 00	230,756 00	230,756 00	243,140 00	243,140 00
Colombie-Britannique.....	497,866 00	497,866 00	497,866 00	537,947 00	537,947 00	497,866 00	497,866 00	497,866 00	537,947 00	537,947 00
Ile du Prince-Edouard.....	109,951 00	123,912 00	123,912 00	120,951 00	120,951 00	109,951 00	123,912 00	123,912 00	120,951 00	120,951 00
Total.....	7,663,927 00	10,306,468 00	14,581,163 00	16,543,743 00	16,543,743 00	7,663,927 00	10,306,468 00	14,581,163 00	16,543,743 00	16,543,743 00

MEM.—Sur les listes de 10 et 5 p.c. le nombre des articles a beaucoup augmenté en mai 1874, de sorte qu'il est difficile de faire une comparaison exacte entre ces années et les précédentes. Le tarif amendé embrasse deux mois de 1874 et tout 1875. Le droit de 15 p. c. s'applique à peu d'exceptions près, à la même classe d'articles que ceux qui paient aujourd'hui 17½ pour cent.

J. JOHNSON,
Commissaire des Douanes.

E T A T S.

ÉTAT des balances entre les mains des agents financiers des diverses banques du Canada et de l'Angleterre, le 15 juin 1875, et les 10 et 29 février 1876.

		\$	cts.	
15 juin 1875.....	Agents financiers (intérêt variable).....		732,579 88	
	Banques à Londres, à 4 pour cent d'intérêt.....		3,893,333 33	
	Banque de Montréal (Londres) surplus retiré.....		4,625,913 21	193,433 96
			4,432,479 25	
	Banques, Canada, à 5 pour cent d'intérêt.....	\$4,103,061 13		
	do 4 do	1,706,666 66		
	do sans intérêt.....	4,169,643 03		
			9,979,370 82	
			14,411,850 07	
	10 février 1876...	Agents financiers (intérêt variable).....		4,240,439 69
Banques, à 4 pour cent d'intérêt.....			4,062,450 00	
Banque de Montréal, surplus retiré.....		8,302,889 69	88,158 28	
		8,214,731 41		
Banques, Canada, à 5 pour cent d'intérêt.....		\$2,392,755 56		
do 4 do		100,000 00		
do sans intérêt.....		2,759,491 22		
		5,252,246 78		
		13,466,977 19		
29 février 1876...		Agents financiers (intérêt variable).....		4,069,433 94
	Banque, à 5 pour cent d'intérêt.....		4,062,450 00	
	Banque de Montréal, surplus retiré.....		8,131,883 94	120,163 13
			8,011,730 81	
	Banques, Canada, à 5 pour cent d'intérêt.....	\$2,292,755 56		
	do 4 do	700,000 00		
	do sans intérêt.....	4,370,114 19		
			7,362,869 76	
			\$15,374,600 56	

ÉTAT de toute la dépense durant le mois de juillet 1875.

	\$	cts.
Baring, Frères et Cie.....	4,567,458 67	
Glyn, Mills, Currie et Cie.....	1,369,860 97	
Banque de Montréal, Londres.....	426,589 85	
Agents de la Couronne pour les Colonies.....	30,497 54	
En caisse en Canada	5,607,689 84	
	\$12,002,096 87	

DÉPENSE TOTALE, 1874-5.

	\$	cts.
Fonds consolidé.....		23,713,071 04
Rachat.....	\$10,310,429 32	
Caisses d'épargnes, retrait excédant les dépôts.....	39,079 63	
Travaux Publics.....		10,349,508 95
Provinces.....		6,923,185 33
Divers.....		1,228,466 32
		544,827 64
Total		\$42,759,059 28
Dépôts dans les caisses d'épargnes, omis.....	\$3,975,222 27	
Prime et escompte sur emprunt.....	2,212,796 80	
Placements.....	2,039,166 65	
Fonds des Sauvages, déjà compris dans le fonds consolidé.....	364,599 20	
		8,591,784 92
Total d'après Comptes Publics		\$51,350,844 20

DÉPARTEMENT DES FINANCES,
OTTAWA, 3 mars 1876.

JOHN LANGTON,
Auditeur.

[No. 40.]

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 7 avril 1876 :—
demandant copie de la correspondance avec la Chambre de Commerce
de Québec, M. Risley, le président du bureau d'inspection des bateaux
à vapeur, et le gouvernement, au sujet de la passation d'un Acte pour
donner des commissions aux mécaniciens employés ailleurs que sur des
bateaux à vapeur.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 12 avril 1876.

(No. 41.)

COPIES

DES CONTRATS et autres documents relatifs à la construction du chemin de
fer Canadien du Pacifique.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les
réponse et copies ci-dessus ne sont pas imprimés.]

MESSAGE.

DUFFERIN.

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre des Communes la correspondance, les rapports et autres documents concernant la construction du chemin de fer du Pacifique.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, 14 mars 1876.

(Copie—Canada—No. 66).

DOWNING STREET, 6 mars 1876.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie les copies ci-inclues de télégrammes échangés entre le Lieutenant-Gouverneur de la Colombie-Anglaise et moi-même au sujet de la publication de ma dépêche à Votre Seigneurie, en date du 17 novembre dernier, sur la question du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pendant que j'étais dans ce pays M. Walkem reçut, comme vous le savez, copie de la dépêche contenant ma décision dans cette affaire; et bien que je lui communiquai cette copie avec l'entente qu'elle ne serait pas publiée avant d'atteindre Ottawa, je pensais qu'il s'en servirait à son arrivée à la Colombie-Anglaise.

J'ai, etc., etc.

CARNARVON.

Le Très Honorable

Le Comte de Dufferin, C. P., C.C.B.,
etc., etc., etc.

COPIE d'un télégramme du Lieutenant-Gouverneur Trutch au Comte de Carnarvon.
(Reçu le 4 mars 1875.)

Ce gouvernement n'ayant reçu aucune réponse au rapport concernant le chemin de fer, et la législature étant en session, demande instamment d'être informé par le télégraphe si une réponse officielle a été envoyée ou peut être attendue, et si le Canada accepte la décision dans votre dépêche donnée à M. Walkem. Aucune communication d'Ottawa sur le sujet.

JOSEPH W. TRUTCH,
Lieutenant-Gouverneur.

COPIE d'un télégramme de Lord Carnarvon au Lieutenant-Gouverneur Trutch, en date du 4 mars 1875.

Ma dépêche du 17 novembre au Gouverneur-Général a été communiquée officiellement à M. Walkem comme réponse au rapport concernant le chemin de fer et toutes autres représentations. Elle peut être publiée. Le gouvernement fédéral accepte l'arrangement.

(Copie—No. 101.)

OTTAWA, 16 avril 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie un rapport des débats qui ont eu lieu dans la Chambre des Communes et le Sénat de la Puissance, sur une mesure présentée par mon gouvernement pour la construction du chemin de fer d'Esquimalt et Nanaïmo, dans la province de la Colombie-Anglaise.

Votre Seigneurie verra par les minutes du Sénat, qui sont incluses, que le bill a été rejeté dans ce corps par un vote de 23 contre 21.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Le Comte de Carnarvon,
etc., etc., etc.

(Copie—No. 64.)

HALIFAX, N.-E., 25 septembre 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie copie d'une minute approuvée de mon Conseil Privé, contenant une proposition qu'il a l'intention de soumettre au gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise.

J'ai etc.,

W. O'GRADY HALY.

Le comte de Carnarvon,
Etc., etc., etc.

Le Sous-Secrétaire d'Etat au Lieutenant-Gouverneur.

OTTAWA, 10 novembre 1875.

MONSIEUR,—Je suis chargé de transmettre à votre gouvernement copie d'un ordre de Son Excellence l'Administrateur du gouvernement en Conseil au sujet des difficultés entre le gouvernement de la Puissance et celui de la Colombie-Anglaise, par suite de l'arrangement fait, en 1871, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je regrette le retard que nous avons éprouvé dans l'envoi de ce document. Cela provient du fait que l'officier qui était chargé de fournir à ce département copie de l'Ordre en Conseil, pour être transmise à votre gouvernement, avait par inadvertance omis de le faire.

J'ai etc.,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-Secrétaire d'Etat.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence l'Administrateur du gouvernement en Conseil, le 20 septembre 1875.

Le comité du Conseil a examiné les difficultés découlant de l'arrangement fait, en 1871, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. La mission de M. Edgar à la Colombie-Anglaise, l'année dernière, était basée sur l'opinion que les conditions de ce règlement étaient complètement impossibles à remplir.

Les propositions par lui soumises au gouvernement de la Colombie-Anglaise étaient en résumé que, la limite du temps étant abandonnée, le Canada s'engageait à dépenser un million et demi de piastres pour la construction dans la province, chaque année, après le choix du tracé, et que l'ouverture d'un chemin carrossable le long de la ligne du chemin de fer projeté précédât la construction de la voie ferrée.

On proposa de plus de construire un chemin de fer sur l'île Vancouver entre Esquimalt et Nanaimo.

Les propositions ne furent pas considérées par le gouvernement de la Colombie-Anglaise, ou si elles le furent, il les rejeta et interjeta appel ensuite devant le gouvernement impérial, dont il demandait l'intervention. Le résultat de cet appel a été que le très honorable Lord Carnarvon, Secrétaire d'Etat pour les Colonies, a offert ses bons offices pour faciliter un règlement.

Le Conseil Privé, dans sa Minute du 23 juillet 1874, fut d'avis " que Lord Carnarvon fut informé qu'on lui laisserait à décider si les efforts du gouvernement, la diligence dont il avait fait preuve, et les offres faites, ont ou n'ont pas été équitables et justes et suivant l'esprit de l'arrangement." Lord Carnarvon, dans sa dépêche du 16 août, agissant d'après cette minute, et sur le consentement de la Colombie de se soumettre à cette décision, a fait certaines suggestions, dont les plus importantes étaient—que le montant des dépenses par année dans les limites de la province, après le choix du tracé, ne fut pas moins de deux millions de piastres ; que la date pour le parachèvement fut l'année 1890, et que le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo fut commencé immédiatement.

Le Conseil Privé, dans sa Minute du Conseil du 17 septembre disait : " que bien qu'en aucun cas, le gouvernement ne pouvait promettre le parachèvement de toute la ligne dans le délai mentionné et que l'on est peu disposé à accorder une autre limite de temps, s'il faut absolument assurer un règlement de la difficulté par de nouvelles concessions, on peut promettre que la partie à l'ouest du lac Supérieur sera complétée, afin d'établir des communications par lisses avec les lignes de chemin de fer sur une partie des Etats-Unis, et par les eaux du Canada durant la saison de la navigation, pour l'année 1890, comme on le suggérait."

De plus, il fut convenu que, après le choix du tracé, deux millions seraient dépensés, chaque année, pour la construction dans la Colombie-Anglaise, et qu'un chemin de fer serait construit entre Esquimalt et Nanaimo.

Il faut se rappeler que toute démarche dans les négociations était nécessairement énoncée et sujette aux conditions de la résolution de la Chambre des Communes, adoptée en 1871, en même temps que les termes d'union avec la Colombie subséquentement incorporés dans l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique de 1872, et subséquentement incorporés de nouveau (après que l'on eût ajouté beaucoup aux taux de la taxation) dans l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique de 1874 ; que l'aide que devait donner le public pour assurer l'accomplissement de l'entreprise " devait consister en octrois de terres et en subside en argent ou autre aide, *n'augmentant pas le taux de taxation alors existant*, que le Parlement du Canada pouvait déterminer à l'avenir."

Cette détermination de ne pas plonger ce pays sans espoir dans des dettes est soutenue par l'opinion publique partout dans la Puissance, et doit nécessairement contrôler la conduite du gouvernement, et on ne peut trop clairement comprendre que tout arrangement quant aux dépenses annuelles et au parachèvement dans un temps déterminé, doit être sujet à la condition trois fois enregistrée dans les journaux du Parlement, qu'aucune augmentation nouvelle du taux de la taxation ne sera exigée pour remplir tel arrangement.

La sanction du Parlement à la construction du chemin de fer projeté depuis Esquimalt jusqu'à Nanaïmo a été nécessairement une condition qui devait être antérieure au commencement des travaux.

Les autres traits importants de l'arrangement, savoir : la limite du temps pour le parachèvement d'une certaine partie, et la mention d'une certaine somme à dépenser, chaque année, furent regardés comme étant suivant les dispositions de l'Acte du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1874, sujets bien entendu à la condition déjà mentionnée et à laquelle faisait allusion la Minute du Conseil du 18 décembre 1874, lorsque le gouvernement "se montra disposé à faire ces nouvelles concessions plutôt que de laisser passer l'occasion de régler immédiatement une question si irritante, attendu que les concessions suggérées pouvaient être faites pour violer l'esprit d'aucune résolution du Parlement, ou la lettre d'aucun arrangement."

Le chemin de fer projeté d'Esquimalt à Nanaïmo n'est pas une partie du chemin de fer Canadien du Pacifique, comme le définit l'acte ; il était destiné à favoriser des intérêts locaux et était offert comme compensation pour le désappointement éprouvé à cause du délai inévitable pour construire le chemin de fer à travers le continent. L'entreprise est essentiellement locale, et il y a des raisons évidentes pour empêcher le gouvernement canadien, sous des circonstances ordinaires, d'entreprendre la construction de ces travaux, et pour les faire exécuter, s'ils doivent l'être, par les autorités de la province.

Le projet de loi que le gouvernement a présenté à la Chambre pour la construction de ce chemin de fer, a soulevé beaucoup d'opposition dans cette Chambre et dans le pays, et, bien que la Chambre des Communes l'ait adopté, le Sénat le rejeta ensuite, et ainsi le gouvernement se trouve obligé de répondre autrement aux espérances de la population de la Colombie-Anglaise, dont le gouvernement n'a suggéré à ce gouvernement aucune solution de la difficulté.

Il semble raisonnable que le peuple de la Colombie-Anglaise construise ces travaux, ou (s'ils pensent d'autres entreprises publiques plus avantageuses) qu'ils entreprennent, eux-mêmes, à la place, d'autres travaux publics locaux, et que la compensation à leur être donnée pour les délais qui peuvent survenir dans la construction du chemin de fer du Pacifique soit sous la forme d'une prime en argent comptant devant être appliquée au chemin de fer dans la province, ou à tels autres travaux locaux que la législature de la Colombie-Anglaise peut entreprendre, le Canada cédant aussi tout droit sur les terres qui peuvent avoir été réservées sur l'Île Vancouver pour des chemins de fer.

La somme de \$750,000 semble au comité une compensation libérale, et le comité recommande que le gouvernement de la Colombie-Anglaise soit informé que ce gouvernement est prêt à proposer au Parlement, à sa prochaine session, la législation nécessaire pour donner effet aux vues contenues dans cette Minute, quant à la construction du chemin de fer du Pacifique et à la compensation qui devra être donnée à la Colombie-Anglaise pour les délais de cette construction.

Le comité recommande de plus que cette Minute soit transmise au très honorable le Secrétaire d'Etat pour les Colonies.

Pour copie conforme,

HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé, Canada.

Le Lieutenant-Gouverneur ou Secrétaire d'Etat.

(No. 69.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, 29 novembre 1875.

MONSIEUR, - J'ai l'honneur d'annoncer que j'ai reçu, avant-hier, et que j'ai soumis, aujourd'hui, à mon Conseil Exécutif, votre dépêche du 10 courant et la copie en même temps transmise d'un ordre de Son Excellence l'Administrateur du gouvernement en Conseil, au sujet des difficultés entre le gouvernement de la Puissance et celui de cette

province, par suite de l'arrangement fait, en 1871, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

J'ai, etc.,

JOSEPH W. TRUTCH.

(No. 73.)

Le Lieutenant-Gouverneur au Secrétaire d'Etat.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

6 décembre 1875.

MONSIEUR.— Au sujet de votre dépêche du 10 ultimo et de l'ordre de Son Excellence l'Administrateur du Gouvernement en Conseil, dont une copie y jointe, au sujet des difficultés entre le gouvernement de la Puissance et celui de cette province, par suite de l'arrangement pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique mentionné dans les termes d'union de la Colombie-Anglaise avec la Puissance, j'ai l'honneur de transmettre avec les présentes copie d'une minute de mon Conseil Exécutif, et de vous prier de la soumettre à Son Excellence le Gouverneur-Général, et, suivant l'avis de mes ministres a exprimée dans cette minute, j'ai à dire, pour l'information de Son Excellence, que les propositions contenues dans l'ordre ci-dessus mentionné de Son Excellence l'Administrateur du Gouvernement sont respectueusement refusées par ce gouvernement, et de demander fortement que l'arrangement concernant le chemin de fer soit mis en vigueur suivant ses termes.

J'inclus aussi copie d'une dépêche que, sur l'avis de mes ministres, j'ai adressé, aujourd'hui, au très honorable le Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Colonies, transmettant à ce ministre copie de la minute de mon Conseil Exécutif ci-jointe.

J'ai, etc.,

JOSEPH W. TRUTCH.

Rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur, le 6 décembre 1875.

Le comité du Conseil a soigneusement considéré une minute de l'Honorable Conseil Privé du Canada, en date du 20 septembre 1875, proposant à ce gouvernement certains changements dans l'arrangement entre la Puissance et cette province au sujet du chemin de fer.

Le comité ne partage pas grand nombre des vues exprimées dans la minute susdite, et ne voit aucune raison pour consentir à changer les termes de l'arrangement mentionné au sujet du chemin de fer ou pour s'en départir. Le comité recommande donc que les propositions contenues dans la minute soient refusées sans hésitation, mais respectueusement, par Votre Excellence, et que le gouvernement de la Puissance en soit informé ; et de plus que l'on démontre fortement à ce gouvernement la nécessité absolue de mettre en vigueur, suivant ses termes, l'arrangement au sujet du chemin de fer.

Le comité recommande de plus que copie de cette minute (si elle est approuvée) soit transmise au très-honorable le Secrétaire d'Etat pour les Colonies.

Certifié,

W. J. ARMSTRONG,
Greffier, Conseil Exécutif.

Le Lieutenant-Gouverneur au Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Colonies.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

6 décembre 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie, suivant l'avis de mes ministres, copie d'une minute de mon Conseil Exécutif, exprimant les vues de ce gouvernement sur les propositions contenues dans l'Ordre de Son Excellence l'Administrateur du gouvernement de la Puissance en Conseil, au sujet des difficultés entre le gouvernement de la Puissance et celui de la Colombie-Anglaise, provenant de l'arrangement fait en 1871 pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, copie duquel Ordre en Conseil a été déjà transmise à Votre Seigneurie, comme ce gouvernement le comprend par le dernier paragraphe.

J'ai, etc.,

JOSEPH W. TRUTCH.

(No. 2.)

Le Lieutenant-Gouverneur au Secrétaire d'Etat.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

8 janvier 1876.

MONSIEUR,—Au sujet de ma dépêche du 6 ultimo, adressée à vous et contenant copie d'une minute de mon Conseil Exécutif, qui exprime les vues de ce gouvernement sur les propositions contenues dans l'Ordre de Son Excellence l'Administrateur du Gouvernement en Conseil, transmises dans votre dépêche du 10 novembre dernier, au sujet des difficultés entre le gouvernement de la Puissance et celui de cette province, provenant de l'arrangement pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, mentionné dans les termes d'union de la Colombie-Anglaise avec le Canada, j'ai l'honneur d'inclure, pour être soumise à Son Excellence le Gouverneur-Général, une minute de mon Conseil Exécutif, transmettant certains commentaires nouveaux sur le sujet, que mes ministres considèrent à propos d'invoquer en réponse au dit Ordre en Conseil.

Je dois aussi ajouter que j'ai transmis, aujourd'hui, sur l'avis de mes ministres, au Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Colonies, copie de la dite minute du Conseil, ici transmise dans une dépêche qui la renferme, et dont copie est ci annexée.

J'ai, etc.,

J. W. TRUTCH.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur, le 4 janvier 1876.

Le comité du Conseil a considéré la minute de l'honorable Conseil Privé du Canada, du 20 septembre 1875, avec la dépêche du 10 novembre dernier qui la contenait, relativement à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les idées principales de cette minute était d'une nature telle que ce gouvernement n'a éprouvé aucune difficulté à arriver à une décision. Afin d'éviter des délais qui auraient pu être préjudiciables, une réponse fut promptement envoyée, refusant "sans hésitation mais respectueusement" les propositions, et exprimant généralement une opinion contraire aux vues contenues dans la minute, attendu que l'on pense préférable, dans une affaire de cette importance, de remettre à une prochaine communication les commentaires que les détails de la minute sembleraient justement provoquer.

Le comité doit observer que la minute, dès le commencement, a trait à la lettre de M. Edgar, et donne un aperçu brief et inexact de ses propositions. Elle ne mentionne pas l'offre du gouvernement de la Puissance de construire immédiatement une ligne télégraphique dans la province et en dehors; et en second lieu elle dit d'une

manière incorrecte que ce gouvernement se proposait de construire "un chemin de fer" d'Esquimalt à Nanaïmo.

On verra que la lettre de M. Edgar déclare que la Puissance est incapable de construire le chemin de fer du Pacifique dans l'espace de temps stipulé. Elle annonce que si on efface cette limite de temps pour compléter toute la ligne, la Puissance commencera immédiatement "cette partie" qui se trouve entre Esquimalt et Nanaïmo. Le langage de la lettre est qu' "ils (le gouvernement de la Puissance) se proposent de commencer la construction depuis Esquimalt jusqu'à Nanaïmo immédiatement, et de pousser cette partie du chemin de fer jusqu'au parachèvement, avec la plus grande vigueur et le plus court espace de temps possible."

Cet extrait n'a qu'une signification, savoir:—que la ligne entre Esquimalt et Nanaïmo a été regardée par le ministère actuel du Canada de même que par l'ancien, comme "une partie" de la ligne principale.

Il semble maintenant par la correspondance publiée, que le gouvernement de la Puissance a envoyée en Angleterre, que dans leur minute du 18 août 1874, ils ont désavoué l'offre de M. Edgar, en autant qu'ils prétendent (ce qui est répété dans la présente minute) que la ligne d'Esquimalt "ne forme pas une partie de la ligne principale;" que "des intérêts locaux devaient en bénéficier, et qu'elle était proposée comme compensation pour le désappointement éprouvé par suite du retard inévitable dans la construction du chemin de fer à travers le continent."

Ce gouvernement n'a aucunement connu ce changement de vues et ces prétentions certainement inattendues, avant quelque temps après la publication de cette correspondance par le Parlement canadien. Pendant les négociations, cette correspondance n'a pas été communiquée à ce gouvernement. Autrement on aurait immédiatement fait des exceptions à plusieurs parties qui sont très sujettes à objection.

L'assertion que l'entreprise en question était proposée comme "compensation" est une erreur manifeste, car aucune proposition de ce genre n'a été faite ou insinuée, comme il paraîtra en consultant la lettre de M. Edgar. Elle est aussi, jusqu'à un certain point, incompatible avec la demande subséquente faite par le gouvernement de la Puissance à cette province, le 25 mars 1875, pour la cession, qui a été accordée, d'une lisière de terre le long de la ligne entre Esquimalt et Nanaïmo, semblable en étendue à celle prescrite par les termes d'union pour le chemin de fer du Pacifique "et sujette autrement à toutes les conditions contenues dans la 11ème section des dits termes."—(Annexe A.)

Le gouvernement de la province n'avait pas droit à la terre, excepté d'après "les termes d'union." Leur arrangement avec Lord Carnarvon ne leur donnait aucun droit nouveau sur cette terre, si la ligne ne devait pas faire partie du chemin de fer du Pacifique.

Il est de plus allégué dans la minute sous considération que "la sanction du Parlement à la construction du chemin de fer projeté entre Esquimalt et Nanaïmo était" (c'est-à-dire quand le règlement de Lord Carnarvon fut fait en 1874) "nécessairement une condition préalable à son commencement," tandis que de l'autre côté, le premier ministre, à sa place dans la Chambre des Communes, a dit, le 5 mars 1875, après avoir lu ce règlement :

"Les conditions recommandées par Lord Carnarvon, et que nous avons acceptées, sont simplement celles-ci:—qu'au lieu d'un million et demi nous dépenserons deux millions par année dans la province de la Colombie-Anglaise, et nous aurons à terminer le chemin de fer à travers cette province et le relier au point indiqué pour l'année 1890, ce qui fait une prolongation de temps de neuf années. Quant à la question soulevée par mon honorable ami de Bruce-Sud, je puis dire que je n'ai rien à demander au Parlement. Nous n'avons pas le droit d'obtenir, mais simplement de commander au Parlement cette décision, comptant sur cette Chambre pour nous aider à accepter les termes."—(Débats, page 540.)

Le point suivant dans la minute c'est que l'arrangement pour une dépense annuelle de \$2,000,000 pour le chemin de fer dans la province et pour le parachèvement de la ligne depuis le Pacifique jusqu'au Lac Supérieur pour 1890 "doit" dépendre des conditions de la résolution passée par les Communes, en 1871, en même temps que

les termes d'union et subséquemment sanctionnée et sanctionnée de nouveau dans les actes concernant le chemin de fer du Pacifique de 1872-1874 respectivement. Cette résolution, telle que citée dans la minute, se lit comme suit : "L'aide à être donnée pour assurer l'accomplissement de l'entreprise devra se composer d'octrois libéraux de terres et d'un subside en argent ou de toute autre aide, qui ne soit pas de nature à augmenter le taux des taxes alors prélevées, que le Parlement du Canada pourra déterminer à l'avenir." Il faut remarquer que la partie importante qui suit de la résolution n'a pas été donnée dans cette citation, savoir : "*Que le chemin de fer sera construit et exploité par des particuliers, et non par le gouvernement de la Puissance.*" Ce gouvernement semble n'avoir pas tenu compte du fait que les conditions susdites, furent si matériellement changées en 1874 qu'elles étaient de fait abandonnées. Le taux des taxes fut alors augmenté, et par l'Acte des chemins de fer de 1874 la construction du chemin de fer fut placée entre les mains du gouvernement au lieu d'être confiée à des particuliers. Même si la première résolution avait été obligatoire pour cette province, aucune de ses modifications, comme celles ci dessus indiquées, n'aurait pu avoir effet à l'égard de cette province, jusqu'à ce que le consentement de la législature fut donné. Mais, de fait, la Colombie-Anglaise n'a jamais été consultée quant à la première résolution ou à sa modification ; et on n'a jamais fait entendre à ce gouvernement—ou, autant qu'on le sait, au gouvernement impérial,—qu'une telle résolution avait été passée par les Communes du Canada comme une qualification des termes d'union. Elle ne pouvait pas avoir un tel effet, attendu que l'adresse contenant les "termes" fut passée par la Chambre des Communes le 1er avril 1871, et la résolution ne fut soumise à la Chambre que *quelques jours plus tard*, et ne fut adoptée que le 11 avril.

Conséquemment, on ne peut soutenir la prétention que les "termes d'union" devaient être sujets à la résolution et à l'Acte ci-dessus mentionnés.

Envisageant la question à un point de vue politique, la résolution et le statut furent soumis séparément à la Chambre comme des indices du plan mûri, à diverses époques, par le gouvernement, dans le but de pourvoir aux moyens de remplir l'arrangement avec la Colombie-Anglaise au sujet du chemin de fer ; et si l'acte et la résolution n'atteignaient pas leur objet, quelque autre mesure devrait être nécessairement adoptée pour les fins susdites.

Quant au boni de \$750,000 en argent comptant, qui sera offert (pourvu que l'on obtienne la sanction du Parlement) "comme compensation pour les délais qui peuvent avoir lieu dans la construction du chemin de fer du Pacifique," il est évident que l'on a en vue sérieusement de futurs délais d'un caractère très grave ; autrement une offre semblable n'aurait jamais été faite avant même que l'on ait tenté de commencer la construction dans cette province et avant l'expiration de la première des quinze années accordées pour compléter le chemin de fer d'ici au lac Supérieur. Sous ces circonstances, cette offre ne peut être regardée que comme une indemnité pour un retard indéfini dans la construction. Les arrangements pour une dépense annuelle pour le chemin de fer et pour compléter la ligne sous un délai fixé sont les seules garanties que le chemin de fer sera construit durant ce siècle. Une acceptation de ce boni équivaldrait à un abandon de ces garanties, et une cession de la part de la Colombie-Anglaise, pour toujours, de son droit de protester contre des délais futurs, quelque prolongés qu'ils puissent être. Le montant offert représente la moyenne du coût de 20 milles à peu près de chemin de fer, et est d'un peu moins que le tiers de la dépense annuelle promise dans la province.

Les autres parties du règlement de lord Carnarvon, qui déclarait que le chemin carrossable et la ligne télégraphique seraient construits immédiatement "comme le suggère" le gouvernement de la Puissance, ne sont pas mentionnées dans la minute. Le chemin carrossable n'a pas été commencé, bien que douze mois se soient écoulés depuis qu'il a été promis, et bien que sa construction comme avant-coureur des travaux du chemin de fer ait été fortement suggérée par le gouvernement de la Puissance. La construction immédiate de la ligne télégraphique fut aussi pour la même raison déclarée indispensable, mais les travaux, sur cette ligne, bien que commencés le printemps dernier, ont été abandonnés indéfiniment. La proposition de la construire entraînait ma-

tériellement dans les motifs de l'appel de la Colombie en Angleterre, attendu que le coût élevé de l'entreprise fut invoqué contre les réclamations faites par la province.

Il est inutile de rappeler les faits et les incidents qui ont forcé le gouvernement provincial à interjeter appel devant le gouvernement impérial en 1874. Après six mois près de négociations, les propositions furent soumises par Lord Carnarvon au gouvernement de la Puissance pour être approuvées. A ces propositions il donna un assentiment sans réserve le 18 décembre 1874. Dans sa minute de ce jour, il disait que les propositions pouvait être acceptées, "*sans violer l'esprit d'aucune résolution du Parlement ou la lettre d'aucun décret*;" et que "*la conclusion à laquelle est arrivée Sa Seigneurie soutient, comme il le remarque, dans l'ensemble, et soumet seulement à quelque modification de détail, la politique adoptée par ce gouvernement sur cette question très embarrassante.*" En conséquence, il "*prie respectueusement votre Excellence de vouloir bien * * * assurer à Sa Seigneurie que tout effort sera fait pour assurer la réalisation de ce que l'on espère.*"

Ainsi se terminait apparemment une dispute désagréable, irritante et sans avantages, qui avait duré depuis dix-huit mois et dont le résultat était un règlement soigneusement considéré—règlement qui, dans l'opinion du gouvernement de la Puissance, soutenait sa propre politique sur le chemin de fer et ne violait ni l'esprit ni la lettre d'aucune disposition parlementaire. Malgré ces faits et la forte assurance que "*tout effort*" serait fait pour remplir leurs obligations, le gouvernement de la Puissance, seulement neuf mois après (comme le prouve sa minute du 20 septembre dernier), décida virtuellement d'ignorer ces engagements. La construction de la section de chemin de fer sur l'île doit être abandonnée. Les arrangements pour construire *immédiatement* le chemin carrossable et la ligne télégraphique ont été violés déjà, et il n'y a aucune assurance que ces travaux seront exécutés. Les stipulations—les plus importantes de toutes—pour une dépense annuelle pour le chemin de fer dans la province et pour le parachèvement du chemin de fer sous un délai fixé, sont regardées maintenant par le gouvernement de la Puissance comme relevant de conditions, qui, bien que mentionnées incidemment dans les première et dernière dépêches à Lord Carnarvon, ne furent jamais soumises à la considération de Sa Seigneurie; on ne prétendit pas non plus qu'elles contrôlèrent tout règlement qui pouvait se faire. En justice pour toutes les parties, le gouvernement de la Puissance aurait dû soumettre toute sa cause à Lord Carnarvon et ne pas réserver ce point pour être disputé et annoncé soudainement près de douze mois après la date de ce qui était supposé et était regardé comme un règlement final de toutes les difficultés au sujet du chemin de fer. Si la prétention mentionnée triomphait le règlement serait virtuellement réduit à rien, attendu que le ministère du jour serait libre d'employer la plus grande partie et même la totalité de son revenu, pour des fins publiques, et ne laisser que peu ou rien pour le projet de chemin de fer.

Le délai pour la transmission de la minute du Conseil, maintenant sous considération, mérite d'être mentionné. Elle fut adoptée le 20 septembre dernier, et fut gardée à Ottawa jusqu'au 10 novembre—à peu près sept semaines—"vu," comme le prétend le Sous-Secrétaire d'Etat, "le fait que l'officier qui devait fournir à ce département une copie de l'Ordre en Conseil pour être transmise * * * a par inadvertance omis de le faire." Ce retard s'est trouvé très opportun pour le gouvernement de la Puissance. Singulière coïncidence, durant cet espace de temps, il négociait en Angleterre, un fort emprunt. On dit publiquement qu'il a réussi, en octobre dernier, à emprunter sur la garantie impériale \$7,250,000 dans lesquelles la province a un intérêt spécial, attendu que cette somme fut donnée seulement pour aider la construction du chemin de fer du Pacifique. A cause du retard mentionné, le gouvernement provincial n'a pas eu l'occasion de protester, en temps et lieu, contre la garantie sous ces circonstances. Quant à cette garantie, l'importance et la valeur de la bonne entente avec la Colombie-Anglaise sur les affaires du chemin de fer ont été et sont bien comprises par le gouvernement de la Puissance. Le 16 février 1875, le ministre des Finances du Canada a dit, dans son discours sur le budget:—"Je pense que nous aurions été dans une position désavantageuse avec le gouvernement impérial et la Colombie-Anglaise si nous avions demandé la garantie impériale pen-

dant que des difficultés existaient entre nous et cette province quant à la construction du chemin de fer du Pacifique.”—(*Hansard*, 1875, page 163.) On remarquera que cette assertion fut faite à peu près deux mois après que le règlement de 1874 fut effectué. On pouvait espérer que le gouvernement de la Puissance, avant de se prévaloir de la garantie, prendrait toutes les précautions pour informer ce gouvernement qu'il avait résolu de revenir sur l'arrangement et de ne pas remplir ses conditions.

Il est aussi bon de remarquer que, pendant le même espace de temps et vers le 20 septembre dernier, les explorateurs sur l'île furent matériellement renforcés ; et la ligne du chemin de fer entre Esquimalt et Nanaimo a été pratiquement tracée sur tout son parcours. Des lisses d'acier furent aussi débarquées à ces deux places, de sorte que la population de la province espérait avec confiance le commencement des travaux, et n'avait aucune raison de soupçonner que, à ce même moment, le gouvernement de la Puissance avait résolu d'abandonner et d'ignorer les termes du règlement avec Lord Carnarvon.

L'histoire de l'arrangement du chemin de fer serait le récit des délais inutiles causés par la Puissance et des désappointements décourageants et préjudiciables qu'en a ressentis la Colombie-Anglaise. Une perte réelle d'argent pour une grande partie de sa population et une prostration complète de ses intérêts les plus importants ont été le résultat de la violation de promesses faites avec toutes les apparences de réflexion et de bonne foi. On a malheureusement créé de la défiance lorsqu'on devait inspirer de la confiance. Il ne conviendrait pas de cacher cet état de choses.

La Colombie-Anglaise, bien que faible politiquement, a eu à défendre et à maintenir l'arrangement pour la construction du chemin de fer du Pacifique sur lequel repose la Confédération.

Le comité du Conseil demande fortement que les termes du règlement de Lord Carnarvon soient strictement remplis, et il proteste contre leur violation par le gouvernement de la Puissance.

Le comité prie respectueusement votre Excellence de vouloir bien, si cette minute est approuvée, en faire envoyer des copies au gouvernement de la Puissance et au très honorable le Secrétaire d'Etat pour les Colonies.

Pour copie conforme,

W. J. ARMSTRONG,
Greffier du Conseil Exécutif.

Le Lieutenant-Gouverneur au Secrétaire d'Etat pour les Colonies.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, 8 janvier 1876.

MILORD,—Au sujet de ma dépêche à Votre Seigneurie, en date du 6 ultimo transmettant copie d'une minute de mon Conseil Exécutif, exprimant les vues de ce gouvernement sur certaines propositions contenues dans l'ordre de Son Excellence l'administrateur du gouvernement de la Puissance en Conseil, relativement aux difficultés entre le gouvernement de la Puissance et celui de la province, par suite de l'arrangement pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, j'ai l'honneur d'inclure, pour être considérée par Votre Seigneurie, à la demande de mes ministres, une minute de mon Conseil Exécutif contenant de nouveaux commentaires sur le sujet, que mes ministres considèrent à propos de faire valoir en réponse au dit ordre en Conseil.

J'ai, etc.,

JOSEPH W. TRUTCH.

(No. 8.)

COLOMBIE-ANGLAISE.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, 2 février 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'inclure pour l'information de Son Excellence le Gouverneur-Général copie d'une dépêche que, sur l'avis de mes ministres, j'ai adres-

sée, aujourd'hui, au très honorable le Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Colonies, avec une copie des documents transmis avec les présentes, étant une pétition de l'Assemblée Législative de cette province à Sa Majesté la Reine au sujet de la question du chemin de fer entre le gouvernement de la Puissance et celui de la Colombie-Anglaise. L'adresse de l'Assemblée Législative avec cette pétition me fut remise ainsi qu'une minute de mon Conseil Exécutif exprimant ses vues et son avis à moi relativement à la dite adresse et à la pétition qui l'accompagne.

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

JOSEPH W. TRUTCH.

A l'honorable,
Le Secrétaire d'Etat du Canada,
Ottawa.

COLOMBIE-ANGLAISE.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, 2 février 1876.

MILORD.—J'ai l'honneur de transmettre à Sa Majesté la Reine une pétition de l'Assemblée Législative de cette province demandant, relativement aux obligations non-remplies du Canada envers la Colombie au sujet de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, que Sa Majesté veuille bien faire en sorte que le gouvernement de la province soit immédiatement engagé à remplir les conditions du règlement fait par l'intervention de Votre Seigneurie en novembre 1874.

Je transmets aussi copie de l'adresse de l'Assemblée Législative, qui accompagnait cette pétition, aussi que copie d'une minute de mon Conseil Exécutif exprimant leur concours entier, dans la demande de la dite pétition: et, suivant l'avis de mes ministres exprimé dans cette minute et conformément aux vœux de l'assemblée, j'ai l'honneur de transmettre la dite pétition à Votre Honneur et de solliciter respectueusement qu'elle soit soumise à Sa Majesté, et que Sa Majesté soit priée de la considérer favorablement et d'ordonner que la signification du bon plaisir de Sa Majesté à son sujet soit communiquée à ce gouvernement aussitôt que possible.

J'ai l'honneur d'être, Milord,
De votre Seigneurie le très obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH.

Le très honorable le comte de Carnarvon,
Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Colonies.

A SA TRÈS-EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

TRÈS-GRACIEUSE SOUVERAINE :—

Nous, sujets très soumis et loyaux de Sa Majesté, membres de l'Assemblée Législative de la province de la Colombie-Anglaise, réunis en session, approchons humblement Votre Majesté dans le but de représenter :

1. Que, le 31^{me} jour de juillet 1874, le gouvernement de cette province présenta humblement à Votre Majesté une pétition alléguant (entre autres choses) que le seul motif qui a induit la Colombie-Anglaise à entrer dans la Puissance du Canada, le 20^{me} jour de juillet 1874, a été la promesse par la dernière de commencer sous deux et de compléter sous dix années de cette date la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et que cet arrangement avait été violé par le Canada. Les pétitionnaires

priaient donc Votre Majesté de bien vouloir, sous les circonstances énumérées dans la pétition, faire en sorte que justice fut rendue à la Colombie-Anglaise. Vos pétitionnaires (l'Assemblée Législative) font respectueusement allusion à cette pétition.

2. Que, après des négociations prolongées sur le sujet entre l'honorable Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Colonies (le comte de Carnarvon) et le gouvernement de la Puissance, Sa Seigneurie a bien voulu signifier ses conclusions sur la question en litige dans les termes suivants :

"(1.) Que le chemin de fer entre Esquimalt et Nanaïmo sera commencé aussitôt que possible et complété avec toute la diligence possible.

"(2.) Que les arpentages sur la terre ferme seront poussés avec la plus grande vigueur.

"* * Il me serait désagréable sinon impossible de prescrire strictement un minimum de temps ou d'argent pour des travaux d'une nature aussi incertaine, mais heureusement il m'est également impossible de douter que votre gouvernement ne fera pas loyalement de son mieux sous tous les rapports pour hâter l'accomplissement d'un devoir laissé librement à son esprit de justice."

"(3.) Que le chemin carrossable et la ligne télégraphique seront construits immédiatement. Il semble y avoir ici des divergences d'opinion quant au bénéfice spécial qui reviendrait à la province si on entreprenait de compléter ces deux entreprises, mais, après avoir considéré ce qui a été dit, je suis d'opinion qu'elles doivent être commencées toutes deux immédiatement, comme le suggèrent vos ministres.

"(4.) Que 2,000,000 de piastres, et non 1,500,000 piastres, seront le minimum des dépenses sur les travaux du chemin dans les limites de la province depuis la date où les arpentages seront suffisamment complétés pour permettre de dépenser ce montant pour la construction. En nommant ce montant, je comprends que l'intérêt et le vœu du gouvernement de la Puissance étant de pousser avec toute diligence le parachèvement des travaux que l'on doit entreprendre maintenant, les dépenses annuelles excéderont le minimum de 2,000,000 de piastres d'autant plus qu'il sera possible chaque année.

"(5.) Enfin que, le ou avant le 31 décembre 1890, le chemin de fer sera complété et ouvert pour le trafic depuis les bords du Pacifique jusqu'à un point de l'extrémité ouest du lac Supérieur, où il se reliera aux lignes actuelles de chemins de fer dans une partie des États-Unis et aussi à la navigation sur les eaux canadiennes. Dans mon opinion il ne doit pas être nécessaire de pousser à présent les travaux du reste du chemin de fer dans les régions au nord du lac Supérieur jusqu'aux frontières du Canada, et l'époque pour entreprendre ces travaux devra être terminée par le développement de la colonisation et par le changement des circonstances du pays. J'espère cependant que dans un avenir prochain une ligne non interrompue de chemin de fer sur le territoire canadien sera possible, et conséquemment je regarde cette partie du projet comme différée plutôt qu'abandonnée." [Vide dépêche de Lord Carnarvon à Lord Dufferin, 17 novembre 1874.]

3. Que le gouvernement de la Puissance, un mois après, a accepté ces conclusions ou propositions, et déclaré que les propositions seraient mises à exécution, attendu qu'elles confirmeraient dans l'ensemble leur propre politique sur la question et qu'elles ne violaient ni la lettre ni l'esprit d'aucune disposition parlementaire. On voulait et on supposait que ce règlement était final. (Vide dépêche de Lord Carnarvon le 18 décembre 1874.)

4. Vos pétitionnaires, l'Assemblée Législative, — se voient obligés avec beaucoup de regret de dire que le gouvernement de la Puissance a presque complètement mis de côté les conditions de l'arrangement ci-dessus, attendu qu'il n'a pas commencé la construction du chemin de fer promis, soit sur l'île soit sur la terre ferme, ou le chemin carrossable ou le sentier pour faciliter les travaux du chemin de fer sur la terre ferme; et l'arrangement, dans le règlement, pour la construction immédiate de la section provinciale de la ligne télégraphique à travers le continent n'a pas été suivi.

5. Que, au sujet de la promesse de poursuivre activement les arpentages, vos pétitionnaires n'ont aucune information autorisée pour baser une opinion exacte.

6. Que le gouvernement de la Puissance a, par la minute de son Conseil Privé du 20

septembre 1875, annoncé son intention d'ignorer virtuellement le règlement ci-dessus, et a dit qu'il soumettra ses vues, comme le dit la minute, au Parlement, à sa session suivante, comme la politique qui devrait être adoptée au sujet de leurs engagements avec la province quant au chemin de fer. (Annexe A.)

7. Que le gouvernement de la Puissance a affirmé, dans sa minute de septembre, que la section de chemin de fer sur l'Île de Vancouver ne fait pas partie du chemin de fer du Pacifique, mais qu'elle a été offerte à cette province comme compensation pour les pertes causées par les délais dans la construction du chemin de fer du Pacifique, mais vos pétitionnaires ne pensent pas qu'une telle offre de compensation ait jamais été faite ou suggérée à cette province.

8. Que le gouvernement de la Puissance dit, dans sa minute du 20 septembre dernier, "qu'il ne peut être trop clairement entendu" qu'ils ne suivront et n'observeront pas les conditions du règlement pour une dépense de \$2,000,000 pour le chemin de fer dans la province, et pour le parachèvement du chemin de fer du Pacifique jusqu'au Lac Supérieur pour l'année 1890, si l'accomplissement de ces conditions devait violer les conditions d'une résolution adoptée par la Chambre des Communes, en 1871, après que nos termes d'union furent acceptés, par ce corps. Les termes de cette résolution étaient que le chemin de fer fut fait par des particuliers et non par le gouvernement de la Puissance, et que des subsides en terres et en argent pour un montant qui n'excédât pas le taux des taxes de la Puissance, à cette époque, fut donné par le gouvernement pour contribuer à l'entreprise.

9. Que vos pétitionnaires pensent que les termes de la résolution furent abandonnés en 1874, le taux des taxes ayant été augmenté et la construction du chemin de fer ayant été entreprise par le gouvernement au lieu d'être confiée à des particuliers.

10. Vos pétitionnaires soumettent respectueusement que la résolution était tout au plus l'indice du plan suivi par le gouvernement pour trouver les moyens de remplir ses engagements avec la province au sujet du chemin de fer; qu'elle n'a jamais été soumise au peuple ou au gouvernement de la Colombie-Anglaise; et qu'en autant qu'on sait, elle n'a pas été soumise, en 1871, au gouvernement de Votre Majesté pour être considérée lorsque les termes d'union furent adoptés, ou, en 1874, à Lord Carnarvon pendant les négociations qui précédèrent le règlement. En conséquence, la résolution ne peut, pour des raisons constitutionnelles aussi bien que légales, contrôler les termes d'union ou le règlement pour les mettre en vigueur.

11. Qu'aucune compensation n'a été offerte par le gouvernement de la Puissance pour l'abandon projeté de la section de chemin de fer sur l'Île Vancouver ou pour les engagements non remplis pour la construction du chemin carrossable et de la ligne télégraphique, ou pour aucun des délais passés et ruineux dans la construction du chemin de fer du Pacifique ou sur l'Île.

12. Que cependant une indemnité s'élevant à \$750,000—le prix d'environ vingt milles de chemin de fer—a été offerte à la Colombie-Anglaise pour tous délais *futurs* dans la construction du chemin de fer, et que cette somme sera, sujette à la décision du Parlement, payée comme bonus en argent à la province si les conditions pour les dépenses annuelles pour le chemin de fer et parachèvement du chemin de fer jusqu'au lac Supérieur en 1890, sont abandonnées par la province.—(Annexe A.)

13. Que le gouvernement provincial a refusé d'accepter l'offre de \$750,000 et a exprimé son dissentiment des vues exprimées par le gouvernement de la Puissance dans sa minute en Conseil de septembre dernier. (Annexe A.)

14. Que vos pétitionnaires sont d'opinion que le gouvernement provincial a agi dans les intérêts de la province en refusant cette offre.

15. Que la province est entrée dans la Confédération sur une entente distincte et claire que "aucune union réelle ne pouvant exister" sans "moyens de communication rapide" entre la Colombie-Anglaise et le Canada-Est à travers le territoire britannique, le chemin de fer Canadien du Pacifique devrait être construit par la Puissance comme une entreprise fédérale de nécessité politique et commerciale.

16. Que le désir de cette province est d'assurer une confédération pratique avec

ses avantages prévus comme les indiquent les termes d'union, au lieu d'une union théorique avec ses pertes, ses privations et de nombreux désappointements.

17. Que vos pétitionnaires appellent humblement l'attention de Votre Majesté sur les minutes du Conseil Exécutif de cette province dernièrement transmises au très honorable Secrétaire d'Etat pour les Colonies, et portant respectivement les dates du 6 décembre 1875 et du 4 janvier 1876, attendu que vos pétitionnaires approuvent complètement les vues et les assertions qui y sont exprimées.

18. Que la Colombie-Anglaise a rempli toutes les conditions de son arrangement avec le Canada.

19. Qu'en raison des violations fréquentes par le Canada de ses engagements avec cette province pour la construction du chemin de fer, toutes les classes de la population de la Colombie-Anglaise ont souffert. Des anticipations précédentes basées sur ces engagements, ont eu pour résultat un échec inattendu et non mérité et des désappointements d'un caractère grave et préjudiciable ; le défaut de confiance a régné là où l'on aurait dû inspirer de la confiance ; le commerce a été bouleversé complètement ; le progrès de la province a été sérieusement paralysé ; et " un sentiment de " malaise a succédé aux prévisions certaines d'avantages politiques et commerciaux " que produirait la construction immédiate d'un chemin de fer qui relierait pratiquement les bords de l'Atlantique et du Pacifique aux possessions de Votre Majesté sur " le continent de l'Amérique du Nord."

20. Conséquemment vos pétitionnaires soumettent humblement qu'ils ont au moins le droit de voir les conditions du règlement remplies suivant la lettre et l'esprit, par l'intervention du très honorable le Secrétaire d'Etat.

Conséquemment vos pétitionnaires s'adressent humblement à Votre Majesté et la prient de vouloir bien faire en sorte que le gouvernement de la Puissance soit engagé immédiatement à remplir les conditions du dit règlement.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier, etc.

JAMES TRIMBLE,

Orateur.

A Son Honneur l'honorable JOSEPH WILLIAM TRUTCH, Lieutenant-Gouverneur de la province de la Colombie-Anglaise.

QU'IL PLAISE A VOTRE HONNEUR :—

Nous, les sujets soumis et loyaux de Sa Majesté, l'Assemblée Législative de la province de la Colombie-Anglaise, assemblée en Parlement, demandons respectueusement de nous adresser à Votre Honneur pour la prier de vouloir bien transmettre la pétition ci-jointe au sujet de la violation par le Canada de ses engagements avec cette province au sujet du chemin de fer, au très honorable le Secrétaire d'Etat pour les Colonies, avec une demande respectueuse que la dite pétition soit soumise à Sa Majesté. Et que Sa Majesté soit gracieusement priée de la considérer favorablement et de faire signifier, aussitôt que possible, au gouvernement de cette province, le bon plaisir de Sa Majesté sur le sujet.

T. ROLAND HETT.

Greffier.

2 février 1876.

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Législatif, approuvé par Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur le deuxième jour de février 1876.

Sur l'Adresse de l'Honorable Assemblée Législative priant Votre Excellence de transmettre la pétition ci-jointe à Sa Majesté la Reine, au sujet de la violation par le Canada de ses engagements avec cette province au sujet du chemin de fer, au très-honorable le Secrétaire d'Etat pour les Colonies, avec prière respectueuse que la dite pétition soit mise devant Sa Majesté, et que Sa Majesté soit gracieusement priée de

la considérer favorablement et ordonner que la signification du bon plaisir de Sa Majesté à ce sujet soit communiquée au gouvernement de cette province aussitôt que possible, laquelle adresse a été référée par Votre Excellence, pour être considérée au Conseil Exécutif;

Le Comité du Conseil recommande respectueusement que Votre Excellence veuille bien accorder la demande de l'Honorable Assemblée Législative; et de plus transmettre au Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les Colonies l'expression de l'entier et chaleureux concours du gouvernement de la Colombie-Anglaise dans la demande de la dite pétition à Sa Très-Gracieuse Majesté la Reine.

Le comité recommande de plus que, dans le cas où Votre Excellence approuverait ce rapport, une copie en soit transmise au très-honorable le Secrétaire d'Etat pour les Colonies et aussi à l'honorable Secrétaire d'Etat pour le Canada.

Pour copie conforme,

T. BASIL HUMPHREYS,

Ministre des Finances et de l'Agriculture.

et Greffier du Conseil Législatif.

(Par Télégraphe de Victoria, C.-A.)

A l'hon. R. W. Scott, Secrétaire d'Etat.

Victoria, 6 février 1876.

Mon ministre désire que je vous informe qu'une pétition à la Reine, demandant que le gouvernement de la Puissance soit prié immédiatement de mettre en vigueur les termes du règlement de la question du chemin Canadien du Pacifique effectué par Lord Carnarvon, a été *unanimentement* adoptée par l'Assemblée Législative et envoyée à Lord Carnarvon. Hier une copie de la pétition vous a été transmise en même temps.

JOSEPH TRUTCH.

SECRETARIAT D'ETAT.

16 février 1875.

MONSIEUR—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche No. 8, du 2 courant, contenant une copie d'une dépêche que, ce jour-là, vous avez adressée sur l'avis de votre ministre, au très honorable le Secrétaire d'Etat pour les Colonies, avec une copie des documents transmis avec elle, étant une pétition de l'Assemblée Législative de la Colombie-Anglaise à Sa Majesté la Reine au sujet de la question actuelle du chemin de fer entre le gouvernement de la Puissance et celui de la Colombie-Anglaise, une adresse de l'Assemblée Législative et une minute de votre Conseil Exécutif à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

A Son Excellence le lieutenant-gouverneur,
Colombie-Anglaise, Victoria.

SECRETARIAT D'ÉTAT.

31 janvier 1876

MONSIEUR,--J'ai à vous demander la cause du délai qui s'est écoulé avant d'envoyer à ce département, pour être transmise à la Colombie-Anglaise, la minute en Conseil du 22 septembre dernier, au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique, ce document n'étant parvenu à ce département que le 10 novembre suivant.

J'ai, etc., etc.

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

W. A. Himsworth, écr.,
Greffier du Conseil Privé du Canada,
Ottawa.

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ.

6 février 1876.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 31 ultimo, demandant la cause du délai qui s'est écoulé avant d'envoyer à votre département, pour être transmise à la Colombie-Anglaise, la minute en Conseil du 20 septembre dernier, au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique, j'ai l'honneur de dire que, le 14 de ce mois, la minute en question a été adoptée par le comité du Conseil Privé, et a été envoyée, le jour suivant, par moi avec d'autres minutes à Son Excellence l'administrateur du gouvernement à Halifax, pour recevoir son approbation.

Le 25 du même mois la minute me fut renvoyée approuvée. Là-dessus j'ordonnai de faire deux copies, dont une pour être conservée dans le bureau afin d'y référer, et l'autre pour votre département, afin de la transmettre à la Colombie-Anglaise.

Ces copies furent faites immédiatement et me furent présentées pour être signées, et n'ayant pas reçu instruction de différer ou retarder l'émission de la minute, elles furent signées immédiatement et présentées de la manière ordinaire à l'officier chargé de transmettre les documents de cette nature aux départements respectifs.

Je n'avais aucune raison de craindre qu'il arriva quelque chose pour prévenir ou retarder l'émission de cette minute plus que j'en avais au sujet d'aucune des centaines de minutes qui arrivent annuellement au département par la même source. J'ai donc été très surpris de découvrir, le 10 novembre dernier, quand le premier ministre et vous-même m'avez parlé à ce sujet, que par inadvertance de la part de l'officier mentionné, la copie qui devait être transmise avait été placée avec la copie que l'on devait conserver, et que les deux étaient demeurées dans la liasse au bureau jusqu'au moment où elles furent trouvées.

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

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

L'hon. R. W. Scott,
Secrétaire d'Etat, etc., etc.

OTTAWA, 11 février 1876.

MONSIEUR,—Étant l'officier mentionné dans la lettre du Greffier du Conseil Privé du 1er courant, je déclare que le délai pour la transmission de la minute en Conseil au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique a eu lieu sans la connaissance des membres ou du Greffier du Conseil, et de la manière relatée dans la lettre à laquelle il est fait allusion ci-dessus.

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

JOS. O. COTÉ,
Assistant-Greffier, C. P.

L'Honorable Secrétaire d'Etat.

Rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 13 mars 1876.

Le comité du Conseil a pris en considération les dépêches du Lieutenant-Gouverneur de la Colombie-Britannique, en date du 2 février 1876, concernant le chemin de fer du Pacifique, renfermant entre autres documents, copie d'une adresse de l'Assemblée Législative de la Colombie-Britannique, à Sa Majesté.

Dans cette adresse, l'Assemblée Législative dit : " que le gouvernement fédéral a presque entièrement oublié les conditions d'arrangement, vu qu'il n'a pas encore commencé la construction du chemin de fer promis, soit sur l'île, soit sur la terre ferme, ou le chemin carrossable ou le sentier qui aurait pour but de faciliter les travaux de chemin de fer sur la terre ferme, et que les conditions d'arrangement par lesquelles la section provinciale de la ligne télégraphique trans-continentale devait être immédiatement construite, n'ont pas été exécutées."

A propos de cette allégation le comité désirerait faire remarquer, que quoique le gouvernement ait pris toutes les mesures en leur pouvoir pour assurer la construction du chemin de fer projeté de Nanaïmo et Esquimalt, le bill, qui avait été proposé à cet effet et qui a été adopté à la Chambre des Communes, a été désavoué par le Sénat.

Quant à ce qui a rapport à la construction du chemin de fer sur la terre ferme, le gouvernement du jour a toujours insisté, et ceci était une des conditions d'arrangement, pour qu'il ne fût pas dans l'obligation de déterminer le tracé du chemin avant que les explorations ne fussent suffisamment complètes pour cette fin. Le gouvernement ne se trouve pas encore en mesure de pouvoir le faire, mais ceci devra, nécessairement, précéder le commencement des travaux de construction.

En ce qui concerne le chemin carrossable ou le sentier, le gouvernement de la Colombie-Britannique considérait ce chemin comme d'aucune valeur, mais le gouvernement du Canada a expliqué (tel que mentionné, en effet, dans l'adresse) qu'il devait servir pour faciliter la construction du chemin de fer (ce chemin devant, de fait, en faire partie) et qu'il serait construit sur le tracé du chemin de fer.

N'ayant pas encore déterminé le tracé du chemin de fer, il est très difficile de construire le chemin carrossable.

On peut appliquer les mêmes remarques à la ligne télégraphique qui devrait être construite sur le parcours du chemin de fer et pour son usage. Il faut remarquer, cependant, que des contrats ont été donnés par le gouvernement pour la construction de toute la ligne télégraphique depuis le lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique, et que cinq cents milles sont déjà terminés ; et que l'entrepreneur pour la section de la Colombie, a une grande partie du matériel en main et qu'il sera prêt à commencer les opérations aussitôt que le tracé du chemin aura été déterminé.

L'adresse dit de plus, " pour ce qui a rapport à la promesse faite que les explorations seraient poussées avec vigueur, l'Assemblée n'a aucune information précise sur laquelle elle pourrait baser son opinion."

Le comité fera remarquer, à propos de ceci, que l'on a fait toute la diligence possible pour faire avancer les explorations, tellement, que la hâte que l'on avait de se conformer, autant que possible, aux conditions de l'Union, a empêché dans plusieurs cas de faire un examen aussi minutieux du pays qu'on aurait dû le faire, afin de se procurer le tracé le plus avantageux. Le comité doit dire de plus que la Législature de la Colombie doit être certainement au courant des dépenses énormes qui ont été faites dans cette province pour l'exploration.

L'adresse dit " que le gouvernement fédéral par une minute du Conseil Privé en date du 20 septembre 1875, avait exprimé son intention d'ignorer complètement le règlement ; " * * * * * et plus loin elle ajoute, " que le Conseil a affirmé que le chemin de fer sur l'île Vancouver ne forme pas partie du chemin de fer du Pacifique, mais qu'il a été offert à la province en compensation des pertes causées par le délai dans la construction du chemin de fer du Pacifique, mais vos requérants n'admettent pas qu'aucune offre semblable ait jamais été faite ou même proposée à la province.

A ces allégations le comité répondra que le gouvernement du Canada, loin d'avoir eu l'intention d'ignorer les conditions de l'arrangement, a fait tout en son pouvoir pour les remplir.

Il n'y a aucun prétexte pour dire que la construction du chemin de fer de Nanaïmo à Esquimalt par le Canada était obligatoire suivant les conditions de l'union comme faisant partie du chemin de fer du Pacifique.

Au termes de l'union, il est stipulé que le terminus occidental du chemin de fer sera à un point de la côte du Pacifique, lequel devra être déterminé par le Gouverneur en Conseil; et, ainsi, la question devient non pas un sujet de contrat entre le Canada et la Colombie, mais partie de la politique exécutive du Canada.

Le premier acte qui engageait le gouvernement du Canada à construire aucun chemin sur l'île Vancouver, même d'une manière indirecte, eût lieu le 7 juin 1873, deux ans après l'union, lorsqu'un ordre en Conseil a été passé (et que le comité considère comme très imprudent) déclarant que le terminus du chemin de fer sera à Esquimalt.

Si cette politique n'avait pas été révoquée, le gouvernement se serait trouvé dans l'obligation de pourvoir à la construction de plus de 160 milles de chemin de fer sur l'île Vancouver, ce qui aurait coûté probablement sept millions cinq cent mille dollars; sans compter la construction d'un chemin de fer qui partirait du haut de Bute Inlet et celle d'un pont aux *Narrows*, entreprise des plus gigantesque qui ait jamais été proposée et dont le coût est estimé à plus de vingt millions, formant un total d'à peu près vingt-sept millions et demi de dollars.

Dès le commencement, le gouvernement actuel a refusé d'adopter ou de maintenir cette partie de la politique de ses prédécesseurs, soit en jetant un pont sur les *Narrows*, ou en construisant aucuns travaux sur l'île Vancouver, comme faisant partie du chemin de fer du Pacifique; que dans le cas où ils auraient agi autrement, tel procédé, tout inconsideré qu'il aurait été, n'aurait pas changé en rien les faits déjà mentionnés, ce qui démontre d'une manière décisive que le chemin de fer de l'île n'était pas stipulé dans les conditions de l'Union.

Les instructions adressées à M. Edgar le 19 septembre 1874, démontrent l'attitude du gouvernement actuel vis-à-vis de cette question. Dans ces instructions on lit les paragraphes suivants:

“N'oubliez pas que le Canada n'est tenu que de se rendre sur les bords du Pacifique, et non à Victoria ou à Esquimalt, et vous leur ferez entendre que toute extension au-delà de la source des eaux à Bute Inlet, ou de toute autre partie des eaux de la mer que l'on pourra atteindre, dépendra entièrement de la bonne volonté qu'ils mettront eux-mêmes à consentir à la prolongation raisonnable du temps ou à la modification des conditions arrêtées dans le principe.

“Vous prendrez tout particulièrement soin de ne pas admettre que nous sommes tenus de construire le chemin jusqu'à Esquimalt ou quelque autre endroit de l'île; et tout en évitant de les menacer que le chemin ne sera pas construit là, faites-leur comprendre, néanmoins, que ce n'est qu'une pure concession, et que sa construction devra dépendre de la conduite raisonnable qu'ils tiendront relativement aux autres parties du projet.”

Toute la correspondance et tous les actes subséquents du gouvernement actuel ont été parfaitement en accord avec ces idées. La minute de la séance du Conseil, en date du 8 juillet 1874, et transmise à Lord Carnarvon, contient le paragraphe suivant:

Les propositions faites par M. Edgar comportaient qu'il serait dépensé immédiatement dans la Colombie-Anglaise une somme d'argent considérable, nullement prévue par l'acte d'union, et ce pour la construction d'un chemin de fer sur l'île de Vancouver, du port d'Esquimalt jusqu'à Nanaïmo, somme que l'on offrait à la partie de la province la plus habitée, comme compensation pour la prolongation du délai nécessaire pour achever le chemin sur la terre ferme.

La minute du 23 juillet 1874, transmise aussi à Lord Carnarvon, contient le paragraphe suivant:

Le gouvernement fédéral consentait aussi à outrepasser les limites posées par

l'acte d'union en construisant un chemin de fer sur l'Île de Vancouver, bien que cet acte ne l'obligeait de pousser les travaux que jusqu'à la côte maritime seulement du Pacifique. * * * * *

La minute de 17 septembre 1874, transmise à Lord Carnarvon, contient les paragraphes suivants :

Les propositions peuvent se résumer comme suit :

" 1. Construire un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, dans l'Île de Vancouver, en dehors des termes de l'union, et en commencer les travaux immédiatement.

" Il est bon d'examiner *seriatim* les différents motifs de plaintes mentionnés en la dépeche.

" 10. " Que le gouvernement du Canada ne fait rien pour commencer et pousser les " travaux d'un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo."

" Le Canada n'a pris aucun engagement de construire ce chemin de fer, et par conséquent il ne saurait exister de plaintes raisonnables de ce qu'il n'a pas été commencé. La construction d'un tel chemin de fer ne fut proposée que comme compensation au délai survenu dans l'engagement de construire un chemin de fer aboutissant " à la côte maritime du Pacifique."

Pendant la dernière session on a reconnu et agi d'après cette interprétation en introduisant un Bill pour la construction d'un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo procédé tout à fait inutile si cette ligne devait faire partie du chemin de fer du Pacifique ; elle a aussi été reconnue par la minute du Conseil en date du 22 mars 1875, qui faisait remarquer au gouvernement de la Colombie-Britannique, qu'il devenait de toute nécessité qu'une législature fut faite par la Colombie-Britannique pour l'octroi de terrains à ce chemin de fer, chose tout à fait inutile si ce chemin eût fait partie du chemin de fer du Pacifique, et le gouvernement et la législature de la Colombie-Britannique furent tellement convaincus de cette nécessité qu'ils passèrent une loi à cet effet.

Il est impossible de supposer que les vues du gouvernement du Canada n'étaient pas connues du gouvernement et de la législature de la Colombie-Britannique lorsque cette loi a été passée, loi que cependant, ils n'ont jamais rejetée la première manifestation de mécontentement se trouve dans les minutes du Conseil de la Colombie-Britannique en date du 4 janvier 1876.

Le comité ne peut que déclarer de nouveau que le Canada ne se trouvant lié en aucune façon pour construire un chemin de fer, comme partie du chemin du Pacifique, sur l'île de Vancouver, la proposition de construire cette ligne devait évidemment et nécessairement servir comme compensation ou concession à la province de la Colombie-Britannique pour les délais dans la construction du chemin de fer du Pacifique.

L'adresse fait ensuite allusion à la mention qui est faite dans les minutes du Conseil en date du 20 septembre dernier, que le Parlement avait décidé qu'une augmentation dans les taxes serait nullement nécessaire pour la construction du chemin de fer.

L'adresse affirme que les termes des résolutions auxquels il est fait allusion " ont été abandonnés en 1874, les taxes ayant été augmentées, et la construction du chemin de fer ayant été entreprise par le gouvernement au lieu d'être donnée à l'entreprise privée," et établit ensuite " que la résolution n'était tout au plus que l'indication d'un projet mûri par le gouvernement pour lui donner les moyens de remplir ses engagements vis-à-vis de la province pour la construction du chemin de fer ; qu'elle n'a jamais été soumise au peuple ou au gouvernement de la Colombie-Britannique ; et que même en 1871, lorsque les conditions de l'Union ont été passées, elles n'ont pas été soumises au gouvernement de Sa Majesté ; ou même à Lord Carnarvon en 1874, pendant les négociations qui ont précédé le règlement. C'est pourquoi, la résolution, pour des raisons tant légales que constitutionnelles, ne peut avoir aucun effet sur les termes de l'Union ou les règlements faits pour les mettre à exécution."

Le comité fera remarquer que la dite résolution a été passée quelques jours avant que les termes de l'Union aient été adoptés par la Chambre des Communes ; que c'est un fait parfaitement reconnu que dans le but de s'assurer le consentement d'une majorité de la Chambre des Communes à ces conditions ruineuses, le gouvernement

d'alors a été obligé de promettre à ses partisans l'introduction d'une telle résolution ; et que le délégué d'alors, maintenant lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique, étant présent, en avait parfaite connaissance et, sans doute, était favorable à l'arrangement.

Pendant, le gouvernement actuel, n'a jamais prétendu que la résolution comportait autant que si elle eût été comprise dans les conditions de l'union. Au contraire, les membres du Cabinet partagent l'opinion exprimée par une minorité imposante de la Chambre des Communes, dans le temps; que, dans le but d'éloigner du Canada toutes complications embarrassantes et demandes exorbitantes et probablement ruineuses, il est de la plus haute importance, que ces conditions de la résolution ne soient pas comprises dans les termes de l'Union. L'opposition a échoué dans ce but, et les conséquences de leur échec ne peuvent être ignorées. Si l'opposition eût réussi, et par ce moyen donné au gouvernement l'avantage de pouvoir discuter que les conditions de l'union étaient gouvernées d'une manière absolue et technique par les conditions de la résolution, ils ne seraient pas considérés obligés d'offrir de nouvelles conditions à la Colombie-Britannique. C'est parce qu'ils considéraient qu'il leur était impossible de soutenir cette prétention que de nouvelles conditions ont été proposées. Mais le gouvernement a toujours prétendu qu'en considérant cette question sous le point de vue équitable et moral—traitée comme elle doit l'être, comme question d'honneur—il était impossible à la Colombie-Britannique, sous les circonstances que nous venons d'énumérer, de se croire entièrement dispensée de prendre en considération cette résolution, car elle doit être traitée, comme entrant en ligne de compte pour arriver à une définition de l'obligation morale du Canada vis-à-vis de la province.

Le comité ne peut pas approuver l'insinuation que l'augmentation des taxes comportait l'idée de mettre de côté la résolution.

Il est vrai que le Parlement du Canada, désireux de remplir honorablement et par tous les moyens à sa disposition les obligations inconsidérées auxquelles le pays avait été assujéti, a augmenté considérablement le taux de la taxe pendant la session de 1874, et ce, à la demande du gouvernement; mais, aucune telle augmentation ne pouvait, sous aucune considération, priver le gouvernement ou le Parlement de son droit de faire allusion à cette résolution comme étant toujours un des éléments à prendre en considération—et elle pouvait bien moins avoir cet effet lorsque, simultanément, avec l'augmentation de la taxe, un acte a été passé pour affirmer de nouveau que cette résolution faisait partie de la politique du Parlement sur ce sujet.

Les mêmes remarques peuvent s'appliquer à l'insinuation que la résolution avait été mise de côté par la teneur de l'acte de 1874, en permettant au gouvernement de faire les travaux en tout ou en partie.

Le plan proposé par l'ancien gouvernement avait complètement échoué. La compagnie à laquelle une charte avait été accordée, n'a pas réussi à se procurer les fonds nécessaires; elle avait avoué son échec, et avait demandé l'octroi de conditions plus favorables. Cette concession ne lui ayant pas été accordée, elle avait demandé la résiliation de la charte et le remboursement d'un million de dollars déposé comme sûreté pour l'exécution des travaux. On a fait droit à ces requêtes et la compagnie a été dissoute.

En prenant des mesures pour la construction de ces travaux, sous les circonstances, il était prudent, sinon nécessaire, de s'arroger le droit de construire le chemin de fer, en tout ou en partie, comme une entreprise privée, premièrement, parce qu'il était impossible de déterminer, après l'échec qui avait eu lieu, si ce plan offrait des éléments de succès, et ensuite, parce que en attendant que les explorations fussent achevées, le droit que l'on obtenait ainsi pouvait permettre d'avancer quelque peu dans les travaux. Mais le pouvoir de faire les travaux au moyen d'une compagnie privée ne se trouve pas abol, et ce pouvoir pourra toujours s'exercer lorsqu'on le voudra.

De plus, dans l'acte même qui autorisait le gouvernement à construire ce chemin, cette résolution a été affirmée de nouveau, donnant par là même une preuve évidente que le gouvernement ne prétendait pas par cet acte, mettre de côté les conditions de la résolution.

La résolution ayant été affirmée de nouveau dans le statut dont les dispositions donnaient à l'administration seule le pouvoir de traiter cette question a été mentionnée plus d'une fois dans les minutes transmises à Lord Carnarvon pendant les négociations du règlement.

L'adresse donne une fausse interprétation à la position prise dans la minute du 20 septembre sur ce sujet, et qui se lit comme suit :—

“ Il faut se rappeler que toute démarche dans ces négociations, était nécessairement énoncée et sujette aux conditions de la résolution de la Chambre des Communes adoptée en 1871, en même temps que les termes d'Union avec la Colombie, subséquemment incorporés dans l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique de 1872, et subséquemment incorporés de nouveau (après que l'on eût ajouté beaucoup au taux de la taxation) dans l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique de 1874, que l'aide que devait donner le public pour assurer l'accomplissement de l'entreprise devait consister en octrois de terres et en subsides en argent ou autre aide, *n'augmentant pas le taux de taxation alors existant*, que le Parlement du Canada pourrait déterminer à l'avenir.”

“ Cette détermination de ne pas plonger le pays sans espoir dans des dettes est soutenue par l'opinion publique partout dans la province, et doit nécessairement contrôler la conduite du gouvernement, et on ne peut trop clairement comprendre que tout arrangement quant aux dépenses annuelles et au parachèvement dans un temps déterminé, doit être sujet à la condition trois fois enregistrée dans les journaux du Parlement, qu'aucune augmentation nouvelle dans le taux de la taxation ne sera exigée pour remplir tel arrangement. La sanction du Parlement à la construction du chemin de fer projeté depuis Esquimaux jusqu'à Nanaïmo a été nécessairement une condition antérieure au commencement des travaux.”

“ Les autres traits importants de l'arrangement, savoir: la limite du temps pour le parachèvement d'une certaine partie et la mention d'une certaine somme à dépenser chaque année, furent regardés comme étant suivant les dispositions de l'acte du chemin de fer du Pacifique 1874, sujets bien entendu à la condition déjà mentionnée et à laquelle faisait allusion la minute du Conseil du 10 décembre 1874, lorsque le gouvernement se montra disposé à faire ces nouvelles concessions plutôt que de laisser passer l'occasion de régler immédiatement une question si irritante, attendu que les concessions suggérées pourraient être faites sans violer l'esprit d'aucune résolution du Parlement ou la lettre d'aucun arrangement.”

Le gouvernement et la législature de la Colombie-Britannique ont eu nécessairement connaissance de la passation de la résolution et de son décret dans les statuts de 1872 et de 1874; mais ils n'ont jamais fait d'objection à ses dispositions.

Pour les raisons indiquées, le comité désapprouve complètement l'idée que la résolution a été mise de côté.

L'adresse dit plus loin que “ aucune compensation n'a été offerte par le gouvernement du Canada pour l'abandon projeté de la section du chemin de fer sur l'île de Vancouver ou pour ne pas avoir rempli l'engagement de construire le chemin carrossable ou la ligne télégraphique, ou pour tous les délais désastreux et ruineux dans la construction du chemin de fer du Pacifique sur la terre ferme ou sur l'île.”

“ Que, cependant, une indemnité, s'élevant à \$750,000—le prix d'environ vingt milles de chemin de fer—avait été offert à la Colombie-Britannique pour tous délais qui pourraient avoir lieu à l'avenir dans la construction de ce chemin, et que cette somme sera, sujette à la décision du Parlement, payée comme bonus en argent à la province, si les conditions des dépenses annuelles pour le chemin de fer et le parachèvement du chemin de fer jusqu'au lac Supérieur en 1890, sont abandonnées par la province.”

Le comité ayant déjà traité de quelques-uns de ces avancés, il est tout à fait inutile de les réfuter de nouveau. La proposition du gouvernement était de construire le chemin de fer d'Esquimaux à Nanaïmo comme compensation des délais, du moment qu'il aurait reçu l'octroi d'une grande étendue de terrain sur l'île de Vancouver.

Le Parlement ayant refusé d'autoriser la construction de ce chemin de fer, le gouvernement s'était décidé à demander au Parlement de payer en argent (pour la

construction des travaux publics locaux, devant être déterminés et construits par la Colombie-Britannique) la somme de sept cent cinquante mille dollars comme échange de compensation.

La législature de la Colombie-Britannique semble faire bien peu de cas de cette somme, mais le comité est d'avis que c'est une offre très libérale. La population de la province est évaluée à dix mille âmes, celle du Canada à quatre millions. Une dépense, dans la même proportion, faite par tout le Canada pour les travaux publics, s'éleverait à trois cent millions de dollars. Une allocation semblable faite à la Colombie-Britannique n'est pas sans importance.

Mais cette somme n'a jamais été offerte aux conditions mentionnées dans l'Adresse. L'intention n'était pas de faire abandonner les conditions d'arrangement par la province pour une dépense annuelle et la construction du chemin de fer jusqu'au lac Supérieur. Il était tout simplement mentionné que la convention était—telle que le gouvernement voulait qu'elle fût—comme d'après la loi elle devait nécessairement être—et à moins que le Parlement eût changé la loi, telle qu'elle serait demeurée—sujette aux conditions si souvent mentionnées, concernant l'augmentation des taxes. S'il y avait possibilité de mettre à exécution les conditions de cette convention, le gouvernement se proposait de le faire. Si la chose devenait impossible, le gouvernement se proposait de mettre à exécution, ces engagements, autant que possible, conformément à la condition, qui, elle-même, était une partie fondamentale de tout arrangement que pouvait légalement faire le gouvernement; mais le comité doit exprimer sa conviction que le peuple du Canada ne consentirait pas à entrer sans réserve dans des arrangements qui, quoique moins onéreux que les conditions de l'Union, seraient un tel fardeau, qu'il pourraient amener le pays dans des difficultés, si la condition n'était pas imposée.

L'adresse dit que "le but de la province est d'obtenir la Confédération pratique et tous ses avantages, tel que mentionné dans les conditions de l'Union, au lieu de l'Union théorique avec toutes ses pertes, ses privations et beaucoup de désappointements," et "qu'en raison des violations fréquentes du Canada de ses engagements pour la construction du chemin de fer, toutes les classes de la population de la Colombie-Britannique ont subi des pertes. Des anticipations prudentes basées sur ces engagements ont eu pour résultat un échec inattendu et des désappointements d'un caractère grave et préjudiciable; le commerce a été complètement bouleversé, le progrès de la province a été sérieusement mis en échec, et un sentiment de malaise a succédé aux anticipations certaines d'avantages politiques et commerciaux que produirait la construction immédiate d'un chemin de fer qui réunirait pratiquement les bords de l'Atlantique et du Pacifique avec les possessions de Votre Majesté sur le continent de l'Amérique du Nord."

Le comité fera remarquer qu'il ne peut pas donner son assentiment à la prétention que l'Union avec la Colombie-Britannique a occasionné des pertes et de la gêne à cette province. Au contraire, les résultats financiers du Canada et de la Colombie-Britannique respectivement, même en ne tenant pas compte de toutes les dépenses pour les chemins de fer, démontrent que la Colombie-Britannique a obtenu de grands avantages pécuniaires du Canada.

Ci-joint se trouve annexé un état des résultats financiers de l'union depuis juillet 1871 jusqu'à décembre 1875, qui démontre qu'après avoir passé au crédit de la Colombie-Britannique tous les revenus qu'on en a reçu, et sans compter la somme dépensée pour les chemins de fer, le Canada a dépensé pour la Colombie-Britannique un million deux cent trois mille dollars de plus que les recettes de cette province.

Le comité doit de plus faire remarquer que la teneur des objections maintenant sous considération semblerait indiquer que le but de la Législature de la Colombie-Britannique n'est pas autant de garantir l'achèvement de ces travaux comme une entreprise nationale d'une manière et à des conditions telles, qu'ils bénéficieraient la nation en général, mais de faire de vives instances pour continuer la dépense dans leur province, qui coûterait des millions au Canada et pour lesquels ils n'ont rien donné comme équivalent, et que leur principal grief repose dans le fait que la population n'a pas pu bénéficier des millions qu'ils croyaient que le Canada devait y dé-

penser. C'est l'interprétation de choses peut expliquer les allégations, que le comité considère comme non-fondées, de délais désastreux et ruineux, et que toutes les classes de la population avaient subi des pertes et des privations.

Le comité ne peut faire autrement que de remarquer le motif qui, (laissant de côté le bien-être général, et l'importance qu'il y a pour le Canada d'éviter tout embarras que procurerait la construction hâtive du chemin de fer du Pacifique) porte à demander aussi instamment que l'on fasse une dépense si énorme dans le but de recueillir de grands bénéfices pour le petit nombre de population parmi laquelle cela devra être fait, ne peut certainement pas induire le peuple du Canada à seconder les efforts de l'administration pour dégager le pays des obligations onéreuses auxquelles les conditions de l'Union l'avaient assujéti.

Le comité constate avec regret que l'Assemblée de la Colombie-Britannique ait approuvé les vues et les allégations mentionnées dans la minute du Conseil Exécutif de cette province, en date du 4 janvier 1876, qui, en outre des allégations et des prétentions répétées mot pour mot dans l'Adresse, contient, à propos de la transmission de la minute du Conseil du 20 septembre dernier, des imputations grossières sur l'honneur et la bonne foi du gouvernement canadien, qu'ils croient ne pas devoir s'en occuper.

La politique du gouvernement du Canada était de faire tout en son pouvoir pour remplir sous tous autres rapports les conditions d'arrangement faites tout récemment et telles que mentionnées dans leur minute du 20 septembre et auxquelles il a été fait allusion dans cette minute; le gouvernement n'a pas non plus hésité à se déclarer prêt à offrir une compensation libérale pour les délais, à la place de ce qui était prévu par les arrangements, mais que le Parlement a refusé d'assentir.

Le comité regrette que la Législature de la Colombie-Britannique ait refusé leur offre.

Il ne reste plus qu'à tâcher de construire le chemin de fer du Pacifique aussi promptement que les ressources du pays le permettront.

Le comité recommande que copies de ces minutes soient transmises au Secrétaire d'Etat pour les Colonies, et au Lieutenant-Gouverneur de la Colombie-Britannique.

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé du Canada.

Revenu et dépenses

REVENU.

	1871-72.	1872-73.	1873-74.	1874-75.	1875-6 mois.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Douanes	353,864 60	303,885 29	335,787 29	414,331 85	249,039 40
Accise	1,457 14	5,723 93	10,674 84	11,181 01	8,300 06
Postes	777 34	16,740 90	9,504 20	12,264 11	6,495 02
Service sur mer		24,732 72	12,449 20	2,975 12	5,981 45
Télégraphe		14,310 48	10,120 72	9,489 18	2,529 07
Droits de havre		12,513 29	295 40		
Divers		1,113 42	3,945 97	2,157 29	1,160 01
Proportion par population des inté- rêts sur les placements de primes...	7,199 00	6,310 00	8,415 00	11,674 00	1,828 00
Total, fonds consolidé	363,298 08	385,330 03	391,192 62	464,072 56	275,333 01

de la Colombie-Britannique.

DEPENSES.

	1871-72.	1872-73.	1873-74.	1874-75.	1875- $\frac{1}{2}$ year.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dette d'après la population.....	84,913 00	80,534 00	87,752 00	99,880 00	48,913 00
Bureaux locaux pour administra- tion.....	2,851 77	6,969 13	10,135 53	9,850 70	3,284 44
Quote-part du Gouvernement Civil, d'après la population.....	8,473 00	9,730 00	10,832 00	11,183 00	5,632 00
Bureaux locaux du Gouvern. Civil ...	7,591 31	8,499 92	13,671 31	11,444 60	4,505 15
Justice.....	28,588 07	38,001 82	42,717 00	42,991 74	19,742 12
Pénitencier.....			15,864 45	8,036 25	4,525 77
Legislation.....	16,917 24	19,202 18	31,772 40	23,311 61	2,085 00
Immigration et quarantaine		5,000 00	10,050 41	500 00	
Hôpitaux de marine			1,231 12	3,881 81	1,150 32
Pensions.....	1,846 75	2,595 56	3,016 50	4,579 35	2,021 93
Milice.....	55 00	474 27	4,478 17	8,743 80	5,426 18
Travaux et édifices publics	894 67	22,639 04	47,631 65	42,375 48	84,075 22
Service sur mer et à l'intérieur.....	56,155 83	60,984 72	64,555 67	95,796 74	36,762 99
Phares et service côtier.....	15,171 03	13,207 09	30,568 90	24,782 79	11,291 08
Subsides.....	214,000 00	216,289 75	230,293 95	225,049 65	110,230 00
Sauvages.....	556 95	20,000 00	29,000 00	25,000 00	13,669 50
Divers.....	1,876 49	329 27	5,393 00	1,336 31	
Douanes.....	17,065 00	24,477 66	19,634 47	19,056 37	10,087 12
Accise.....		1,085 77	6,137 00	5,318 40	3,755 23
Postes.....	37,397 13	59,370 91	68,686 67	70,055 58	25,000 00
Télégraphes.....	15,868 67	51,990 77	29,021 19	37,774 21	9,414 76
Dépenses totales.....	510,221 91	641,381 76	762,441 39	767,948 34	401,571 81
Revenu total	363,298 08	385,330 03	391,192 62	464,072 56	275,333 01
Surplus de dépenses.....	146,923 83	256,051 73	371,248 77	303,875 78	126,238 80
Dépenses du ch. de fer Pacifique.	90,400 00	316,823 86	108,431 85	183,247 36	177,241 32
Surplus total des dépenses...	237,323 83	572,875 59	479,680 62	487,123 14	303,480 12

Dépenses totales	3,083,565 21
Revenu total	1,879,226 30
Surplus de dépenses.....	1,204,338 91
Ajouter les dép. du ch. def. du Pacifique.....	876,144 39
Total, surplus de dépenses	\$2,080,483 30

JOHN LANGTON,
Auditeur.

REPONSE

A UNE ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES en date du 23 février 1876, demandant copie de toute correspondance se rattachant à la non-admission en franchise aux Etats-Unis des huiles de poisson, et du poisson de toutes espèces, provenant de la province de la Colombie-Britannique en vertu du traité de Washington du 8 mai 1871.

Par ordre.

R. W. SCOTT

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 6 mars 1876.

COMPAGNIE DU TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,
OTTAWA, 25 octobre 1873.

Par voie télégraphique de Victoria, C. B., 24.

Au ministre des Douanes,

Vous m'avez transmis la décision que le poisson de toutes sortes venant des Etats Unis sera admis en franchise, en vertu de l'article vingt-deux du Traité de Washington. Les dispositions de cet article s'étendent-elles à la Colombie-Britannique?

W. HAMLEY.

Renvoyé au ministre de la Justice.

C. T.

27 octobre 1873.

MINISTÈRE DES DOUANES.

OTTAWA, 27 octobre 1873.

Soumis à la demande de l'honorable ministre des Douanes qui désire obtenir l'avis du très honorable ministre de la Justice pour la gouverne de ce ministère.

R. S. M. BOUCHETTE.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,

OTTAWA, 5 février 1874.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries demande si les huiles de poisson de la Colombie-Britannique doivent être admis en franchise aux Etats-Unis, en vertu du traité de Washington.

En vertu de l'article 21 du traité de Washington, le poisson et les huiles de poisson, provenant des pêcheries des Etats-Unis ou du Canada, seront admis en franchise dans les deux pays.

En vertu de l'article 33, les articles 21, etc., deviendront en vigueur aussitôt que les lois requises pour les mettre en force auront été passées par les gouvernements impérial et canadien, d'une part, et le Congrès des Etats-Unis, de l'autre.

Le traité lui-même porte la date du 8 mai 1871, et il ne comporte en réalité qu'une proposition de la part des commissaires d'échanger les denrées mentionnées dans les clauses ci-dessus, à la condition que chaque pays passe des lois pour accepter cette proposition.

Mais la convention réelle et les conditions qu'elle renferme se trouvent dans la législation des deux pays et elles sont contenues dans :

1o. La loi statutaire de 1872, chapitre 2, passée le 14 juin 1872, section 2, qui décrète que les produits des pêcheries des Etats-Unis, tels que le poisson et les huiles, seront admis en franchise dans le Canada.

A l'époque où cet acte a été passé, la Colombie-Britannique formait partie du Canada, ayant été admise dans la Confédération le 20 juillet 1871; elle était représentée dans le Parlement, et comme cet acte ne contenait aucune disposition restrictive, le Canada était tenu d'admettre dans toutes les parties de la Colombie-Britannique le poisson et les huiles des Etats-Unis.

En vertu de l'acte du Congrès des Etats-Unis sanctionné le 1er mars 1873, il est décrété que, lorsque le Président des Etats-Unis aura la preuve suffisante que le Parlement du Canada a passé des lois pour mettre en vigueur l'article 21 et les suivants du Traité, il émettra sa Proclamation à cet effet, et à partir de ce moment le poisson et les huiles venant du Canada seront admises en franchise aux Etats-Unis.

La Proclamation du Président mentionnée ci-dessus a été émanée le 1er juillet 1873.

L'acte du Congrès ne comportant aucune disposition restrictive, on doit en conclure qu'il s'applique à toutes les provinces qui au temps où il a été passé constituaient le Canada, et comme la Colombie-Britannique formait alors partie du Canada, il en résulte que le produit de ses pêcheries, tels que les huiles et le poisson, doivent être admis en franchise aux Etats-Unis.

H. BERNARD,

Député-ministre de la Justice.

Approuvé.

A. A. DORION,

Ministre de la Justice.

MINISTÈRE DES DOUANES,

OTTAWA, 9 février 1874.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour votre information, un extrait d'une opinion de l'honorable ministre de la Justice relativement à l'exportation en franchise aux Etats-Unis, en vertu du traité de Washington, des huiles de poisson de la Colombie-Britannique.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. S. M. BOUCHETTE,

Commissaire des Douanes.

A l'hon. Wm. Hamley,

Percepteur des Douanes, Victoria, C. B.

BUREAU DE DOUANE,

VICTORIA, 11 mars 1874.

MONSIEUR, — Le 9 du mois dernier vous m'avez transmis l'opinion du ministre de la Justice relativement à l'admission en franchise du poisson et des huiles de la Colombie-Britannique aux Etats-Unis en vertu des dispositions du Traité de Washington.

J'avais raison de croire que des droits étaient encore exigés dans les ports américains sur le poisson et les huiles exportés de la Colombie-Britannique, et pour éclaircir mes doutes j'ai prié le consul américain de cette ville d'écrire aux percepteurs des douanes à Port Townsend, à Portland et à San Francisco (les ports avec lesquels nous sommes en communications directes) pour avoir toutes les informations nécessaires. Je vous transmets ci-incluse copie de la première réponse reçue, le contenu des autres sera probablement dans le même sens; je vous prie donc de communiquer cette lettre au ministre des Douanes, afin que des mesures soient prises pour arriver à une entente entre notre gouvernement et celui de Washington sur une question aussi importante.

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

W. HAMLEY.

R. S. M. Bouchette, écr.,
Commissaire des Douanes, Ottawa.

BUREAU DE DOUANE, DISTRICT DE PUGET SOUND,
PORT TOWNSEND, T. W., 4 mars 1874.

MONSIEUR,—Votre lettre du 26 du mois dernier, a été reçue ce matin.

En réponse à votre demande " si le poisson et les huiles venant de la Colombie-Britannique, peuvent maintenant être admis en franchise aux Etats-Unis en vertu des stipulations du traité de Washington."

J'ai l'honneur de vous informer que depuis la réception de la lettre de l'honorable secrétaire du Trésor, en date du 30 août 1873, adressée à ce bureau, il n'a pas été reçu à ce bureau de communication ultérieure déclarant que ces produits ne doivent pas être admis en franchise.

J'ai l'honneur d'être respectueusement, votre, etc.,

S. GARFIELD,
Percepteur.

David Erkstein, écr.,
Consul E. U., Victoria, C. B.

MINISTÈRE DES DOUANES,
OTTAWA, 31 mars 1875.

Le ministre des Douanes a l'honneur d'informer Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, qu'on lui a donné à entendre que les officiers de douane du gouvernement des Etats-Unis à San Francisco, et dans les autres ports refusent de reconnaître le droit à la province de la Colombie-Britannique de participer aux avantages du traité de Washington, qui décrète l'admission en franchise du poisson et des huiles, etc., provenant des pêcheries canadiennes, et qu'ils exigent et perçoivent des droits sur ces produits tout comme si le traité n'avait pas été conclu.

Le ministre informe de plus Son Excellence en conseil, que l'interprétation que l'on donne à la loi du Canada, passée pour mettre ce Traité en vigueur est, et a toujours été, que le poisson et les huiles, etc., ainsi qu'il y est déclaré, ont droit d'entrer en franchise dans la Colombie-Britannique comme dans les autres provinces de la Confédération, et il soumet ci-joint copie de l'opinion de l'honorable ministre de la Justice à ce sujet, en date du 5 février 1874.

C'est pourquoi le ministre recommande que cette question soit soumise à la considération de l'ambassadeur anglais à Washington, afin qu'il soit adopté des mesures convenables pour rectifier cette erreur.

ISAAC BURPEE.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 1^{er} avril 1875.

Vu le rapport en date du 31 mars 1875, de l'honorable ministre des Douanes, représentant qu'on lui a donné à entendre que les officiers de douane du gouvernement des Etats-Unis à San Francisco et dans d'autres ports, refusent de reconnaître le droit à la province de la Colombie-Britannique de participer aux avantages du Traité de Washington qui décrètent l'admission en franchise du poisson et des huiles, etc., provenant des pêcheries canadiennes, et qu'ils exigent et prélèvent des droits sur ces produits tout comme si le Traité n'avait pas été conclu. Que, de plus, l'interprétation que l'on donne à la loi du Canada passée pour mettre ce Traité en vigueur est, et a toujours été, que le poisson et les huiles, etc., ainsi qu'il y est déclaré, ont droit d'entrer en franchise dans la Colombie-Britannique comme dans les autres provinces de la Confédération; qu'il soumet copie de l'opinion de l'honorable ministre de la Justice à ce sujet, en date du 5 février 1874, et qu'en conséquence il recommande que cette question soit soumise à la considération de l'ambassadeur anglais auprès du gouvernement américain à Washington, afin qu'il soit adopté des mesures convenables pour faire cesser ces restrictions illégales imposées sur les produits importés de la Colombie-Britannique aux Etats-Unis.

Le comité approuve le rapport ci-dessus et recommande que copie de cette minute et du rapport du ministre de la Justice y mentionné soient transmises à Sir Edward Thornton.

Pour copie conforme.

W. A. HIMSWORTH,
Greffier de Conseil Privé.

Sir Edward Thornton au Comte de Dufferin.

WASHINGTON, 12 avril 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence, No. 16, en date du 8 courant, relativement au refus, par les autorités des Etats-Unis, d'admettre en franchise le poisson et les huiles de la Colombie-Britannique, conformément à l'article 21 du Traité du 8 mai 1871.

Comme la Colombie-Britannique ne faisait pas partie de la Confédération canadienne au temps où le Traité a été signé, je ne me croirais pas justifiable si je faisais des représentations au gouvernement des Etats-Unis à ce sujet, sans recevoir des instructions du Comte de Derby à cet effet. Il semblerait cependant que, quoique la Colombie-Britannique n'ait pas droit à ce privilège en vertu du Traité, l'acte du Congrès du premier mars 1873 le lui accorde.

J'ai l'honneur, etc.,

EDWARD THORNTON.

Son Excellence le Très-Honorable
Comte de Dufferin, C.P., C.B.,
etc., etc., etc.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 30 avril 1875.

Le comité du conseil a pris en considération la dépêche du ministre de Sa Majesté à Washington, en date du 1^{er} avril 1875, adressée à Votre Excellence en réponse à une dépêche contenant la minute du conseil du 1^{er} avril 1875 relativement au refus par les autorités des Etats-Unis d'admettre en franchise le poisson et les huiles de la Colombie-Britannique en conformité de l'article 21 du Traité de Washington.

Sir Edward Thornton déclare dans sa dépêche qu'il s'abstient de faire des repré-

sentations à ce sujet au gouvernement américain, avant de recevoir des instructions du comte de Derby à cet effet, pour la raison qu'il ne se croirait pas justifiable d'en agir ainsi vu que la Colombie-Anglaise n'était pas encore entrée dans la Confédération à l'époque où le traité a été signé.

Le traité daté du 8 mai 1871 et l'article 33 comporte que les articles depuis 18 jusqu'à 25 inclusivement, et l'article 30, prendront effet " aussitôt que les lois requises pour les mettre en force auront été passées par le Parlement de la Grande-Bretagne, par le Parlement du Canada et par la législature de l'Île du Prince-Edouard, d'une part, et par le Congrès des États-Unis, de l'autre."

La Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération du Canada le 20 juillet 1871, et l'acte du Parlement du Canada donnant effet au traité de Washington en ce qui concerne le Canada, a été passé le 11 juin 1872 ; la Colombie-Britannique faisait alors partie de la Confédération et elle était représentée dans le Parlement.

La seconde section de cet acte décrète que " l'huile de poisson et le poisson de toutes espèces " (excepté " les poissons pris dans les lacs de l'intérieur des terres et dans les rivières qui s'y jettent et aussi le poisson préparé à l'huile) provenant des pêcheries des États-Unis, seront admis en franchise au Canada."

Il est évident qu'en vertu de cette clause, le poisson provenant des pêcheries des États-Unis serait admis en franchise dans la Colombie-Britannique, comme faisant partie du Canada.

Par la section 2,506 de l'acte du Congrès intitulé : " Droits sur les importations " passé le 1er mars 1873, il est statué que " dès que le Président des États-Unis aura reçu la preuve que le Parlement Impérial de la Grande-Bretagne, le Parlement du Canada et la législature de l'Île du Prince-Edouard ont adopté des dispositions législatives pour mettre à effet les clauses du traité passé entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, et signé à Washington le huit de mai, mil huit cent soixante et onze, contenues dans les articles depuis dix-huit jusqu'à vingt-cinq inclusivement, et dans l'article trente du traité, il est par les présentes autorisé à émettre sa proclamation pour déclarer qu'il a eu cette preuve, et à dater de cette proclamation et tant que les dits articles depuis dix-huit jusqu'à vingt-cinq inclusivement et l'article trente du dit traité demeureront en force conformément aux clauses et conditions de l'article trente-trois du dit traité, les huiles et le poisson de toutes espèces (excepté le poisson des lacs de l'intérieur et des rivières qui s'y jettent et aussi le poisson préparé à l'huile) provenant des pêcheries du Canada ou de l'Île du Prince-Edouard, seront admis en franchise aux États-Unis.

La proclamation du Président a été émanée le 1er juillet 1873, près de deux ans après que la Colombie-Britannique fut entrée dans la Confédération ; d'après la teneur de la section ci-dessus citée, il est clair que le poisson et les huiles venant du Canada, tel qu'il avait alors été statué, devaient être admis en franchise aux États-Unis, et dans l'opinion des membres du comité, elle ne peut être interprétée autrement, aussi ils n'hésitent pas à dire qu'ils sont persuadés que, dès que cette question sera soumise à la considération du gouvernement des États-Unis, il partagera la même opinion.

La question maintenant sous considération a été soumise en février dernier à l'honorable A. A. Dorion, le juge en chef actuel de la province de Québec, et alors ministre de la Justice, et son opinion s'accordait avec celle émise dans cette minute.

Comme l'un des points importants qui se rattachent à la considération de cette question, il est digne de remarque que le vingt-sixième article du traité décrète la liberté de la navigation sur l'une des rivières de la Colombie-Britannique, savoir : de la Stikine, qui passe à travers le territoire des deux pays ; en mettant cet article en regard des dispositions adoptées dans le traité pour l'Île du Prince-Edouard et l'île de Terre-Neuve, les seules autres provinces britanniques dans l'Amérique du Nord, on a le droit de supposer qu'indépendamment de l'effet de toute législation postérieure, ceux qui ont fait le traité avaient l'intention de le rendre applicable à toutes les parties de l'Amérique Britannique et des États-Unis.

Le comité recommande que la copie de cette minute, celle du 1er avril 1875, et de la correspondance échangée avec le ministre de Sa Majesté à Washington, ainsi

que l'opinion de l'honorable A. A. Dorion, soient transmises par Votre Excellence au Gouvernement Impérial, le priant d'engager le gouvernement des Etats-Unis à prendre cette question en considération et à faire cesser les sujets de plainte.

Pour copie conforme.

W. A. HIMS WORTH,
Greffier du Conseil Privé.

No. 90.

Le Comte de Dufferin au Comte de Carnarvon.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 8 avril 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour l'information de Votre Seigneurie, copie du rapport d'un comité de mon Conseil Privé, et approuvé par moi, au sujet du refus par les autorités des Etats-Unis de reconnaître à la province de la Colombie-Britannique, le droit de participer aux avantages du Traité de Washington, qui décrète que le poisson et les huiles, etc., provenant des pêcheries du Canada seront admis en franchise aux Etats-Unis.

Conformément à la recommandation du Conseil Privé, j'ai transmis copie de ce rapport à Sir E. Thornton, le ministre de Sa Majesté à Washington.

J'ai l'honneur, etc.,

DUFFERIN.

Au très-honorable

Le Comte de Carnarvon,
etc., etc., etc.

No. 103.

Le Comte de Dufferin au comte de Carnarvon.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 19 avril 1875.

MILORD,—Dans ma dépêche portant le No. 90 en date du 8 courant, j'avais l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie, copie d'un ordre du Conseil Privé relativement au refus par les autorités des Etats-Unis d'admettre en franchise le poisson et les huiles de la Colombie-Britannique, en conformité de l'article 21 du Traité de Washington.

J'avais aussi l'honneur de vous informer que, sur l'avis de mon gouvernement, j'ai transmis copie du rapport du Conseil au ministre de Sa Majesté à Washington.

J'inclus aujourd'hui pour l'information de Votre Seigneurie copie de la réponse que j'ai reçue de Sir Edouard Thornton à ce sujet.

J'ai l'honneur, etc.,

DUFFERIN.

Au Très-Honorable

Le Comte de Carnarvon,
etc., etc., etc.

No. 113.

Le Comte de Carnarvon à l'administrateur du Gouvernement.

DOWNING STREET, 13 mai 1875,

MONSIEUR,—En réponse aux dépêches de Lord Dufferin portant les numéros 90 et 103, en date respectivement du 8 et du 19 d'avril, relativement au refus par les

autorités des Etats-Unis d'admettre en franchise le poisson et les huiles de la Colombie-Britannique, j'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une lettre du ministre des affaires étrangères et de vous prier de prendre les renseignements que demande Lord Derby pour connaître les raisons qui ont occasionné le retard apporté à faire connaître ce refus au gouvernement de Sa Majesté.

J'ai l'honneur etc.,

W. R. MALCOLM,
en l'absence de Lord Carnarvon.

A l'administrateur du gouvernement
du Canada.

Le ministre des Affaires Étrangères au ministre des Colonies.

BUREAU DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, 6 mai 1875.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 27 du mois dernier transmettant copie d'une dépêche du Gouverneur-Général du Canada, et le rapport du comité du Conseil Privé de la Confédération au sujet du refus des autorités des Etats-Unis de reconnaître à la Colombie-Britannique le droit de participer aux avantages du Traité de Washington, en vertu duquel le produit des pêcheries canadiennes tel que les huiles et le poisson sont admis en franchise aux Etats-Unis, je suis chargé par le comte de Derby de vous transmettre copie de la dépêche de Sir Edward Thornton à ce sujet, pour être soumise au comte de Carnarvon, et je vous prie de faire remarquer à Sa Seigneurie que l'acte passé par la législature des Etats-Unis pour donner effet aux clauses du Traité, a été passé le 1er mars 1873, et que le rapport du ministre de la Justice du Canada relativement à l'exclusion des produits des pêcheries de la Colombie-Britannique est daté du 5 février 1874, tandis que le rapport du comité du Conseil Privé du Canada n'a été fait que le premier du mois dernier.

Lord Derby est d'opinion que, avant d'adopter aucune mesure à ce sujet, il serait à désirer qu'on donnât la raison qui a occasionné le retard apporté à faire connaître ce refus au gouvernement de Sa Majesté.

Je suis, etc.,

TENTERDEN.

Le sous-secrétaire d'Etat,
Ministère des Colonies.

No. 127.

Sir E. Thornton au comte de Derby.

WASHINGTON, 12 avril 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe copie d'une dépêche que j'ai reçue du Gouverneur-Général du Canada et des autres documents qu'elle contenait, relativement au refus des officiers de douane des Etats-Unis de permettre l'importation en franchise du poisson et des huiles de la Colombie-Britannique, en conformité des dispositions de l'article 21 du traité du 8 mai 1871.

Son Excellence me charge d'agir en cette affaire suivant que je le jugerai à propos, et comme la Colombie-Britannique ne faisait pas partie de la Confédération du Canada lorsque le traité ci-dessus mentionné a été signé, j'hésite à faire des représentations à ce sujet au gouvernement des Etats-Unis, et j'attendrai pour cela les instructions de Votre Seigneurie.

Il est vrai néanmoins que l'acte du Congrès des Etats-Unis passé le 1er mars 1873, alors que la Colombie-Britannique ne formait certainement pas partie de la Confédé-

ration du Canada, décrète que le poisson et les huiles provenant des pêcheries du Canada et de l'Île du Prince-Edouard entreront en franchise aux États-Unis.

J'ai l'honneur etc.,

EDWARD THORNTON.

Au comte de Derby,
etc., etc., etc.

No. 16.

Le Comte de Dufferin à Sir E. Thornton.

CANADA, HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 8 avril 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe pour votre considération copie du rapport approuvé d'un comité du conseil privé au sujet des refus par les autorités des États-Unis de reconnaître le droit à la Colombie-Britannique de participer aux avantages du Traité de Washington, en vertu duquel le poisson et les huiles provenant des pêcheries du Canada sont admis en franchise aux États-Unis.

J'ai transmis au secrétaire d'Etat pour les Colonies, pour son information, copie de la minute du conseil.

J'ai l'honneur etc.,

DUFFERIN.

Au très honorable

Sir E. Thornton, C. C. B.
etc., etc., etc.

Le Soussigné, secrétaire d'Etat et faisant les fonctions de ministre de Douane, a pris en considération la dépêche du Comte de Carnarvon adressée à Son Excellence l'administrateur du gouvernement le 13 mai dernier, contenant copie de la dépêche de Sir Edward Thornton en date du 12 avril, adressée au comte de Derby, relativement au refus des officiers de douane des États-Unis de permettre à la Colombie-Britannique, l'importation en franchise du poisson et des huiles, conformément aux dispositions de l'article 21 du Traité du 8 mai 1871, et contenant aussi copie d'une dépêche adressée par le ministère des Affaires Étrangères au ministère des Colonies le 6 mai 1875, attirant son attention sur le fait que l'acte qui met en vigueur les dispositions du traité, a été passé le 1er mars 1873, et que le rapport du ministre de la Justice du Canada est daté du 5 février 1874, et que le rapport du comité du conseil privé de la Confédération n'a été fait que le 1er d'avril ; et à raison de ce retard Lord Derby considère qu'il serait à propos d'entrer en explications avant de le soumettre à la considération du gouvernement de Sa Majesté.

En réponse à la demande du Comte de Derby, le soussigné a l'honneur d'informer Son Excellence l'Administrateur du Gouvernement en Conseil qu'il ne connaît pas de raisons particulières qui aient pu occasionner le retard en question, mais il croit qu'il résulte du fait que la première plainte n'ayant pas été suivie d'autres plaintes on n'y a pas fait droit, vu la grande presse d'autres affaires publiques. Mais comme le point important est d'avoir une décision claire et positive sur la question de savoir si la Colombie-Britannique a le droit de participer aux avantages du Traité de Washington, et si le produit des pêcheries de cette province doit être admis en franchise aux États-Unis, il recommande que cette explication soit envoyée à Sir

Edward Thornton pour être transmise au ministre des Colonies, avec prière qu'il soit pris des mesures pour définir les droits de la Colombie-Britannique.

R. W. SCOTT.

Faisant les fonctions de ministre des Douanes.

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence l'Administrateur du Gouvernement en Conseil, le 25 juin 1875.

Le comité du Conseil a pris en considération la dépêche du très honorable Comte de Carnarvon en date du 13 mai dernier, contenant copie de la dépêche de Sir Edward Thornton en date du 12 avril, adressée au très honorable comte de Derby relativement au refus par les officiers de douane des Etats-Unis de permettre à la Colombie-Britannique l'importation en franchise du poisson et des huiles provenant de ses pêcheries, en conformité des dispositions de l'article vingt et un du traité du 8 mai 1871, et contenant aussi copie d'une dépêche adressée par le ministre des Affaires Etrangères au ministre des Colonies en date du 6 mai 1875, appelant son attention sur le fait que bien que l'acte qui donne effet aux dispositions du traité ait été passé le 1er mars 1873, et que le rapport du ministère de la Justice du Canada à ce sujet soit daté du 5 février 1874, que cependant le rapport du comité du Conseil Privé du Canada n'a pas été fait avant le 1er d'avril, et à raison du retard apporté à prendre des mesures à ce sujet, Lord Derby considère qu'il serait à propos, avant de soumettre cette affaire au gouvernement de Sa Majesté d'entrer en explications au sujet de ce retard.

L'hon. M. Scott, faisant les fonctions du ministre des Douanes, à qui la dépêche et les autres documents y contenus ont été soumis, déclare qu'il ne croit pas que ce retard ait été causé par une raison particulière, mais il croit qu'il résulte du fait que la première plainte qui a donné lieu à cette affaire, n'ayant pas été suivie d'autres plaintes, on n'y a pas fait droit, vu la grande presse d'autres affaires publiques. Mais comme le point important est d'avoir une décision claire et positive sur la question de savoir si la Colombie-Britannique a le droit de participer aux avantages du Traité de Washington, et si le poisson et les huiles provenant des pêcheries de cette province doivent être admis en franchise aux Etats-Unis, il recommande que l'explication soit envoyée au comte de Carnarvon pour être transmise au ministre des Affaires Etrangères, avec prière que des mesures soient prises pour définir les droits de la Colombie-Britannique.

Le comité approuve la recommandation ci-dessus et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme.

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

No. 25.

Sir W. O'G. Haly au comte de Carnarvon.

CANADA, HALIFAX, N. E., 5 juillet 1875.

MILORD,—En réponse à la dépêche de Votre Excellence portant le No. 113, en date du 13 mai, relativement au fait que les officiers de douane des Etats-Unis nient à la Colombie-Britannique le droit d'importer du poisson et des huiles en franchise aux Etats-Unis, en vertu de l'article 21 du Traité du 8 mai 1871, dans laquelle Votre Seigneurie demande quelques explications au sujet du retard apporté, et de l'intervalle

qui s'est écoulé entre la plainte portée contre les Etats-Unis et le rapport du ministre canadien de la Justice, et celui de mon Conseil Privé à ce sujet, j'ai maintenant l'honneur de vous transmettre ci-jointe, pour l'information de Votre Seigneurie, la minute du conseil relativement à cette question.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

W. O'GRADY HALY.

Le Comte de Carnarvon,
etc., etc., etc.

Sir E. Thornton au Lieutenant-Général Sir O'Grady Haly.

WASHINGTON, 17 juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence, No. 13, du 13 courant, me transmettant copie de la minute du Conseil Privé du Canada relativement au refus des autorités américaines de permettre à la Colombie-Britannique l'importation en franchise du poisson et des huiles.

Comme j'ai déjà demandé des instructions à cet égard à Lord Derby, je ne puis prendre de mesures sur cette question avant de les avoir reçues.

J'ai l'honneur, etc.,

EDWARD THORNTON.

A Son Excellence le Lieutenant-Général
Sir W. O'Grady Haly, C. C. B.,
etc., etc., etc.

No. 199.

Le comte de Carnarvon à l'administrateur du gouvernement.

DOWNING STREET, 12 août 1875.

MONSIEUR,—Le gouvernement de Sa Majesté s'est adressé aux juriconsultes de la Couronne au sujet de votre dépêche portant le numéro 123, en date du 1er mai dernier, et contenant un rapport du Conseil Privé relativement au refus des officiers de douane des Etats-Unis de permettre à la Colombie-Britannique l'importation en franchise du poisson et des huiles en vertu de l'article 21 du Traité de Washington, et il a été informé que les mots "Confédération du Canada" contenus dans le Traité de Washington, article 21, doivent être interprétés d'après l'état de choses existant en mai 1871, et qu'il ne peut avoir une interprétation plus étendue, par le fait qu'une nouvelle province est entrée dans la Confédération.

2o. Les juriconsultes de la Couronne ont de plus informé le gouvernement de Sa Majesté qu'il ne serait pas possible d'appuyer le raisonnement contenu dans le rapport du comité du Conseil Privé du 20 avril 1875, relativement à l'article 26 du Traité de Washington, et ce gouvernement craint qu'aucune conclusion applicable au présent cas ne peut être tirée du fait que la navigation de certaines rivières mentionnées doit être libre.

3. D'un autre côté, il semblerait que les articles 18 et 19 du Traité donnent raison en quelque sorte aux officiers de douane des Etats-Unis et confirment leur manière d'agir, attendu que ces articles ne s'appliquent qu'aux pêcheries à l'est du continent ou du côté de l'Atlantique.

4. L'article 33 pourvoit aux moyens de mettre en opération les différents articles en question ; mais il ne contient pas de dispositions pour étendre l'interprétation de

ces articles ou pour leur mise en opération, et le Gouvernement de Sa Majesté a été informé que l'acte du Congrès du 1er mars 1873 et l'acte du Parlement du Canada du 14 juin 1872 doivent être interprétés à l'égard du Canada d'après l'état où il se trouvait le 8 mai 1871.

5. Je regrette beaucoup que, pour toutes ces raisons, je n'aie pas cru devoir donner des instructions à Sir Edouard Thornton pour attirer l'attention du Gouvernement des Etats-Unis sur cette question, tel que requis par le Gouvernement du Canada.

J'ai l'honneur, etc.,

CARNARVON.

A l'Administrateur du
Gouvernement du Canada.

(No. 43.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 24 février 1876 :—
demandant un état indiquant le nombre de tonnes de charbon de terre importé en Canada durant l'année dernière des Etats-Unis, et copie de la correspondance entre les gouvernements du Canada et des Etats-Unis au sujet de la réimposition du droit par ceux-ci imposé sur le charbon de terre exporté du Canada aux Etats-Unis.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 3 mars 1876.

(No. 44.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 15 février 1876 :—
demandant, 1o. Copie de l'ordre en conseil ou autre document, fixant le salaire de Damase Hudon, écr., comme sous-percepteur des douanes à Chicoutimi, et 2o. un état indiquant les divers montants perçus par le dit Damase Hudon, écr., en sa dite qualité, du 1er mai 1875 au 1er novembre 1875, et les montants payés par lui en conséquence.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 3 mars 1876.

Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

REPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 23 février 1876, demandant copie de tous arrêtés et minutes du conseil, documents et correspondance échangés avec le gouvernement impérial, concernant la présentation et la passation dans le Parlement Impérial de l'acte chap. 38, de 38e 39e Victoria, intitulé : " Acte pour lever certains doutes à l'égard du Parlement du Canada quant à la 18e section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867."

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 29 février 1876.

BUREAU DU GOUVERNEUR-GÉNÉRAL,

26 février 1876.

MONSIEUR.—Conformément à votre ordre de renvoi relativement à une adresse de la Chambre des Communes, datée le 23 février courant, que je vous transmets sous pli, avec copie de la correspondance concernant la présentation et la passation dans le Parlement Impérial de l'acte chap. 38 Victoria, intitulé : " Acte pour lever certains doutes à l'égard du Parlement du Canada quant à la 18me section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

E. G. P. LITTLETON,

Secrétaire du Gov.-Général.

A l'honorable

Secrétaire d'Etat du Canada,

Etc., etc., etc.

Le comte de Dufferin au comte de Carnarvon.

(No. 48.)

OTTAWA, 24 février 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur de soumettre à la considération de Votre Seigneurie copie d'un ordre approuvé du Conseil Privé, dans lequel mon gouvernement, sur l'avis du ministre de la Justice, recommande que le gouvernement de Sa Majesté soit prié d'obtenir, pendant la présente session du Parlement Impérial, la passation d'un acte à l'effet de lever tous doutes à l'égard du droit du Parlement de passer un acte contenant des dispositions pour autoriser l'examen des témoins sous serment par des comités du Sénat et de la Chambre des Communes. Quoique cette question n'a pas été traitée par mon Conseil Privé, je désire attirer l'attention de Votre Seigneurie sur le fait que les raisons qui ont portées la Couronne à désavouer l'acte concernant les serments, de la session de 1873, paraissent aussi applicables aux pouvoirs qui ont été pendant quelque temps dévolus au Sénat, par un acte du Canada de 1868 (31 Vict., chap. 24).

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Au très honorable,
le comte de Carnarvon.

Rapport du comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 18 février 1875.

Le comité du Conseil Privé a pris en considération un mémoire, daté le 15 février 1875, de l'hon. ministre de la Justice attirant l'attention du Conseil sur la dépêche du très honorable ex-Secrétaire d'Etat pour les Colonies, datée le 30 juin 1873, dans laquelle il mentionne que les officiers impériaux de la Couronne avaient déclaré que l'acte passé par le Parlement du Canada en 1873, "Pour pourvoir à l'interrogatoire des témoins sous serment par des comités du Sénat et de la Chambre des Communes en certains cas, excédait les pouvoirs de la législature coloniale, et que le Parlement Canadien ne pouvait pas se donner le pouvoir d'administrer les serments, la Chambre des Communes ne possédant pas ce pouvoir en 1867, quand l'acte impérial a été passé."

La dépêche dit de plus que "par un acte du Parlement Canadien de 1868, (ch. 24), il a été pourvu par la première section concernant l'interrogatoire des témoins sous serment à la barre du Sénat, et qu'on a permis à cet acte de demeurer en force," et indiquant que cette section était nulle et ne pouvait être mise en opération, étant contraire aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et en vertu de laquelle on ne peut agir légalement.

Le ministre de la Justice fait rapport qu'il est évident que le Parlement du Canada devrait être autorisé à interroger les témoins sous serment.

En conséquence, il recommande que l'attention du Secrétaire d'Etat pour les Colonies soit attirée sur ce sujet dans le but d'engager le gouvernement de Sa Majesté à obtenir, pendant la présente session du Parlement Impérial, la passation d'un acte pour lever tous doutes à l'égard du droit que possède le Parlement du Canada de passer un acte pour autoriser l'interrogatoire de témoins sous serment par des comités du Sénat et de la Chambre des Communes.

Le comité concourt dans la recommandation ci-dessus et la soumet à l'approbation de votre Excellence.

Copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,

Greffier du Conseil Privé.

Le comte de Carnarvon à l'Administrateur.

(Canada, No. 138.)

DOWNING STREET,
11 juin 1875.

MONSIEUR,—Le gouvernement de Sa Majesté a pris communication de la dépêche No. 8 du comte de Dufferin, du 24 février dernier, accompagné du rapport approuvé d'un comité du Conseil Privé, dans lequel le gouvernement canadien recommande la passation d'un acte impérial pour lever tous doutes à l'égard du droit que possède le Parlement du Canada, de passer un acte pour autoriser l'interrogatoire de témoins sous serment par des comités du Sénat et de la Chambre des Communes.

Veillez informer votre gouvernement qu'un acte (dont je vous adresse copie) pour satisfaire leurs désirs à cet égard, et en même temps pour rendre valide l'acte du Parlement Canadien, ch. 24, de 31e Vict., a été passé dans la Chambre des Lords.

L'acte vous sera communiqué aussitôt qu'il aura reçu la sanction de Sa Majesté.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

A l'administrateur
du Canada.

Le comte de Carnarvon à l'Administrateur.

(Canada, No. 178.)

DOWNING STREET,
22 juillet 1875.

MONSIEUR,—Suivant ma dépêche No. 138, du 11 juin, je vous transmets six copies de l'acte actuellement passé par le Parlement " pour lever certains doutes à l'égard " des pouvoirs du Parlement du Canada quant à la dix-huitième section de l'Acte de " l'Amérique Britannique du Nord, 1867."

J'ai, etc.,

CARNARVON.

A l'administrateur
du Canada.

CHAPITRE 38.

Acte pour lever certains doutes à l'égard des pouvoirs du Parlement du Canada quant à la dix-huitième section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, (19 juillet 1875.)

CONSIDÉRANT que par la section dix-huitième de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il est pourvu comme suit: " Les privilèges, immunités et " pouvoirs que posséderont et exerceront le Sénat, la Chambre des Communes et les " membres de ces corps respectifs, seront ceux prescrits de temps à autre par acte du " Parlement du Canada; ils ne devront cependant jamais excéder ceux possédés et " exercés, lors de la passation du présent acte, par la Chambre des Communes du " Parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et par les membres " de cette Chambre."

Considérant que des doutes se sont élevés à l'égard du droit de définir par un acte du Parlement du Canada, en vertu de la dite section, les dits privilèges, pouvoirs et immunités; et qu'il est opportun de lever ces doutes:

A ces causes, Sa Très Excellente Majesté la Reine, de l'avis et du consentement des Lords Spirituels et Temporels et des Communes, en ce présent Parlement assemblés, et par leur autorité, décrète et déclare ce qui suit :

1. La dix-huitième section de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, est par le présent abrogée, sans préjudice à ce qui a été fait en vertu de cette section, et la suivante sera substituée à celle qui est ainsi abrogée.

Les privilèges, immunités et pouvoirs que posséderont et exerceront le Sénat et la Chambre des Communes et les membres de ces corps respectifs, seront ceux prescrits de temps à autre par acte de Parlement du Canada; mais de manière à ce qu'aucun acte du Parlement du Canada définissant tels privilèges, immunités et pouvoirs ne donnera aucuns privilèges, immunités ou pouvoirs excédant ceux qui, lors de la passation du présent acte, sont possédés et exercés par la Chambre des Communes du Parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et par les membres de cette Chambre.

2. L'acte du Parlement du Canada passé dans la trente et unième année du règne de Sa Majesté, chapitre vingt-quatre, intitulé : " Acte pour faire prêter serment " à des témoins en certains cas pour les fins des deux Chambres du Parlement," sera considéré comme étant valide et comme ayant été valide depuis la date de la sanction royale qui lui a été donnée par le Gouverneur-Général du Canada.

3. Le présent acte pourra être cité comme l'Acte du Parlement du Canada, 1875.

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 6 avril 1875, demandant copie de la correspondance et des comptes au sujet des remises de droits faites à la compagnie de chemin de fer Grand-Occidental, ainsi que des documents supplémentaires qui s'y rattachent, et qui ont été mis devant la Chambre, le 8 mars 1876.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 6 avril 1875.

TABLE DES MATIÈRES.

- 1868.
1. Mai 14. Lettre à A. M. Delisle, de C. J. Brydges, écr.
 2. do 15. do C. J. Brydges, écr., de A. M. Delisle, écr.
 3. do 19. do A. M. Delisle, écr., de C. J. Brydges, écr.
 4. do 20. do C. J. Brydges, écr., de A. M. Delisle, écr.
 5. do 21. do l'hon. Jno. Rose, de C. J. Brydges, écr.
 6. do 26. do R. S. M. Bouchette, écr., de l'hon. S. L. Tilley.
 7. Juin 3. do A. M. Delisle, écr., de R. S. M. Bouchette, écr.
 8. do 3. do C. J. Brydges, écr., de R. S. M. Bouchette, écr.
- 1873.
9. Janv. 2. Lettre de W. H. Kittson, à R. S. M. Bouchette, écr.
 10. Fév. 4. Rapport de R. S. M. Bouchette, écr., à l'hon. S. L. Tilley.
 11. do 4. Lettre au percepteur Hamilton, de R. S. M. Bouchette, écr.
 12. Août 18. Spécification des pièces exemptes de droits d'une locomotive.
 13. Sept. 29. Lettre à l'hon. Chas. Tupper, de Jos. Price, écr.
 14. Oct. 3. do Jos. Price, écr., de J. Johnson, écr.
 15. do 16. do J. Johnson, écr., from Jos. Price, écr.
 16. Etat des pièces exemptes de droit pour locomotives sur lesquelles il a été payé des droits par la compagnie du chemin de fer Grand-Occid.
 17. Nov. 4. Lettre au percepteur Clifton, de R. S. M. Bouchette, écr.
 18. do 21. Lettre de Wm. Leggett, écr., à R. S. M. Bouchette, écr.
 19. Déc. 18. Lettre de Jos. Price, écr., à l'hon. Isaac Burpee.
 20. do 23. Rapport de R. S. M. Bouchette, à l'hon. Isaac Burpee.
- 1874.
21. Jan. 26. Lettre de Jos. Price, écr., à R. S. M. Bouchette, écr.
 22. Fév. 2. do do do do
 23. do 11. Ordre en Conseil autorisant de faire remise à la cie. de ch. de fer G. O.
 24. do 12. Lettre de Jos. Price, écr., à R. S. M. Bouchette, écr.
 25. Etat des pièces exemptes de droit pour locomotives sur lesquelles il a été payé des droits par la compagnie du chemin de fer Grand-Occid.
 26. Fév. 14. Lettre de R. S. M. Bouchette, écr., à l'hon. M. McMaster.
 27. Copie du chèque du Receveur Général pour \$41,398.34, montant remis à la compagnie de chemin de fer Grand-Occidental.
 28. Fév. 16. Lettre de J. Metcalfe, à l'hon. Wm. McMaster.
 29. do 17. do l'hon. Wm. McMaster, à R. S. M. Bouchette, écr.
 30. do 19. do R. S. M. Bouchette, écr., à Jos. Price, écr.
 31. do 24. do Jos. Price, écr., à R. S. M. Bouchette, écr.
 32. do 24. do percepteur Clifton, au commissaire des douanes.
 33. Affidavit de Wm. A. Robinson, re valeur des pièces exemptes de droits.
 34. Etat des pièces exemptes de droits pour locomotives.
 35. Etat des pièces exemptes de droit pour locomotives sur lesquelles il a été payé des droits par la compagnie du chemin de fer Grand-Occid.
 36. Fév. 26. Minute de la Trésorerie autorisant de faire une remise des droits à la compagnie de chemin de fer Grand-Occidental.
- 1874.
37. Mars 2. Ordre en Conseil re remise de droits à la compagnie de ch. de fer G. O.
 38. do 7. Lettre de R. S. M. Bouchette, écr., à Jos. Price, écr.
 39. do 10. do J. Metcalfe, écr., à R. S. M. Bouchette, écr.
 40. Avril 4. do W. A. Robinson, écr., à W. Hendrie, écr.
 41. do 15. do W. H. Kittson, écr., au commissaire des douanes.
 42. do 18. do Wm. Leggett, au commissaire des douanes.
 43. Etat des sommes payées pour droits sur des pièces de locomotives importées par W. H. Hendrie, admises en franchise par le tarif.
 44. Mai 20. Lettre de R. S. M. Bouchette, à Jos. Price, écr., contenant un chèque pour \$1,339.62.

CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL.

MINISTÈRE DES DOUANES,

OTTAWA, 5 avril 1875.

Le soussigné, en transmettant les documents ci-joints, concernant la remise des droits sur les pièces de locomotives qui entrent en franchise d'après le tarif, a l'honneur de faire rapport que le principe en a été admis en 1868 par le gouvernement du jour, comme on pourra s'en convaincre en lisant la lettre ou le mémoire de l'honorable S. R. Tilley, alors ministre des Douanes, en date du 26 mai 1868, et dont copie est ci-annexée.

Ce principe posé, le Grand-Tronc et les autres compagnies de chemin de fer ont régulièrement payé les droits sur les locomotives importées, à un taux représentant la valeur de ces locomotives, lorsqu'elles étaient achevées, moins la valeur des pièces énumérées dans la liste des articles exempts de droits, et qui devaient être admis en franchise.

La même règle se serait appliquée à l'égard du chemin de fer Grand-Occidental, si le gérant de cette compagnie eût connu l'existence de telle exemption; mais comme il l'ignorait à l'époque que la compagnie fit les importations mentionnées dans la liste ci-annexée, il continua invariablement à payer les droits imposés sur la valeur totale des locomotives achevées, sans bénéficier d'aucune déduction quelconque, et les remises de droits accordées à cette compagnie, n'ont fait que la placer sur un pied d'égalité avec le Grand-Tronc et les autres compagnies de chemin de fer, lorsque l'on tient compte de la balance restant entre les mains du gouvernement en paiement de ces droits.

Les lettres de M. Bouchette, en date du 3 avril 1868, et adressées au percepteur des Douanes à Montréal et à C. J. Brydges, écr., alors gérant de la compagnie de chemin de fer le Grand-Tronc, ont été écrites, conformément aux termes énoncés dans le mémoire de M. Tilley, dont il vient d'être question, et les importateurs de locomotives, à compter de cette date, ont toujours pu se prévaloir de ces exemptions de droits, jusqu'à l'époque de la mise en vigueur du présent tarif, en vertu duquel les pièces, qui étaient auparavant admises en franchise, furent inscrites dans la cédule des articles sujets au paiement d'un droit *ad valorem* de 10 pour cent.

Respectueusement soumis,

J. JOHNSON,

Commissaire des Douanes.

A l'honorable ministre des Douanes.

LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA,

MONTRÉAL, 14 mai 1868.

MON CHER MONSIEUR,—Il nous arrive maintenant d'Angleterre un grand nombre de locomotives, dont quelques-unes sont déjà dans le port. Elles sont toutes par pièces, dont un grand nombre peuvent entrer en franchise, tandis que d'autres, d'après le tarif actuel, sont sujettes au paiement de certains droits.

Je corresponds généralement avec le ministre des Finances au sujet des droits que nous avons à payer sur les locomotives dans l'état où elles se trouvent actuellement, et je vous écris aujourd'hui pour vous prier de vouloir bien donner les ordres nécessaires à leur déchargement, afin que nous puissions nous en servir sans éprouver de retardement. Nous nous engageons, bien entendu, de payer tous les droits qui pourront être imposés plus tard par le ministre des Finances sur ces locomotives.

Je suis, mon cher Monsieur,

Votre tout dévoué,

C. J. BRYDGES.

A. M. Delisle, Ecr.

2

BUREAU DE LA DOUANE,

MONTRÉAL, 15 mai 1868.

MON CHER MONSIEUR,—Relativement aux locomotives, dont il est question dans votre lettre d'hier, je dois vous informer que la voie la plus sûre que vous ayez à suivre, c'est de faire à la douane la déclaration que vous croirez la plus exacte au meilleur de votre connaissance, mais qui sera sujette à être vérifiée par l'évaluateur, s'il en est besoin. Vous devez produire en même temps les factures, afin que l'on puisse constater quelles sont les pièces qui sont frappées d'un droit.

Après quoi les locomotives pourront être déchargées et placées dans vos magasins ici, en attendant qu'elles subissent l'inspection voulue avant de vous être livrées finalement.

Croyez-moi, cher monsieur,

Votre tout dévoué,

A. M. DELISLE,

Percepteur.

C. J. BRYDGES, Ecr.,
Etc., etc., etc.

3

CIE. DU GRAND-TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA,

MONTRÉAL, 19 mai 1868.

MON CHER MONSIEUR,—J'avais l'espérance que l'on modifierait dans un certain degré les droits imposés sur les locomotives, mais je m'aperçois que le tarif doit rester précisément ce qu'il est aujourd'hui.

Il est donc nécessaire que je m'entende avec vous au sujet des droits à payer sur les 25 locomotives qui sont expédiées dans ce port à la compagnie, et dont quatre sont déjà arrivées à bord de l'*Abcona*. Ces locomotives doivent nous être livrées ici par les fabricants, en vertu de leur contrats, dans un état d'achèvement complet, mais les pièces en sont fabriquées à Glasgow, expédiées ici, et ajustées et reliées ensemble après leur arrivée. En vertu du tarif actuel et récent, une partie considérable des pièces de ces locomotives sont exemptes de droits, et ainsi les châssis, essieux, manivelles, bandages, essieux coudés, tiges de piston, barres directrices et glissoires, boutons de manivelle, bielles, cylindres, formant autant de pièces séparées, sont admis par conséquent en franchise.

J'ai demandé à notre surintendant des locomotives ainsi qu'au contre-maître des ateliers où ont été fabriquées les locomotives en question de me préparer un état constatant, au port de chargement, Glasgow, la valeur réelle de toutes les différentes pièces, qui, en vertu du tarif, ne doivent pas être admises en franchise; et je vous transmets maintenant ci-inclus un certificat signé de leur main et spécifiant la valeur des pièces sur lesquelles il y aura des droits à payer. Leur évaluation, pour les quatre locomotives, s'élève à £3,413 sterling, soit £853 5s. pour chacune.

En conséquence, j'offre de payer d'après ce montant les droits qui sont dus sur les pièces des locomotives sur lesquelles il y a des droits à payer en vertu du tarif. Ces droits sont de 15 pour cent d'après ce que je puis voir, et je vous serai extrêmement obligé si vous voulez bien m'écrire quelques mots pour m'informer que nous pourrions faire à la douane une déclaration basée sur ces chiffres, au sujet de ces quatre locomotives, et que nous pourrions, en conséquence, suivre la même règle à l'égard de toutes les autres qui doivent nous arriver prochainement.

Je demeure, mon cher Monsieur,

Votre dévoué,

C. J. BRYDGES.

A. M. Delisle, écr.

4.

BUREAU DE LA DOUANE,

MONTRÉAL, 20 mai 1868.

MON CHER MONSIEUR,—Je dois accuser réception de votre lettre d'hier au sujet des droits à payer sur les locomotives.

L'exemption en faveur des pièces de locomotives, dont vous parlez et qui doivent être admises en franchise en vertu du tarif, ne peut-être invoquée en aucune manière, suivant moi, lorsqu'il s'agit de locomotives importées dans un état d'achèvement complet. Il faudra donc payer les droits accoutumés et produire les factures en la forme ordinaire, lorsque vous ferez à la douane les déclarations voulues.

La seule déduction que l'on puisse accorder sur le montant des droits à payer, c'est celle des frais de transport et d'emballage.

Je demeure, cher Monsieur,

Votre dévoué,

A. M. DELISLE,

Percepteur.

C. J. Brydges, Ecr.,
etc., etc., etc.,

5. CIE. DU GRAND-TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA,
BUREAU DU DIRECTEUR GÉRANT,
MONTRÉAL, 21 mai 1868.

MON CHER MONSIEUR,—Je vous prie de vouloir bien prendre communication de la correspondance ci-incluse que j'ai échangée avec le percepteur des douanes de ce port, relativement aux 25 locomotives que cette compagnie importe actuellement.

J'avais l'espérance que le gouvernement, qui nous aide à doter le pays de voies de communication faciles pour le transport des voyageurs et des marchandises, trouverait le moyen de modifier le nouveau tarif de manière à admettre les locomotives en franchise. Néanmoins, comme il n'en a rien été, je me suis adressé au percepteur des douanes au sujet des droits que nous aurions à payer sur les pièces des 25 locomotives que nous importons et qui ne sont pas admises en franchise.

La réponse du percepteur, en date du 20 courant, comporte que nous sommes tenus de payer les droits sur toutes ces locomotives, quoiqu'elles soient importées par pièces, et que ces pièces, en vertu du tarif, soient admises en franchise.

Vous connaissez la position financière de la compagnie et toutes les grandes difficultés que nous éprouvons pour pouvoir trouver les fonds dont nous avons besoin tous les jours pour l'exploitation de notre ligne de chemin de fer. Nous nous sommes procuré ces 25 locomotives à l'aide d'un emprunt que nous avons obtenu de nos amis à Londres, mais dont tout le montant sera absorbé lorsqu'il nous faudra payer ces locomotives au moment où elles laisseront Glasgow. Au fait des droits à payer en vertu du tarif, nous avons fait faire ces locomotives par pièces, que nous nous proposons d'ajuster et de réunir ensemble après leur arrivée au pays. Les roues, essieux et bandages et autres pièces admises en franchise sont en grande partie emballés séparément, sans être en aucune manière reliés à aucune autre pièce. Néanmoins le percepteur à Montréal persiste à considérer ces locomotives par pièces comme des locomotives complètes importées et toutes prêtes à fonctionner, sans qu'il soit besoin d'encourir aucuns frais pour en ajuster et en relier ensemble les différentes pièces.

Je suis d'avis que cette interprétation qu'il donne à la loi n'est pas correcte, et que, si on y adhère, on causera des dommages sérieux à la compagnie, surtout dans la position embarrassée où se trouve ses finances.

Je dois également faire observer que, dans le cas où l'on adopterait la manière de voir du percepteur de Montréal à ce sujet, je désire que l'on m'informe immédiatement, vu qu'il ne me restera pas d'autre alternative, que d'adresser une dépêche télégraphique par le câble sous-marin aux fabricants en Angleterre pour les prévenir de cesser de nous expédier d'autres locomotives, par le fait que nous nous trouvons dans l'impossibilité absolue de trouver les fonds nécessaires au paiement des droits que le percepteur a résolu d'exiger de la compagnie.

Nous éprouvons les plus grandes difficultés à faire face tous les jours aux frais nécessaires d'exploitation et d'entretien de notre chemin sur un pied convenable; et si les autorités douanières persistent à exiger de la compagnie cette somme exorbitante qu'elle ne s'attendait pas de payer, je ne puis faire autre chose que d'ordonner

que l'on cesse de nous expédier d'autres locomotives d'Angleterre, ce qui empêchera dans une grande mesure la compagnie de satisfaire aux besoins toujours croissants du commerce en ce pays.

Même en offrant de payer les droits sur la somme de £853 5s. je placerai la compagnie dans une très grande gêne sous le rapport de ses ressources financières, et d'ailleurs, en portant la valeur des locomotives à ce chiffre, nous avons fait une évaluation tout à fait libérale de leurs pièces, qui, en vertu du tarif, sont frappées de certains droits.

J'espère que vous voudrez bien m'honorer d'une réponse immédiate, car si vous êtes d'avis que l'interprétation donnée par le percepteur de ce port est correcte, je vais me trouver obligé, comme je l'ai déjà dit, de m'adresser au moyen d'une dépêche transmise par le câble sous-marin, aux fabricants en Angleterre, pour leur ordonner de cesser de nous expédier d'autres locomotives.

Je demeure, mon cher monsieur,

Honorable John Rose,
Ministre des Finances, Ottawa.

Votre dévoué,
C. J. BRYDGES.

MÉMOIRE. 6.

26 mai 1868.

M. Rose a soumis samedi dernier au conseil les documents ci-joints, et il a été décidé que les pièces des locomotives, qui ne sont frappées d'aucun droit en vertu du tarif, devraient être admises en franchise, et que les autres auraient à payer 15 pour cent. Veuillez transmettre au percepteur des instructions à cet effet.

S. L. TILLEY.

R. S. M. Bouchette, Ecr.

7.

MINISTÈRE DES DOUANES,

OTTAWA, 3 juin 1868.

CHER MONSIEUR,—Comme la correspondance qui s'est échangée entre la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada et vous-même, au sujet des locomotives qui sont importées en pièces, a été soumise à la considération du ministre des Douanes et du ministre des Finances, je suis chargé de vous informer d'admettre en franchise les pièces des locomotives sur lesquelles le tarif n'impose pas de droits, attendu que l'on considère que les pièces en question n'ont pas perdu le privilège que leur reconnaît la loi d'entrer en franchise, par le fait qu'elles ont été ajustées et reliées à Glasgow avec les pièces de la locomotive qui ont des droits à payer, attendu que cette locomotive a été ensuite mise par pièces et ainsi importée en Canada, tel qu'on l'a déclaré.

Je demeure, cher Monsieur,

Alex. M. Delisle, Ecr.,
Percepteur des Douanes, Montréal.

Votre obéissant serviteur,
R. S. M. BOUCHETTE.

8.

OTTAWA, 3 juin 1868.

MON CHER MONSIEUR,—Relativement à la question soulevée sur la manière dont le tarif doit s'appliquer aux vingt-cinq locomotives importées par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, je prends la liberté de vous informer que sur l'ordre du ministre des Finances, j'ai transmis aujourd'hui à ce sujet des instructions au percepteur des douanes du port de Montréal, et je suis heureux d'ajouter que le ministre a pu résoudre cette question d'une manière qui vous est favorable, bien qu'elle présentât des doutes légitimes au sujet de l'exemption que l'on réclamait dans les circonstances.

Je demeure, mon cher Monsieur,

C. J. Brydges, Ecr.,
Directeur-gérant de la Compagnie du Grand-Tronc,
Montréal.

Votre dévoué,
R. S. M. BOUCHETTE.

9.

BUREAU DE LA DOUANE,
HAMILTON, 2 janvier 1873.

MONSIEUR,—Veuillez m'accorder la liberté de vous demander si un percepteur de douane peut légalement permettre à un importateur de déduire dans une facture de locomotives au complet et prêtes à fonctionner la valeur ou le coût des pièces, qui auraient le privilège d'entrer en franchise, si elles étaient importées séparément et isolément, et qui sont comprises dans la classe "A," comme les châssis, bandages de roues en fer ou en acier, pliés et soudés, essieux coudés, tiges de piston, barres directrices et glissoires, boutons de manivelle, bielles, tandis que pour les pièces comprises dans la classe "B," comme la chaudière, la machine, etc., l'importateur a des droits à payer, et en conséquence si un percepteur de douane peut légalement permettre à cet importateur d'entrer en franchise toutes les pièces d'une locomotive énumérées depuis "A" à "B."

Une réponse immédiate de votre part m'obligera,
J'ai l'honneur d'être,

W. H. KITTSOY.

R. S. M. Bouchette, Ecr.
10.

Percepteur.
MINISTÈRE DES DOUANES,
OTTAWA, 4 février 1873.

On considère que les pièces d'une locomotive, qui sont exemptes de paiement des droits en vertu du tarif actuel, perdent le privilège de cette exemption, si elles sont importées en Canada comme parties intégrantes de la locomotive, qui est ostensiblement au complet, bien qu'il lui manque pour fonctionner certaine pièce ou pièces de son mécanisme, que l'on peut se procurer ou ajouter en Canada.

On considère, néanmoins, que lorsque cette pièce du mécanisme d'une locomotive, qui n'a pas de droits à payer, a dû (pour être essayée ou éprouvée avant d'être importée) être soudée ou reliée de cette manière avec une autre pièce, qui doit payer certains droits, et dont on ne pourrait la séparer sans endommager l'une ou l'autre de ces pièces ou même toutes les deux, alors le fait d'être ainsi soudées ou reliées avec d'autres parties de la locomotive ne fera pas perdre aux pièces, qui entrent en franchise, le privilège que la loi leur accorde; mais, d'après les termes du tarif, on fera à la douane une déclaration séparée pour les pièces qui ont des droits à payer, et pour celles qui, en étant exemptes, peuvent entrer en franchise.

Attesté.

R. S. M. BOUCHETTE.

S. L. TILLEY.

11

MINISTÈRE DES DOUANES,
OTTAWA, 4 février 1873

En réponse à votre lettre en date du 2 du mois dernier, relativement aux locomotives qui sont importées ici, je dois vous informer que les pièces d'une locomotive, exemptes du paiement des droits en vertu du tarif actuel, perdent le privilège de cette exemption si elles sont importées en Canada comme parties intégrantes de la locomotive, qui est ostensiblement au complet, bien qu'il lui manque pour fonctionner certaine pièce ou pièces de son mécanisme, que l'on peut se procurer ou ajouter en Canada.

On considère, néanmoins, que lorsque cette pièce du mécanisme d'une locomotive, qui n'a pas de droit à payer, a dû (pour être essayée ou éprouvée avant d'être importée) être soudée ou reliée de cette manière avec une autre pièce, qui doit payer certains droits, et dont on ne pourrait la séparer sans endommager l'une ou l'autre de ces pièces ou même toutes les deux à la fois, alors le fait d'être ainsi soudées ou reliées avec d'autres parties de la locomotive, ne fera pas perdre aux pièces qui entrent en franchise, le privilège que la loi leur accorde; mais, aux termes du tarif, on fera à la douane une déclaration séparée pour les pièces qui ont des droits à payer, et pour celles, qui, en étant exemptes, peuvent entrer en franchise.

Je demeure, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

Au Percepteur des Douanes,
Hamilton, Ontario, Canada.

R. S. M. BOUCHETTE.

12. BUREAU "DES USINES DE LOCOMOTIVES DE MANCHESTER,"
MANCHESTER, N. H., 18 août 1873.

Spécification des pièces exemptes de droits d'une locomotive fabriquée pour la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada dans les "Usines de Locomotives de Manchester"—Manchester Locomotive Works,—à Manchester, N. H. :—

Châssis principal au grand complet.....	\$1,730 00
Longerons du train de la locomotive.....	518 24
Essieux du tender et du train.....	611 48
Essieux moteurs avec garnitures complètes.....	182 42
Bouilleurs de la chaudière.....	1,088 61
Quatre bielles.....	672 44
Bandages en acier.....	668 83
Glissoires en acier.....	142 77
Tiges de piston.....	44 55
Boutons de manivelle en acier.....	32 97
Total des pièces exemptes de droits. Argent courant des E. U... ..	\$5,932 31
A déduire, douze roues, à \$20 chacune.....	240 00
	<hr/>
	\$5,692 31

ANETAS BLOOD,
Surintendant.

13. CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL,
BUREAU DU GÉRANT EN CHEF,
HAMILTON, ONTARIO, 29 septembre 1873.

MONSIEUR,—J'ai eu il y a quelques temps une entrevue avec l'honorable M. Tilley, votre prédécesseur, au sujet des droits à payer sur les locomotives que cette compagnie importait alors des États-Unis, et il fut décidé que cette importation continuerait à se faire d'après les commandes que nous avions données lors du changement de notre voie, avec l'entente que nous réglerions plus tard la question relative au paiement des droits de douane.

Cette première commande a été remplie, et nous sommes à la veille d'en donner une autre.

Vous m'obligerez en voulant bien me faire transmettre une spécification des pièces de locomotives fabriquées aux États-Unis, qui sont assujéties au paiement de certains droits, ainsi que de celles, qui en sont exemptes.

Inutile de vous faire observer que les pièces que nous prétendons n'être pas assujéties au paiement des droits de douane, sont toutes importées d'Angleterre, et qu'elles peuvent entrer ici en franchise ; cependant, je vous ferai remarquer en même temps, qu'il nous a été impossible de faire fabriquer ces locomotives en Canada, parce que le Grand-Tronc et le Grand-Occidental, indépendamment des locomotives qu'ils ont importées des États-Unis, ont tenu en pleine activité, par suite de leurs nombreuses commandes, les Usines de Kingston, les seules où l'on fabrique des locomotives en Canada.

Une réponse de votre part obligera.

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH PRICE,
Gérant en chef.

Honorable Charles Tupper, C. B.,
Ministre des Douanes, Ottawa.

14. MINISTÈRE DES DOUANES,
OTTAWA, 3 octobre 1873.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre en date du 29 du mois dernier, relativement à l'admission en franchise de locomotives importées des États-Unis, ou des pièces qui s'y rattachent, je prends la liberté de vous informer que les pièces de ces

locomotives, qui, en vertu du tarif, n'ont pas de droits à payer à la douane, sont " les châssis, essieux, manivelles, bandages de roue, essieux coudés, tiges de piston, barres directrices et glissoires, boutons de manivelles et bielles."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. JOHNSON,

Assistant-Commissaire des Douanes.

Joseph Price, écr.,

Gérant en chef, compagnie du chemin
de fer Grand-Occidental,
Hamilton, Ontario, Canada.

(Bureau du Trésorier,)

15

CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL.

HAMILTON, ONTARIO, 16 octobre 1873.

MON CHER MONSIEUR.—Je prends la liberté de vous offrir mes très sincères remerciements pour la réponse immédiate que vous m'avez adressée au sujet des pièces de locomotives, qui sont admises en franchise, et je vous serais obligé si vous vouliez bien maintenant autoriser votre percepteur des douanes au " Pont Suspendu " de porter à notre crédit sur les locomotives que nous avons importées et pour lesquelles nous avons payé par erreur les droits en plein, la remise convenue en vertu de l'arrangement conclu avec l'ancien commissaire des douanes.

Je prends la liberté de vous adresser ci-inclus la liste de ces locomotives et à l'état constatant le montant que nous avons payé pour les droits, attendu que nous aurons de fortes sommes à payer à la douane pour nos locomotives pendant les deux prochains mois. Le montant que nous avons payé par erreur pourra être déduit sur les paiements que nous aurons à faire plus tard, ou il peut nous être remboursé directement au moyen d'un chèque, d'après les instructions que vous voudrez bien donner à cet égard.

Dans l'espérance de recevoir une réponse.

Je demeure,

Votre très humble,

JOSEPH PRICE,

Gérant en chef.

J. Johnson, écr.,

Assistant-commissaire des Douanes,
Ottawa.

16.

ETAT des pièces de locomotives admises en franchise et sur lesquelles les droits ont été payés par le chemin de fer Grand-Occidental à venir jusqu'à cette date. Les montants spécifiés s'appliquent à la matière première, et ne comprennent pas le prix de façon.

Date de la décision ration faite à la douane.	LOCOMOTIVE.		Valeur courante.	Taux de l'es- compte.	Valeur en or.	Droit pour cent.	Montant des droits payés.	Valeur des pièces admises en franchise.		Droits payés de trop.
	Description.	No.						M. C. des Etats-U.	En or.	
1870.			\$ cts	P. cent.	\$ cts	15 & 5 on	\$ cts	\$ cts	\$ cts	
Août 31	Tuyaux bouil- leurs en fer. ...	101	11150 00	18	9143 00	15		1433 13	1175 17	
do 31	do do do ...	103	11150 00	15	18955 00	15	4425 00	1433 13	1218 17	
do 31	do do do ...	105	11150 00					1433 13	1218 17	
Sept. 7	do do do ...	107	11150 00	14	29670 00	15	4673 00	1433 13	1232 50	
do 7	do do do ...	109	11150 00					1433 13	1232 50	
do 7	do do do ...	111	11150 00	14	19178 00	15	3028 53	1433 13	1232 50	
do 9	Tuy.en fer ajust.	102	11150 00					1407 37	1210 26	
do 9	do do do ...	104	11150 00	12	19624 00	15	3090 78	1407 37	1210 26	
do 21	do do do ...	106	11150 00					1407 37	1238 49	
do 21	do do do ...	108	11150 00	12	19624 00	15	3090 78	1407 37	1238 49	
do 24	do do do ...	110	11150 00					1407 37	1238 49	
do 27	do do do ...	112	11150 00	12	19624 00	15	3090 78	1407 37	1238 49	
Oct. 3	do do do ...	114	11150 00					1407 37	1238 49	
do 3	do do do ...	116	11150 00	12	9812 00	15	1545 39	1407 37	1238 49	
do 6	do do do ...	118	11150 00					1407 37	1238 49	
do 7	do do do ...	120	11150 00	10	70434 00	15	11093 36	1407 37	1238 49	
Dec. 9	Tuy.bouil.en fer.	113	11180 00					1433 13	1289 82	
do 9	do do do ...	115	11180 00	10	20124 00	15	3169 63	1433 13	1289 82	
do 9	do do do ...	117	11180 00					1433 13	1289 82	
do 9	do do do ...	119	11180 00	10	20124 00	15	3169 53	1433 13	1289 82	
do 9	do do do ...	121	11180 00					1433 13	1289 82	
do 9	do do do ...	123	11180 00	10	20124 00	15	3169 63	1433 13	1289 82	
do 9	do do do ...	125	11180 00					1433 13	1289 82	
do 16	do do do ...	122	11180 00	10	20124 00	15	3169 53	1407 37	1266 64	
do 16	do do do ...	134	11180 00					1407 37	1266 64	
do 16	do do do ...	136	11180 00	10	20124 00	15	3169 53	1407 37	1266 64	
do 16	do do do ...	138	11180 00					1407 37	1266 64	
do 22	do do do ...	140	11180 00	10	10062 00	15	1584 76	1407 37	1266 64	
do 21	do do do ...	142	11180 00					1407 37	1266 64	
do 21	do do do ...	144	11180 00	10	20124 00	15	3169 53	1407 37	1266 64	
do 23	do do do ...	146	11180 00					1407 37	1266 64	
do 23	do do do ...	148	11180 00	10	20124 00	15	3169 53	1407 37	1266 64	
								1407 37	1266 64	
	Total en or.....								40665 95	
	15 p. cent, droit sur \$40,065 95.....									6010 08
	5 p. cent, droit sur \$6,010 08.....									30 05
										6040 13
1871.										
Avril 9	Tuy.bouil.en fer.	127	11150 00	9	20293 00	15	3043 95	1433 13	1304 15	
do 9	do do do ...	129	11150 00					1433 13	1304 15	
Mai 4	do do do ...	131	11150 00	10	20070 00	15	3010 50	1433 13	1289 82	
do 4	do do do ...	133	11150 00					1433 13	1289 82	
do 19	Tuy.en fer ajust.	150	11150 00	11	9923 50	15	1488 50	1407 37	1252 56	
do 19	do do do ...	152	11150 00					1407 37	1252 56	
do 19	do do do ...	154	11150 00	11	9923 50	15	.....	1407 37	1252 56	
do 19	do do do ...	156	11150 00					1407 37	1252 56	
do 19	do do do ...	158	11150 00	11	29770 50	15	.....	1407 37	1252 56	
do 19	do do do ...	160	11150 00					1407 37	1252 56	
do 19	do do do ...	162	11150 00	11	19847 00	15	2977 05	1407 37	1252 56	
do 19	do do do ...	164	11150 00					1407 37	1252 56	
do 21	do do do ...	162	11150 00	11	9923 50	15	1488 53	1433 13	1275 49	
do 21	do do do ...	164	11150 00					1433 13	1275 49	
do 26	Tuy.bouil.en fer.	135	11150 00							

ETAT des pièces de locomotives, admises en franchise et sur lesquelles les droits ont été payés par le chemin de fer Grand-Occidental, etc.—*Suite.*

Date de la déclaration faite à la douane.	LOCOMOTIVE.		Valeur courante.	Date de l'es-compte.	Valeur en or.	Droit pour cent.	Montant des droits payés.	Valeur des pièces admises en franchise.		Droits payés de trop.	
	Description.	No.						M. C. des Etats-U.	En or.		
1871.			\$ cts.	Pour cent.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		
Jun 30	Tuyaux bouil-	137	11150 00	Ces locomotives ont été entrées en douanes sur des factures au cours de l'or d'ap. la val. donnée (en or).	19847 00	15	2977 05	1433 13	1275 49		
do 30	do do ...	139	11150 00		11	9923 50	15	1488 53	1433 13	1275 49	
do 4	do do ...	141	11150 00		11	9240 00	15	1386 00	1407 37	1238 49	
Sept. 27	Tuy. en fer ajust.	168	11150 00		12	9901 25	15	1485 19	2167 59	2196 16	
Nov. 7	Coern. enc. ajustés	170	11125 00		11	9456 25	15	1418 44	2467 59	2196 16	
do 6	do do ...	172	10625 00		11	9456 25	15	1418 44	2467 59	2196 16	
do 17	do do ...	174	10625 00		11	9456 25	15	1418 44	2467 59	2196 16	
Déc. 1	do do ...	176	10625 00		10	9562 50	15	1434 38	2467 59	2220 84	
do 8	do do ...	178	10625 00		10	9659 10	15	1448 85	2467 59	2220 84	
do 11	do do ...	180	10625 00		10	9725 40	15	1458 81	2467 59	2243 26	
do 23	do do ...	182	10625 00		10	9792 63	15	1468 89	2467 59	2258 66	
do 23	do do ...	184	10625 00		10	9747 71	15	1462 16	2467 59	2274 28	
do 26	do do ...	186	10625 00		10	9659 10	15	1448 85	2467 59	2263 83	
do 28	do do ...	188	10625 00		10	9659 10	15	1448 85	2467 59	2243 26	
do 30	do do ...	190	10625 00		10	9659 10	15	1448 85	2467 59	2243 26	
1872.						19450 80	15	2917 62	2467 59	2243 26	
Janv. 2	do do do ...	192	10625 00						2467 59	2243 26	
do 29	Cond. en c. ajust.	194	13775 00			24244 00	15	3636 60	2467 59	2243 26	
do 29	do do do ...	196	13775 00						2467 59	2171 49	
Sept. 3	do do do ...	198	13775 00			24244 00	15	3636 60	2467 59	2171 49	
do 3	do do do ...	200	13775 00						2467 59	2171 49	
do 16	do do do ...	202	13775 00			12122 00	15	1818 30	2467 59	2171 49	
do 10	do do do ...	204	13775 00			12122 00	15	1818 30	2467 59	2171 49	
do 19	do do do ...	206	13775 00			24122 00	15	3636 60	2467 59	2171 49	
do 19	do do do ...	208	13775 00						2467 59	2171 49	
do 23	do do do ...	210	13775 00			24122 00	15	3636 60	2467 59	2171 49	
do 23	do do do ...	212	13775 00						2467 59	2171 49	
Oct. 1	Cond. en cuivre.	189	14275 00			24122 00	15	3636 60	2467 59	2171 49	
do 5	do do do ...	191	14275 00		13	24838 50	15	3725 78	2493 35	2169 22	
do 12	do do do ...	193	14275 00		13	12419 25	15	1862 89	2493 35	2219 09	
do 14	do do do ...	195	14275 00	13	12419 25	15	1862 89	2493 35	2219 09		
do 18	do do do ...	197	14275 00	11	12704 75	15	1905 71	2493 35	2219 09		
do 26	do do do ...	199	14275 00	11	12704 75	15	1905 71	2493 35	2219 09		
Nov. 4	do do do ...	201	14275 00	11	25409 50	15	3811 43	2493 35	2219 09		
do 4	do do do ...	203	14275 00	11				2493 35	2219 09		
do 7	do do do ...	214	13775 00	11	24519 50	15	3677 92	2467 59	2191 16		
do 7	do do do ...	216	13775 00	11				2497 59	2191 16		
do 11	do do do ...	218	13775 00	11	24519 50	15	3677 92	2467 59	2191 16		
do 11	do do do ...	220	13775 00	11				2467 59	2191 16		
do 18	do do do ...	222	13775 00	12	24244 00	15	3636 60	2467 59	2171 48		
do 18	do do do ...	224	13775 00	12				2467 59	2171 48		
do 29	do do do ...	226	13775 00	12	24244 00	15	3636 60	2467 59	2171 48		
do 29	do do do ...	228	13775 00	12				2467 59	2171 48		
Déc. 5	do do do ...	230	13775 00	12	24244 00	15	3636 60	2467 59	2171 48		
do 5	do do do ...	232	13775 00	12				2467 59	2171 48		
do 5	do do do ...	234	13775 00	12	12122 00	15	1818 30	2467 59	2171 48		
do 5	do do do ...	236	13775 00	12	12122 00	15	1818 30	2467 59	2171 48		
do 12	do do do ...	238	13775 00	12	12122 00	15	1818 30	2467 59	2171 48		
do 13	do do do ...	240	13775 00	12	12122 00	15	1818 30	2467 59	2171 48		
do 16	Cond. en c. ajust.	242	1375 00	12	12122 00	15	1818 30	2467 59	2171 48		
do 19	do do do ...	244	1375 00	12	12122 00	15	1818 30	2467 59	2171 48		
do 21	do do do ...	246	1375 00	12	12122 00	15	1818 30	2467 59	2171 48		
do 24	do do do ...	248	1375 00	12	12122 00	15	1818 30	2467 59	2171 48		
1873.											
Janv. 6	do do do ...	148	1375 00	11	24519 50	15	3677 93	2467 59	2196 16		
do 6	do do do ...	250	1375 00	11				2467 59	2196 16		
do 6	do do do ...	252	14000 00	13	24360 00	15	3654 00	2467 59	2146 81		
Mars 20	do do do ...	254	14000 00	13				2467 59	2146 81		

ETAT des pièces de locomotives admises en franchise et sur lesquelles les droits ont été payés par le chemin de fer Grand-Occidental, etc.—*Suite.**

Date de la déclaration faite à la douane.	LOCOMOTIVE.		Valeur courante.	Taux de l'es-compte.	Valeur en or.	Droit pour cent.	Montant des droits payés.	Valeur des pièces admises en franchise.		Droits payés de trop.	
	Description.	No.						M. C. des Etats-U.	En or.		
1873.			\$ cts.	Pour cent.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		
Mars 20	Cond. en e. ajust.	256	14000 00	13	24360 00	15	3654 00	2467 59	2146 81		
do 22	do do	258	14000 00					2467 59	2146 81		
do 22	do do	260	14000 00					2467 59	2146 81		
do 29	do do	262	14000 00					2467 59	2146 81		
do 29	do do	264	14000 00	14	24080 00	15	3612 00	2467 59	2122 13		
Avril 2	do do	266	14000 00					2467 59	2122 13		
do 2	do do	268	14000 00	15	23800 00	15	3570 00	2467 59	2097 46		
Mars 5	do do	270	14000 00					2467 59	2097 46		
Avril 12	Cond. en e. ajust.	272	14000 00	15	23800 00	15	3570 00	2467 59	2097 46		
do 12	do do	274	14000 00					2467 59	2097 46		
Mai 1	do do	278	14000 00	15	23800 00	15	3570 00	2467 59	2097 46		
do 1	do do	280	14000 00					2467 59	2097 46		
do 5	do do	282	14000 00	15	23800 00	15	3570 00	2467 59	2097 46		
do 5	do do	284	14000 00					2467 59	2097 46		
do 9	do do	286	14000 00	15	23800 00	15	3570 00	2467 59	2097 46		
do 9	do do	288	14000 00					2467 59	2097 46		
do 14	do do	290	14000 00	15	23800 00	15	3570 00	2467 59	2097 46		
do 14	do do	292	14000 00					2467 59	2097 46		
do 19	do do	294	14000 00	15	23800 00	15	3570 00	2467 59	2097 46		
do 19	do do	296	14000 00					2467 59	2097 46		
do 26	do do	298	14000 00	15	23800 00	15	3570 00	2467 59	2097 46		
do 26	do do	300	14000 00					2467 59	2097 46		
Sept. 15	do do	302	14000 00	14	12040 00	15	1806 00	2467 59	2122 13.		
do 16	do do	304	14000 00					2467 59	2122 13		
do 16	do do	306	14000 00	14	24080 00	15	3612 00	2467 59	2122 13		
do 18	do do	308	14000 00					2467 59	2220 84		
do 22	do do	310	14000 00	10	12600 00	15	1890 00	2467 59	2220 84		
do 22	do do	312	14000 00					2467 59	2220 84		
do 27	do do	314	14000 00	10	25200 00	15	3780 00	2467 59	2220 84		
do 27	do do	316	14000 00					2467 59	2220 84		
do 24	do do	318	14000 00	11	24920 00	15	3738 00	2467 59	2198 17		
do 24	do do	320	14000 00					2467 59	2198 17		
do 27	do do	322	14000 00	11	24920 00	15	3738 00	2467 59	2198 17		
do 27	do do	324	14000 00					2467 59	2198 17		
do 30	do do	326	14000 00	11	24920 00	15	3738 00	2467 59	2198 17		
do 30	do do	328	14000 00					2467 59	2198 17		
	15 pour c. sur.....								1911 49	39	
1870.											
Sept. 8	Tuyaux mobiles en fer.....	91	9000 00	14	7740 00	15 et 5 sur 15	1219 05	1738 54	1495 15	224 26	28672 40
									224 26			11 21
1872.											
Oct. 24	do do	308	9150 00	10	16287 00	15	2443 00	1738 54	1547 31	235 47	
do 24	do do	309	9150 00					1738 54	1547 31		
Nov. 2	do do	310	9150 00	11	16287 00	15	2443 00	1738 54	1547 31		
do 2	do do	311	9150 00					1738 54	1547 31		
do 4	do do	312	9150 00	11	16287 00	15	2443 00	1738 54	1547 31		
do 4	do do	313	9150 00					1738 54	1547 31		
1873.											
Janv. 4	do do	314	9150 00	11	8143 50	15	1221 53	1738 54	1547 31		
do 18	do do	315	9150 00					1738 54	1547 31		
do 24	do do	316	9150 00	11	16287 00	15	2445 05	1738 54	1547 31		
do 24	do do	317	9150 00					1738 54	1547 31		

ETAT des pièces de locomotives admises en franchise et sur lesquelles les droits ont été payés par le chemin de fer Grand Occidental, etc.—*Fin.*

Date de la déclaration faite à la douane.	LOCOMOTIVE.		Valeur courante.	Taux de l'est-compte.	Valeur en or.	Droit pour cent	Montant des droits payés.	Valeur des pièces admises en franchise.		Droits payés de trop
	Description.	No.						M. C. des Etats-U.	En or.	
1873.			\$ cts.	Pour cent.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Août 22	Locaux mobiles en fer	418	9150 00	14	25026 00	15	3753 90	1738 54	1495 15	3218 05
do 22	do do ...	419	9150 00					1738 54	1495 15	
do 22	do do ...	420	9150 00					1738 54	1495 15	
Sept. 4	do do ...	421	9150 00					1738 54	1495 15	
	Total						244001 72			
	15 p. c. droit sur								21453 70	
	Total des droits payés de trop									41398 34

17

MINISTÈRE DES DOUANES,

OTTAWA, 4 novembre 1873.

MONSIEUR,—En réponse à votre dépêche télégraphique du 3 courant, relativement à l'admission des locomotives complètes pour le chemin de fer Grand-Occidental, je prends la liberté de vous informer que la compagnie devrait vous donner une spécification, constatant la valeur de chacune des pièces des locomotives en question, qui sont exemptes de droits en vertu du tarif, et après avoir additionné les sommes représentant la valeur de chacune de ces pièces, vous devez en déduire le montant de la valeur totale des locomotives au complet, et exiger qu'on ne paie les droits que sur la balance qui restera.

Je demeure, Monsieur,

Au percepteur des Douanes,
Clifton, Ontario, Canada.

Votre obéissant serviteur,

R. S. M. BOUCHETTE.

18.

BUREAU DE LA DOUANE.

CLIFTON, 21 novembre 1873.

MONSIEUR,—Je dois accuser réception de la demande faite par le gérant en chef du chemin de fer Grand-Occidental pour obtenir une déduction sur les droits à payer en proportion de la valeur des pièces de locomotives énumérées du tarif, ainsi que de votre lettre du 4 courant en réponse à ma dépêche télégraphique, et par laquelle vous m'informez que la compagnie devrait me donner une spécification, constatant la valeur de chacune des pièces de locomotives, qui sont exemptes de droit en vertu du tarif, et qu'après avoir additionné les sommes représentant la valeur de chacune de ces pièces, je devrais en déduire le montant de la valeur totale des locomotives au complet, et n'exiger le paiement des droits que sur la balance ainsi établie.

Conformément à vos instructions, j'ai accepté la déclaration faite à la douane sous le numéro 1388, avec une copie des pièces de locomotives, admises en franchise, qui est attestée par le gérant en chef, et qui a été transmise hier par la poste à votre ministère. Je vous adresse en outre ci-inclus copie de la spécification de M. Price pour votre information, et j'espère que vous trouverez toutes ces pièces satisfaisantes.

La compagnie importe encore d'autres locomotives, à l'égard desquelles je suivrai la même règle.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

Au Commissaire des Douanes,
Ottawa, Ontario.

W. LEGGETT,

Percepteur.

18.

LISTE des pièces admises en franchise, des locomotives importées par la compagnie du chemin de fer canadien Grand-Occidental et entrées en douane au port de Clifton, et sur lesquelles cette compagnie a payé les droits. Les sommes ainsi payées s'appliquent à la matière première et ne comprennent pas le prix de façon.

	Locomotives pour le transport des voyageurs.	Locomotives pour le transport des marchandises	Locomotives pour le service des voies d'évi- ment.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Châssis	255 78	255 78	430 00
2 essieux moteurs.....	112 35	112 35	130 00
2 essieux pour le train	42 00	42 00	.....
4 essieux pour le tender.....	124 88	124 88	.....
2 tiges de piston.....	18 04	18 04	130 00
4 boutons de manivelle	42 00	42 00	50 00
2 bielles.....	45 18	45 18	150 00
2 tiges de parallélogramme.....	41 22	41 22	140 00
4 bandages de roue, 5 $\frac{1}{2}$ —3152, à 14 centins.....	441 28	.....	} 480 00
4 bandages de roue, 4 $\frac{1}{2}$ —2968 do .....	.....	415 52	
Glissoires	75 62	75 62	80 00
Tuyaux (en fer)	234 78	234 78	148 54
Total en M. C. des E.-U. quand les tuy. sont en fer	1,433 13	1,407 37	1,738 54
Valeur additionnelle des tuyaux en cuivre employés au lieu de tuyaux en fer.....	1,060 22	1,060 22	.....
Total en M. C. des E.-U. quand les tuy. sont en c.	2,493 35	2,467 59	.....

Je certifie que l'état ci-dessus est correct.

JOSEPH PRICE,
Gérant en chef du Grand-Occidental.

19.

CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL,

BUREAU DU GÉRANT EN CHEF,

HAMILTON, ONT., 18 décembre 1873.

MON CHER MONSIEUR,—Prenant en considération la lettre qui nous a été adressée par votre ministère le 3 octobre dernier, ainsi que ma réponse en date du 10 du même mois, forcé d'ailleurs par les dépenses considérables que nous avons encourues pendant les derniers douze mois pour frais d'équipement additionnel, ainsi que pour notre embranchement direct et notre ligne à double voie, je me décide, dans le besoin pressant d'argent où nous nous trouvons, de vous prier de vouloir me faire tenir le plutôt qu'il vous sera possible un chèque pour la somme de \$41,398.34, montant que nous avons payé de trop pour droits sur 152 locomotives. En acquiesçant promptement à notre demande, vous rendrez un service signalé à la compagnie dans les circonstances présentes.

Votre obéissant serviteur,
JOSEPH PRICE,
Gérant en chef.

A l'honorable Isaac Burpee,
Ministre des Douanes, Ottawa.

20.

OTTAWA, 23 décembre 1873.

MONSIEUR,—Chargé par l'hon. ministre des Finances de préparer un rapport sommaire avec notes explicatives au sujet de la demande que fait maintenant la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental, le soussigné a l'honneur de faire observer qu'au début, lorsqu'il fut reconnu que certaines pièces de locomotives étaient exemptes du paiement de droits à la douane, comme on trouve qu'elles le sont encore aujourd'hui en vertu du tarif, on était alors sous l'impression que ces pièces admises en franchises, devaient être importées sans être reliées aux pièces qui avaient des droits à payer, et

il arrivait, en conséquence, que l'exemption, accordée par le tarif, était illusoire dans la plupart des cas. Il fut, néanmoins, représenté d'abord par la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc que, lorsqu'on faisait venir dans ce pays des locomotives par pièces ou dont certaines parties seulement étaient reliées ensemble, il n'était pas facile d'importer les pièces de mécanisme ou les parties des locomotives, qui étaient admises en franchise, sans qu'elles eussent été soudées ou définitivement reliées, avant la sortie de la locomotive de l'usine en Angleterre ou aux Etats-Unis, avec certaines parties qui avaient des droits à payer, et il fut en conséquence décidé il y a deux ou trois ans, avec l'approbation du ministre des Douanes, que lorsqu'on importerait des locomotives de l'étranger, on serait tenu de produire à la douane deux spécifications, dont l'une constaterait les pièces de la locomotive qui avaient des droits à payer, et de l'autre, celles qui devaient être admises en franchise, tout en spécifiant la valeur respective de ces différentes pièces. Ces formalités furent changées plus tard, et il ne fut alors exigé qu'une seule spécification, avec un état montrant pour les pièces de la locomotive admises en franchise, la valeur de chacune de ces pièces, dont le prix total, après avoir été déduit de la somme entière qu'a coûté la locomotive, indiquerait de suite le montant sur lequel il y a des droits à payer.

Il est constant aujourd'hui que depuis 1870 la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental a payé en plein tous les droits sur les nombreuses locomotives qu'elle a importées, sans déduction aucune pour les pièces admises en franchise.

C'est dans le but d'obtenir le remboursement des droits qui ont été payés pour les pièces admises en franchise que la compagnie s'adresse aujourd'hui au ministère des Douanes, et comme sa demande est fondée sur la loi, et qu'elle est conforme à l'interprétation suivie à présent pour donner un effet pratique à l'exemption contenue au tarif, le soussigné est d'avis que le montant réclamé par la compagnie de chemin de fer le Grand-Occidental, savoir, \$41,398.34, devrait lui être remboursé.

Le tout humblement soumis,

R. S. M. BOUCHETTE.

A l'honorable

Ministre des Douanes.

Approuvé,

R. J. C.,

Pour le Ministre des Douanes.

21. CHEMIN DE FER CANADIEN LE GRAND-OCCIDENTAL.

HAMILTON, ONTARIO, 26 janvier 1874.

MON CHER MONSIEUR,—Relativement à la demande que notre compagnie a faite récemment à votre ministère dans le but d'obtenir le remboursement des droits que nous avons payés par erreur sur nos locomotives, je m'aperçois que la liste, que je vous ai adressée et qui indique les pièces de locomotives, qui sont admises en franchise, n'est pas complète sous certains rapports, et je vous serai obligé si vous voulez bien me renvoyer les états qui vous ont été transmis, afin d'y faire faire les corrections nécessaires.

Votre dévoué,

JOSEPH PRICE,

Gérant en chef.

R. S. M. Bouchette, Ecr.,

Commissaires des Douanes, Ottawa.

N. B.—Le commissaire, le 29 janvier 1874, a répondu à cette lettre d'une manière qui n'était pas officielle, et sa réponse n'a pas été transcrite dans les registres du ministère.

22. CHEMIN DE FER CANADIEN LE GRAND-OCCIDENTAL,

HAMILTON, ONT., 2 février 1874.

MON CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre en date du 29 janvier, en réponse à la mienne en date du 26, et je dois vous informer que je vais vous adresser

prochainement une liste complète des pièces de locomotives qui sont admises en franchise et sur lesquelles cette compagnie demande qu'on lui rembourse les droits qu'elle a payés ; en même temps, je vous prie donc de ne pas regarder comme complète la liste transmise à votre ministère, non-seulement en ce qui regarde le nombre des locomotives énumérées dans l'état fourni, mais encore en ce qui concerne les pièces qui sont admises en franchise et la valeur de ces pièces.

Votre dévoué,

JOSEPH PRICE,

Gérant en chef.

Par J. BURTON.

R. S. M. Bouchette, Ecr.,
Commissaires des Douanes, Ottawa.

MINUTE d'un Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 11 février, 1874.

23.

Faisant droit à une demande de la part de la compagnie du chemin de fer le Grand-Occidental, qui représente qu'elle a payé en plein les droits sur les diverses locomotives qu'elle a importées depuis 1870, sans obtenir aucune déduction pour les pièces de ces locomotives, admises en franchise en vertu de la loi, et qui réclame que la somme, qu'elle a ainsi payée et qui s'élève à \$41,398.34, lui soit remboursée.

Vu le rapport du commissaire des Douanes et la recommandation de l'honorable M. Cartwright, agissant en l'absence de l'honorable ministre des Douanes, le comité recommande que la somme ainsi réclamée soit remboursée.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,

Greffier, Conseil Privé.

A l'honorable
Ministre des Douanes,
etc. etc. etc.

24. CHEMIN DE FER CANADIEN LE GRAND-OCCIDENTAL,
BUREAU DU GÉRANT EN CHEF,
HAMILTON, Ont., 12 février 1874.

MON CHER MONSIEUR,—Aux termes de la lettre que je vous ai adressée le 2 courant, je vous transmets aujourd'hui un état corrigé de nos réclamations pour les droits que nous avons payés de trop sur les locomotives importées par cette compagnie.

En voulant bien vous intéresser à ce qu'un chèque nous soit envoyé immédiatement, vous rendrez dans les circonstances présentes un service signalé à la compagnie, qui se trouve dans un besoin très pressant d'argent.

Votre dévoué,

JOSEPH PRICE,

Gérant en chef.

R. S. M. Bouchette, Ecr.,
Commissaire des Douanes,
Ottawa.

CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL.

Etat des pièces de locomotives, admises en franchise, et sur lesquelles des droits ont été payés par le "Grand-Occidental."

Date de la déclaration faite à la douane.	LOCOMOTIVE.		Valeur courante.	Taux de l'es-compte.	Valeur en or.	Droit per cent.	Montant des droits payés.	Valeur des pièces admises en franchise.		Droits payés de trop.			
	Description.	No.						M. C. des Etats-Unis	En or.				
1870.			\$ cts.	Pour cent.	\$ cts.	15 & 5 on 15	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.			
Août 31	Loco. des voyag. (tuyaux en fer.)	101	11150 00	18	9143 00	"		2856 29	2342 16				
do 31	do do ...	103	11150 00	15	18955 00	"	4425 43	2856 29	2427 85				
do 31	do do ...	105	11150 00					2856 29	2427 85				
Sept. 7	do do ...	107	11150 00	14	29670 00	"	4673 02	2856 29	2456 41				
do 7	do do ...	109	11150 00					2856 29	2456 41				
do 7	do do ...	111	11150 00					2856 29	2456 41				
do 9	Loco. pour le fret (tuyaux en fer.)	102	11150 00	14	19178 00	"	3020 53	2856 29	2456 41				
do 9	do do ...	104	11150 00					2856 29	2546 41				
do 21	do do ...	106	11150 00					2856 29	2513 54				
do 21	do do ...	108	11150 00					2856 29	2513 54				
do 24	do do ...	110	11150 00					2856 29	2513 54				
do 27	do do ...	112	11150 00					2856 29	2513 54				
Oct. 3	do do ...	114	11150 00					2856 29	2513 54				
do 3	do do ...	116	11150 00					2856 29	2513 54				
do 6	do do ...	118	11150 00	12	9812 00	"	1545 39	2856 29	2513 54				
do 7	do do ...	120	11150 00	12	9812 00	"	1545 39	2856 29	2513 54				
Dés.	Loco. des voyag. (tuyaux en fer.)	113	11180 00	10	70134 30	"	11093 36	2856 29	2570 67				
do 9	do do ...	115	11180 00					2856 29	2570 67				
do 9	do do ...	117	11180 00					2856 29	2570 67				
do 9	do do ...	119	11180 00					2856 29	2570 67				
do 9	do do ...	121	11180 00					2856 29	2570 67				
do 9	do do ...	123	11180 00					2856 29	2570 67				
do 9	do do ...	125	11180 00					2856 29	2570 67				
do 16	Loco. pour le fret (tuyaux en fer.)	132	11180 00					10	20124 00	"	3169 53	2856 29	2570 67
do 16	do do ...	134	11180 00	2856 29	2570 67								
do 16	do do ...	136	11180 00	2856 29	2570 67								
do 16	do do ...	138	11180 00	2856 29	2570 67								
do 22	do do ...	140	11180 00	10	10062 00	"	1584 76					2856 29	2570 67
do 21	do do ...	142	11180 00	10	20124 00	"	3169 53					2856 29	2570 67
do 21	do do ...	144	11180 00	10	20124 00	"	3169 53					2856 29	2570 67
do 23	do do ...	146	11180 00	10	20124 00	"	3169 53					2856 29	2570 67
do 23	do do ...	148	11180 00	10	20124 00	"	3169 53	2857 29	2570 67				
	Total en or.....								80718 95				
	15 pour cent droit sur \$80718 95.....								12107 84				
	5 p. cent. droit sur \$12107 84.....								605 39				
										12713 23			
1871.													
Avril 9	Loco. des voyag. (tuyaux en fer.)	127	11150 00	9	20293 00	15	3043 95	2856 29	2599 23				
do 9	do do ...	129	11150 00					2856 29	2599 23				
Mai 4	do do ...	131	11150 00	10	20070 00	15	3010 50	2856 29	2570 67				
do 4	do do ...	133	11150 00					2856 29	2570 67				
do 19	Loco. pour le fret (tuyaux en fer.)	150	11150 00	11	19847 00	15	2977 05	2856 29	2542 10				
do 19	do do ...	152	11150 00					2856 29	2542 10				

ETAT des pièces de locomotives, admises en franchise, et sur lesquelles les droits ont été payés par le "Grand-Occidental."—*Suite.*

Date de la décla- ration faite à la douane.	LOCOMOTIVE.		Valeur courante.	Taux de l'es- compte.	Valeur en or.	Droit par cent.	Montant des droits payés.	Valeur des pièces admisses en franchise.		Droits payés de trop.
	Description.	No.						M. C. des Etats-Unis	En or.	
			\$ cts.	Pour cent.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	¢ cts.
1871.										
Mai 19	Loco. pour le fret (tuyaux en fer.)	154	11150 00	11	9923 50	15	1488 53	2856 29	2542 10	
do 19	do do ...	156	11150 00		11	29770 50	15	4465 58	2856 29	2542 10
do 19	do do ...	158	11150 00						2856 29	2542 10
do 19	do do ...	160	11150 00						2856 29	2542 10
do 19	do do ...	162	11150 00						2856 29	2542 10
Juin 21	do do ...	164	11150 00	11	19847 00	15	2977 05	2856 29	2542 10	
do 21	do do ...	164	11150 00					2856 29	2542 10	
do 26	Loco. des voyag. (tuyaux en fer.)	135	11150 00	11	9923 50	15	1488 53	2856 29	2542 10	
do 30	do do ...	137	11150 00		11	19847 00	15	2977 05	2856 29	2542 10
do 30	do do ...	139	11150 00						2856 29	2542 10
do 30	do do ...	141	11150 00						2856 29	2542 10
Juil. 4	do do ...	141	11150 00	11	9923 50	15	1488 53	2856 29	2542 10	
Sept. 27	Loco. pour le fret (tuyaux en fer.)	168	10500 00	12	9240 00	15	1386 00	2856 29	2513 54	
1871.										
Nov. 7	Loco. pour le fret (tuyaux en cuiv.)	170	11125 00	11	9901 25	15	1485 19	3916 51	3485 70	
do 6	do do ...	172	10625 00		9456 25	15	1418 44	3916 51	3485 70	
do 17	do do ...	174	10625 00		9456 25	15	1418 44	3916 51	3485 70	
do 1	do do ...	176	10625 00		9562 50	15	1434 37	3916 51	3524 86	
Déc 1	do do ...	178	10625 00		9659 10	15	1448 85	3916 51	3560 46	
do 8	do do ...	180	10625 00		9725 40	15	1458 81	3916 51	3584 90	
do 11	do do ...	182	10625 00		9792 63	15	1468 89	3916 51	3609 68	
do 23	do do ...	184	10625 00		9747 71	15	1462 16	3916 51	3593 12	
do 23	do do ...	186	10625 00		9659 10	15	1448 85	3916 51	3560 46	
do 26	do do ...	188	10625 00		9659 10	15	1448 85	3916 51	3560 46	
do 28	do do ...	188	10625 00							
do 30	do do ...	190	10625 00							
					19450 80	15	2917 62	3916 51	3584 90	
								3916 51	3584 90	
1872.										
Jan. 2	do do ...	192	10625 00	11	24244 00	15	3636 60	3916 51	3446 53	
do 29	do do ...	194	13775 00					3916 51	3446 53	
do 29	do do ...	196	13775 00					3916 51	3446 53	
do 29	do do ...	198	13775 00					3916 51	3446 53	
Sept. 3	do do ...	200	13775 00					3916 51	3446 53	
do 3	do do ...	202	13775 00					3916 51	3446 53	
do 16	do do ...	204	13775 00					3916 51	3446 53	
do 10	do do ...	206	13775 00					3916 51	3446 53	
do 19	do do ...	208	13775 00					3916 51	3446 53	
do 19	do do ...	210	13775 00					3916 51	3446 53	
do 23	do do ...	212	13775 00	3916 51	3446 53					
do 23	do do ...	212	13775 00							
Oct. 1	Loco. des voyag. (tuyaux en cuiv.)	189	14275 00	13	24838 50	15	3725 78	3916 51	3407 37	
do 5	do do ...	191	14275 00					3916 51	3407 37	
do 12	do do ...	193	14275 00					3916 51	3407 37	
do 14	do do ...	195	14275 00					3916 51	3407 37	
do 18	do do ...	197	14275 00					3916 51	3407 37	
do 26	do do ...	199	14275 00					3916 51	3407 37	
do 26	do do ...	201	14275 00					3916 51	3407 37	
do 26	do do ...	203	14275 00					3916 51	3407 37	
Nov. 4	do do ...	201	14275 00					3916 51	3407 37	
do 4	do do ...	203	14275 00					3916 51	3407 37	
do 7	Loco. pour le fret (tuyaux en cuiv.)	214	13775 00	11	24519 50	15	3677 92	3916 51	3485 70	
do 7	do do ...	216	13775 00					3916 51	3485 70	
do 11	do do ...	218	13775 00					3916 51	3485 70	
do 11	do do ...	220	13775 00					3916 51	3485 70	
do 18	do do ...	222	13775 00					3916 51	3485 70	
do 18	do do ...	224	13775 00					3916 51	3485 70	
do 18	do do ...	224	13775 00					3916 51	3485 70	
do 18	do do ...	224	13775 00					3916 51	3485 70	

Ces locom. ont été entr. en douane sur des fact. au cours de l'or d'après la val. donnée, (en or.)

ETAT des pièces de locomotives, admises en franchise, et sur lesquelles les droits ont été payés par le "Grand-Occidental."—*Suite.*

Date de la déclaration faite à la douane.	Locomotive.		Valeur courante.	Taux de l'es-compte.	Valeur en or.	Droits pour cent.	Montant des droits payés.	Valeur des pièces admises en franchises.		Droits payé de trop.																																			
	Description.	No.						M. C.	En or.																																				
1872.																																													
Nov. 29	Locomotive pour le fret, (tuyaux en cuivre).....		226 13775 00	12	24244 00	15	3636 60	3916 51	3446 53	\$ cts.																																			
do 29	do do ...	228 13775 00	\$ cts.																																										
Déc. 5	do do ...	230 13775 00	\$ cts.																																										
do 5	do do ...	232 13775 00	\$ cts.																																										
do 5	do do ...	234 13775 00	\$ cts.																																										
do 5	do do ...	236 13775 00	\$ cts.																																										
do 12	do do ...	238 13775 00	\$ cts.																																										
do 13	do do ...	240 13775 00	\$ cts.																																										
do 16	do do ...	242 13775 00	\$ cts.																																										
do 19	do do ...	244 13775 00	\$ cts.																																										
do 21	do do ...	246 13775 00	\$ cts.																																										
do 24	do do ...	248 13775 00	\$ cts.																																										
1873.																																													
Jan. 6	do do ...	148 13775 00	11	24519 50	15	3677 93	3916 51	3485 70	\$ cts.																																				
do 6	do do ...	250 13775 00								\$ cts.																																			
Mars 20	do do ...	252 14000 00								13	24360 00	15	3654 00	3916 51	3407 37	\$ cts.																													
do 20	do do ...	254 14000 00															\$ cts.																												
do 22	do do ...	256 14000 00															13	24360 00	15	3654 00	3916 51	3407 37	\$ cts.																						
do 22	do do ...	258 14000 00																						\$ cts.																					
do 29	do do ...	260 14000 00																						13	24360 00	15	3654 00	3916 51	3407 37	\$ cts.															
do 29	do do ...	262 14000 00																													\$ cts.														
do 29	do do ...	264 14000 00																													14	24080 50	15	3612 00	3916 51	3368 20	\$ cts.								
Avril 2	do do ...	266 14000 00																																				\$ cts.							
do 2	do do ...	268 14000 00																																				15	23800 00	15	3570 00	3916 51	3329 04	\$ cts.	
Mai 5	do do ...	270 14000 00																																											\$ cts.
1873.																																													
Avril 12	Locomotive pour le fret, (tuyaux en cuivre).....		272 14000 00	15	23800 00	15	3570 00	3916 51	3329 04																																				\$ cts.
do 12	do do ...	274 14000 00	\$ cts.																																										
Mai 1	do do ...	278 14000 00	15							23800 00	15	3570 00	3916 51	3329 04	\$ cts.																														
do 1	do do ...	280 14000 00														\$ cts.																													
do 5	do do ...	282 14000 00														15	23800 00	15	3570 00	3916 51	3329 04	\$ cts.																							
do 5	do do ...	284 14000 00																					\$ cts.																						
do 9	do do ...	286 14000 00																					15	23800 00	15	3570 00	3916 51	3329 04	\$ cts.																
do 9	do do ...	288 14000 00																												\$ cts.															
do 14	do do ...	290 14000 00																												15	23800 00	15	3570 00	3916 51	3329 04	\$ cts.									
do 14	do do ...	292 14000 00																																			\$ cts.								
do 19	do do ...	294 14000 00																																			15	23800 00	15	3570 00	3916 51	3329 04	\$ cts.		
do 19	do do ...	296 14000 00																																										\$ cts.	
do 26	do do ...	298 14000 00		15	23800 00	15	3570 00	3916 51	3329 04																																			\$ cts.	
do 26	do do ...	300 14000 00																																											\$ cts.
Sept. 15	do do ...	302 14000 00	14							12040 00	15	1806 00	3916 51	3368 20	\$ cts.																														
do 15	do do ...	304 14000 00																																											\$ cts.
do 16	do do ...	306 14000 00														14	24080 00	15	3612 00	3916 51	3368 20	\$ cts.																							
do 16	do do ...	308 14000 00																																											\$ cts.
do 18	do do ...	310 14000 00																					10	12600 00	15	1890 00	3916 51	3524 86	\$ cts.																
do 22	do do ...	312 14000 00																																											\$ cts.
do 22	do do ...	314 14000 00																												10	25200 00	15	3780 00	3916 51	3524 86	\$ cts.									
do 27	do do ...	316 14000 00																																											\$ cts.
do 27	do do ...	318 14000 00																																			10	25200 00	15	3780 00	3916 51	3524 86	\$ cts.		
do 24	do do ...	320 14000 00																																											\$ cts.
do 24	do do ...	320 14000 00		11	24920 00	15	3738 00	3916 51	3485 70																																			\$ cts.	
do 24	do do ...	320 14000 00																																											\$ cts.

ETAT des pièces de locomotives, admises en franchise, et sur lesquelles les droits ont été payés par le "Grand-Occidental."—*Suite.*

Date de la déclaration faite à la douane.	Locomotives.		Valeur courante.	Taux de l'es-compte.	Valeur en or.	Droit pour cent.	Montant des droits payés.	Valeur des pièces admises en franchise.		Droits payés de trop.
	Description.	No.						M. C. Etats-Unis	En or.	
1873.			\$ cts.	Par cent.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Sept. 27	Locomotive pour le fret, (tuyaux en cuivre).....	322	14000 00	11	24920 00	15	3738 00	{ 3916 51	3485 70	
do 27	do do ...	324	14000 00							
do 30	do do ...	326	14000 00							
do 30	do do ...	328	14000 00							
	Total en or.....								346270 94	
	15 pour c. de droit sur \$346270.94									51940 64
1870.	Locomotive pour le service des voies d'évit. (tuyaux en fer)	91	9000 00	14	7740 00	15 & 5 sr.	1219 05	1738 54	1495 15	
Sept. 8	15 pour c. de droit sur \$1495.15...								224 26	
	5 pour cent droit sur \$224.26.....								11 21	235 47
1873.	Locomotive pour le service des voies d'évit. (tuyaux en fer)	308	9150 00	11	16287 00	15	2443 00	{ 1738 54	1547 31	
Oct. 24	do do ...	309	9150 00							
do 24	do do ...	310	9150 00							
Nov. 2	do do ...	311	9150 00							
do 2	do do ...	312	9150 00							
do 4	do do ...	313	9150 00							
1873.	do do ...	314	9150 00	11	8143 00	15	1221 53	1738 54	1547 31	
Jan. 4	do do ...	315	9150 00							
do 18	do do ...	316	9150 00							
do 24	do do ...	317	9150 00							
do 24	do do ...	318	9150 00							
do 24	do do ...	319	9150 00							
do 24	do do ...	320	9150 00	14	25026 00	15	3753 90	1738 54	1495 15	
do 22	do do ...	418	9750 00							
do 22	do do ...	419	9750 00							
do 22	do do ...	420	9750 00							
do 22	do do ...	421	9750 00							
Sept. 4	do do ...	421	9750 00							
	Total en or.....								21453 70	
	15 pour cent de droit sur \$21453.70									3218 05

Date de la déclaration faite à la douane.	Locomotive.		No.	Valeur courante.	Montant sur lequel les droits ont été payés.		Taux de l'escompte.	Droits.	Montant des droits payés.	Pièces admises en franchise.				Droits payés de trop.	
	Description.	Cours des Etats-Unis.			En or.	En or.				Montant des pièces déduites sur la facture avant le paiement des droits.	Valeur des pièces sur lesquelles les droits n'auraient pas dû être payés.	Différence sur laquelle doit être accordé un remb. sur les droits payés.	Cours des Etats-Unis.		En or.
				\$	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1873 Oct. 4	Locomotives pour le fret (tuy.en fer)		330												
do 4	do		332												
do 8	do		334	56000	46129 64	41065 38	11	15	6159 79	2467 59	3916 51	1448 92	1289 54	1289 54	
do 8	do		336							2467 59	3916 51	1448 92	1289 54	1289 54	
do 11	do		338	28000	23064 82	21219 64	8	15	3182 94	2467 59	3916 51	1448 92	1333 01	1333 01	
do 15	do		340							2467 59	3916 51	1448 92	1333 01	1333 01	
do 18	do		342	28000	23064 82	21219 64	8	15	3182 94	2467 59	3916 51	1448 92	1333 01	1333 01	
do 18	do		344							2467 59	3916 51	1448 92	1333 01	1333 01	
do 18	do		346	28000	23064 82	21219 64	8	15	3182 94	2467 59	3916 51	1448 92	1333 01	1333 01	
do 22	do		350	14000	22064 82	20299 64	8	15	3044 94	2467 59	3916 51	1448 92	1333 01	1333 01	
do 22	do		372	13000	21064 82	19379 64	8	15	2906 94	2467 59	3916 51	1448 92	1333 01	1333 01	
do 25	do		374	26000	21064 82	19379 64	8	15	2906 94	2467 59	3916 51	1448 92	1333 01	1333 01	
do 25	do		376	13000	10532 41	9689 82	8	15	1453 47	2467 59	3916 51	1448 92	1333 01	1333 01	
do 29	do		378	26000	21064 82	19379 64	8	15	2906 94	2467 59	3916 51	1448 92	1333 01	1333 01	
do 31	do		380							2467 59	3916 51	1448 92	1333 01	1333 01	
do 31	do		382	13000	10532 41	9689 82	8	15	1453 47	2467 59	3916 51	1448 92	1362 01	1362 01	
Nov. 6	do		384	13000	10532 41	9900 47	6	15	1485 07	2467 59	3916 51	1448 92	1362 01	1362 01	
do 13	do		386	13000	11006 65	10126 13	8	15	1518 91	2493 35	3916 51	1423 16	1309 31	1309 31	
do 6	do		205	13500	11006 65	10346 25	6	15	1551 93	2493 35	3916 51	1423 16	1337 79	1337 79	
do 13	do		207	135 0	11006 65	10346 25	6	15	1551 93	2493 35	3916 51	1423 16	1337 79	1337 79	
15 p. c. droit sur														4171 41	
Total des droits payés.....										281986 61	Total des droits payés de trop.....				72381 80

26

MINISTÈRE DES DOUANES,

OTTAWA, 14 février 1874.

MONSIEUR,—Je suis chargé de la part de l'honorable ministre des Douanes de vous transmettre ci-inclus un chèque pour la somme de \$41,398.34, payable à l'ordre de la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental, et comme remboursement que Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil a accordé à la compagnie pour les droits qu'elle a payés sur les pièces de locomotives par elle importées et admises en franchise en vertu du tarif.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. S. M. BOUCHETTE.

A l'honorable Wm. McMaster,
Président de la Cie. du C. de F. G. O.
Toronto, Ont.

(No. 1534)

(\$41,398.34)

27.

BUREAU DU RECEVEUR GÉNÉRAL, CANADA,

OTTAWA, 14 février 1874.

Payez à l'ordre de la Compagnie du Chemin de Fer Grand-Occidental la somme de quarante et un mille trois cent quatre-vingt-dix-huit piastres et trente-quatre centins.

T. D. HARRINGTON,

Sous-Receveur-Général,

Au Gérant de la
Banque de Montréal,

Wm. DICKINSON,

Sous-Inspecteur-Général,

Payez à la Banque Canadienne de Commerce.

J. METCALFE,

Trésorier, Chemin de Fer Grand-Occidental.

H. C. SECORD,

Gérant-Prov.

28.

CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL,

HAMILTON, ONT., 16 février 1874.

CHER MONSIEUR,—J'ai le plaisir d'accuser réception de votre bienveillante lettre de ce jour contenant sous pli un chèque officiel au montant de quarante et un mille trois cent quatre-vingt-dix-huit piastres et trente-quatre centins, (\$41,398.34,) pour le remboursement des droits payés sur les pièces de locomotives importées par cette compagnie et qui sont admises en franchise aux termes du tarif.

Votre dévoué, etc.,

J. METCALFE,

Trésorier.

Honorable Wm. McMaster, Sénateur,
Toronto.

BANQUE CANADIENNE DE COMMERCE,

TORONTO, ONT., 17 février 1874.

29.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 14 courant, contenant sous pli un chèque pour la somme de (\$41,398.34) quarante et un mille trois cent quatre-vingt-dix-huit piastres et trente-quatre centins, payable à l'ordre de la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental, et comme remboursement accordé à la compagnie par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil pour les droits qu'elle a payés sur les pièces des locomotives par elles importées, et admises en franchise en vertu du tarif. J'ai transmis ce chèque au trésorier de la compagnie, dont le reçu officiel à cet égard est ci-inclus.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. McMASTER,

Président du Bureau Canadien, Compagnie de Chemin de Fer

R. S. M. Bouchette, Ecr.,
Commissaire des Douanes, Ottawa.

Grand-Occidental.

30.

MINISTÈRE DES DOUANES,
OTTAWA, 19 février 1874.

CHER MONSIEUR,—Tout en accusant réception de votre lettre du 12 courant, contenant un état corrigé de vos réclamations pour les droits que vous avez payés de trop sur les locomotives importées par la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental, je prends la liberté de vous demander de vouloir bien donner une spécification particulière pour chaque catégorie ou classe de locomotives, et spécifiant les pièces des locomotives qui ne sont pas incluses dans la spécification transmise en premier lieu, et sur lesquelles on a ainsi payé de trop les droits, dont on demande aujourd'hui le remboursement; et je dois vous prier de transmettre cette seconde spécification au percepteur qui est préposé au port de Clifton, où il paraît que ces locomotives ont été entrées en douane, et qui est chargé en même temps de s'enquérir et de s'assurer de la valeur réelle des pièces admises en franchise et énumérées dans les factures qui sont certifiées.

Je suis, cher monsieur,
Votre obéissant serviteur,
R. S. M. BOUCHETTE.

Joseph Price, Ecr.,
Gérant en chef, Compagnie du Chemin de fer Grand-Occidental,
Hamilton, Ont.

31.

CHEMIN DE FER CANADIEN GRAND-OCCIDENTAL,
BUREAU DU GÉRANT EN CHEF,
HAMILTON, ONT., 24 février 1874.

MON CHER MONSIEUR,—Le percepteur des douanes au Pont Suspendu, M. Leggett, vous a transmis, je crois, la vérification qu'il a faite de notre compte pour le remboursement des droits payés sur les locomotives, et comme nous nous trouvons réellement aujourd'hui dans un très grand besoin d'argent, vous rendriez un service signalé à la compagnie, en voulant bien vous intéresser à nous faire tenir le chèque. J'espère que vous excuserez mon importunité, mais, comme nous avons épuisé tous nos capitaux disponibles, ce montant, dans les circonstances actuelles, nous serait d'un grand secours.

Votre dévoué,
JOSEPH PRICE,
Gérant en chef,
par T. M.

R. S. M. Bouchette, Ecr.,
Commissaire des Douanes,
Ottawa.

32.

BUREAU DE LA DOUANE,
CLIFTON, 24 février 1874.

MONSIEUR,—Je prends la liberté d'accuser réception des documents, qui ont été soumis à mon examen et à mon appréciation, et qui se rapportent à la demande qui a été faite et à l'état qui a été fourni par Joseph Price, écuyer, gérant en chef du chemin de fer canadien Grand-Occidental, pour obtenir le remboursement des droits payés à ce bureau sur les locomotives qui ont été entrées en douane dans les années 1870-71-72 et 73.

Après avoir soigneusement examiné les registres de la douane, et comparé les entrées qu'ils contiennent, avec l'état ci-inclus, j'ai constaté que les valeurs qui s'y trouvent spécifiées, sont correctes, mais je n'ai pu en aucune manière vérifier la valeur des pièces sur lesquelles la compagnie de chemin de fer Grand-Occidental prétend qu'il n'y a pas de droits d'imposés, attendu que les factures, qu'elle a produites à ce bureau, ne mentionnent seulement que la valeur de chaque locomotive au complet.

Je vous transmets ci-inclus un état et un affidavit de M. W. A. Robinson, surintendant des locomotives de la compagnie, concernant la valeur des pièces en question, valeur que je crois être conforme à la vérité.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
WM. LEGGETT,
Percepteur.

Au Commissaire des Douanes,
Ottawa, Ont.

33.

PUISSANCE DU CANADA.

Cité d'Hamilton,
Savoir.

Je, William Aspley Robinson, de la cité d'Hamilton, dans le comté de Wentworth, ingénieur mécanicien, étant assermenté, dépose et dit :

1. Que je suis et que j'ai été pendant plusieurs années le surintendant des locomotives de la compagnie du chemin de fer canadien Grand-Occidental, et qu'en cette qualité je suis et j'ai été à portée de connaître, et que de fait je connais la valeur respective des différentes locomotives, qui ont été importées par cette compagnie en Canada des Etats-Unis d'Amérique dans cet espace de temps.

2. Que la cédule ci-annexée, et cotée lettre A, contient correctement, au meilleur de ma connaissance, la valeur réelle (en monnaie courante des Etats-Unis) à l'époque de l'importation des différentes pièces énumérées dans cette cédule, et faisant partie des locomotives importées par cette compagnie en Canada des dits Etats-Unis, et au sujet desquelles pièces cette compagnie prétend aujourd'hui qu'elle a droit en vertu de la loi de se faire rembourser par le gouvernement du Canada les droits, dont elles étaient frappées et qu'on lui a fait payer contrairement à l'intention et à l'esprit des statuts faits et passés à cet égard.

Assermenté devant moi, en la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, ce vingt-troisième jour de février, A. D., 1874, par le susnommé Wm. A. Robinson, qui est à ma connaissance personnelle le surintendant des locomotives de la compagnie de chemin de fer Grand-Occidental.

En foi de quoi, je, Samuel Barker, notaire public dans et pour la province d'Ontario, et dûment admis à pratiquer en cette qualité, ai apposé aux présentes mes sceing et sceau comme notaire les jour et an sus-mentionnés.

SAMUEL BARKER,

Notaire Public.

" A " 34.

CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL.

Etat de la valeur des pièces admises en franchise de locomotives importées des Etats-Unis par le chemin de fer Grand-Occidental, et entrées en douane au port de Clifton :

DÉSIGNATION DES PIÈCES.

	\$	cts.
Châssis principal, au grand complet.....	929	75
Longerons du train de locomotive.....	400	96
2 essieux moteurs.....	114	00
2 do pour le train.....	45	40
4 do pour le tender.....	127	20
2 tiges de piston.....	38	00
4 boutons de manivelle.....	63	00
4 bielles.....	155	00
2 tiges du parallélogramme.....	153	00
4 bandages de roues.....	445	20
8 glissoires.....	150	00
1 assortiment de tuyaux (en fer).....	234	78

(Avec tuyaux en fer). Total, monnaie cour. des E. U. 2,856 29

Différence en plus dans la valeur des tuyaux de cuivre (mis à la plupart des locom.), comparée à celle des tuyaux en fer.. 1,060 22

\$3,916 51

Je certifie que cet état est la cédule cotée " A " et mentionnée dans l'affidavit de W. A. Robinson, assermenté devant moi ce 23ème jour de février 1874.

SAMUEL BARKER,

Notaire Public.

35.

Etat des pièces admises en franchise de locomotives sur lesquelles les droits ont été payés par la compagnie de chemin de fer "Grand Occidental, depuis le 31 août 1870, jusqu'au 13 novembre 1873 :—

Total des droits payés.....	\$72,281 80
A déduire, le montant payé à la compagnie de chemin de fer Grand-Occidental le 14 février 1874	41,398 34
Balance due.....	\$30,883 46
A déduire, les importations antérieures au 16 oct. 1870...	5,938 23
Balance nette restant due.....	\$24,945 23

MINISTÈRE DES DOUANES

OTTAWA, 26 février 1874.

Remarque :—La réclamation ne peut pas, en vertu de la loi, aller au-delà de trois années à compter de la date de la réclamation elle-même que l'on a produite pour obtenir le remboursement des droits qui ont été payés de trop. Telle est la raison pour laquelle on a déduit de la balance restant due les droits qui ont été payés antérieurement à la production de cette réclamation, qui a été ainsi présentée le 16 octobre 1873.

R. S. M. BOUCHETTE.

36.

(Ministère des Douanes—No. 369.)

Extrait du Ministère de la Trésorerie, siégeant à Ottawa, le vingt-sixième jour de février 1874.

Considérant la demande présentée par la compagnie du chemin de fer "Grand Occidental," Hamilton, pour obtenir le remboursement des droits payés sur les pièces des locomotives, qui, d'après ses prétentions, doivent être admises en franchise en vertu du tarif.

La Trésorerie approuve la décision suivante prononcée par le Commissaire des Douanes :—" La réclamation ne peut pas en vertu de la loi, aller au-delà de trois années à compter de la date de la réclamation elle-même demandant le remboursement des droits qui ont été payés de trop ; en conséquence, il faut déduire de la balance restant due tous les droits payés antérieurement à la production de cette réclamation ainsi présentée le 16 octobre 1873."

Approuvé par un ordre en Conseil en date du 2 mars 1874.

M. COURTNEY,
Pour le Secrétaire.James Johnson, Ecr.,
Commissaires des Douanes.

37.

(En Conseil, 2 Mars 1874.)

Il est arrêté relativement à la demande présentée par la compagnie du chemin de fer "Grand Occidental," Hamilton, pour se faire rembourser les droits qu'elle a payés sur les pièces de locomotives, qu'elle prétend avoir été admises en franchise en vertu du tarif, que la décision rendue par le Commissaire des Douanes sur cette question soit confirmée.

* * * * *

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

MÉMOIRE constatant le montant des droits remboursés au chemin de fer Grand-Occidental sur les pièces de locomotives, les dates des ordres en conseil autorisant le remboursement de ces droits, et les années pendant lesquelles ces mêmes droits ont été perçus.

Dates des remboursements.	Montants remboursés.	Epoque pendant laquelle les droits ont été perçus.	Dates des ordres en conseil autorisant les remboursements.
1874			
Février 14	41,398 34	Depuis le 16 octobre 1870, jusqu'au 30 septembre 1873.	
Mars 7	24,945 23	Depuis le 16 octobre 1870 jusqu'au 13 novembre 1873.	
Mai 7	1,339 02	Depuis le 23 septembre 1871 jusqu'au 28 août 1873.	
Total.....	\$67,683 19		

Le montant ci-dessus a été porté dans les comptes publics pour l'année expirée le 30 juin 1874, séparément, comme suit :—

DROITS REMBOURSÉS.

Pour rembourser à la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental les droits payés sur les pièces de locomotive, qui devaient être admises en franchise, pendant l'année expirée le 30 juin, 1874. (Page 260, chap. 2.)..... \$14,582 23

REMBOURSEMENT DE DROITS PERÇUS LES ANNÉES PRÉCÉDENTES.

Pour rembourser à la compagnie du chemin de fer canadien Grand-Occidental les droits payés sur les pièces de locomotives qui devaient être admises en franchise. (Page 262, chap. 2.)..... 53,100 96

Total..... \$67,683 19

MINISTÈRE DES DOUANES,

OTTAWA, 7 mars 1874.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous adresser ci-inclus le chèque de l'honorable Receveur-Général pour la somme de \$24,945.23, payable à l'ordre de la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental, comme remboursement accordé à la compagnie par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil pour les droits qu'elle a payés sur les pièces de locomotives par elle importées, et admises en franchise en vertu du tarif, et qui ne se trouvaient pas mentionnées dans le premier état fourni pour obtenir tel remboursement.

Je dois, en même temps, vous informer que le remboursement de ces droits n'a été autorisé seulement qu'à l'égard des locomotives qui ont été importées pendant les trois années précédant la date de votre demande du 16 octobre dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. S. M. BOUCHETTE.

Joseph Price, Ecr.,

Gérant de la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental,
Hamilton.

39.

CHEMIN DE FER GRAND OCCIDENTAL,

HAMILTON, ONT., 10 mars 1874.

MONSIEUR,—J'ai le plaisir d'accuser réception de votre bienveillante lettre en

date du 7 courant, adressée à Joseph Price, gérant en chef, et contenant sous pli le chèque de l'honorable Receveur-Général pour la somme de \$24,945.23, comme remboursement accordé à cette compagnie par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil pour les droits qu'elle a payés sur les pièces de locomotives par elle importées et admises en franchise en vertu du tarif.

Je suis, monsieur,
Votre dévoué,

J. METCALFE,
Trésorier.

R. S. M. Bouchette, Ecr.,
Commissaire des Douanes,
Ottawa.

40.

CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL,
HAMILTON, ONT., 4 avril 1874.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets ci-inclus un état indiquant le montant des droits, dont vous pouvez réclamer le remboursement sur les quatre locomotives, qui ont été importées par la compagnie. La valeur des pièces admises en franchise est portée à la même somme que pour les locomotives de même espèce que nous avons achetées.

Votre dévoué,
W. A. ROBINSON.

W. Hendrie, Ecr.

41.

BUREAU DE LA DOUANE,
HAMILTON, 15 avril 1874.

MONSIEUR,—Relativement au rapport No. 948, concernant la demande de la compagnie du chemin de fer Grand-Occidental pour se faire rembourser les droits payés sur certaines pièces des quatre locomotives, importées des Etats-Unis par M. W. Hendrie, de cette cité, j'ai l'honneur de vous informer que les locomotives en question ont été entrées en douane comme articles de commerce au port de Clifton. En conséquence, j'ai adressé les factures au percepteur, M. Leggett, qui devra les examiner.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
W. H. KITTON,

Percepteur.

Au commissaire des Douanes,
Ottawa.

42.

BUREAU DE LA DOUANE,
PORT DE CLIFTON, 18 avril 1874.

MONSIEUR,—Je prends la liberté d'accuser réception des documents ou états, soumis à mon examen et à mon appréciation, et qui m'ont été adressés de votre bureau par l'entremise du percepteur au port d'Hamilton, au sujet des quatre locomotives, qui ont été entrées en douane ici par M. Hendrie, d'Hamilton.

Après avoir comparé les déclarations produites à ce bureau, avec les factures soumises par M. Hendrie, j'ai constaté que la valeur des pièces admises en franchise correspond avec celles qui se trouve spécifiées dans les factures du chemin de fer Grand-Occidental pour des locomotives de même classe, et je ne doute nullement que ces documents ou états ne soient corrects.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
WM. LEGGETT,

Percepteur.

Au commissaire des Douanes,
Ottawa.

43. ETAT indiquant le montant des droits payés sur les pièces de locomotives importées par M. Wm. Hendrie, d'Hamilton, et admises en franchise en vertu du tarif.

Date de la déclaration faite à la douane.	Locomotive.		Valeur en monnaie courante des Etats-Unis.	Taux de l'es-compte.	Valeur en or.	Droits à payer.	Montant des droits payés.	Valeur des pièces admises en franchise.		Droits payés de trop.
	Description.	No. ou nom.						M. C. des Etats-Unis.	En or.	
Septembre 23, 1871.....	Pour le fret.....	166	\$ cts. 10,000 00	12 per c.	\$ cts. 8,800 00	15 per c.	\$ cts. 1,320 00	\$ cts. 2,856 29	\$ cts. 2,513 54	\$ cts.
Novembre 17, 1871.....	Pour les voye-geurs.....	Col McGiven.....	5,975 00	11 do ..	5,317 75	do ..	797 66	1,790 00	1,593 10	
Avril 30, 1873.....	Pour le fret.....	276	14,000 00	15 do ..	11,900 00	do ..	1,785 00	3,916 51	3,329 04	
28, 1873.....	Pour le serv. des voies d'évit.....	Oil King.....	9,700 00	14 do ..	8,342 00	do ..	1,248 30	1,738 54	1,495 15	
									8,930 83	
										1,339 62
										15 pour cent, droits sur \$8,930 83.....

CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL.

ETAT indiquant la valeur des pièces admises en franchise, des locomotives importées des Etats-Unis par M. Wm. Hendrie, et entrées en douane au port de Clifton.

Désignation des pièces.	Montants.
	\$ cts.
Châssis principal, au complet.....	929 75
Longerons du train des locomotives.....	400 96
Deux essieux moteurs.....	114 00
Deux essieux pour le train.....	45 40
Quatre essieux pour le tender.....	127 20
Deux tiges de piston.....	38 00
Quatre boutons de manivelle.....	63 00
Deux bielles.....	155 00
Deux tiges du parallélogramme.....	153 00
Quatre bandages de roues.....	445 20
Huit glissoires.....	160 00
Un assortiment de tuyaux (en fer) No. 166.....	234 78
	2,856 29
Diffr. en plus dans le prix des tuyaux en cuivre (No. 276), comparée a celui des tuy. en fer.	1,060 22
	3,916 51

CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL.

ETAT indiquant la valeur des pièces admises en franchise des locomotives importées des Etats-Unis par M. Wm. Hendrie, et entrées en douane au port de Clifton.

Désignation des pièces.	Montants.
	\$ cts.
Châssis.....	430 00
Essieux de locomotives.....	130 00
Tiges de piston.....	130 00
Boutons de manivelle.....	50 00
Bielles.....	150 00
Tiges du parallélogramme.....	140 00
Bandages.....	480 00
Glissoires.....	80 00
Tuyaux.....	148 54
	1,738 54

CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL.

ÉTAT indiquant la valeur des pièces admises en franchise des locomotives importées des États-Unis par M. Wm. Hendrie, et entrées en douane au port de Clifton.

Désignation des pièces.	Montants.
	\$ cts.
Châssis principal, au complet.....	500 00
Longerons du train des locomotives.....	200 00
Deux essieux moteurs.....	200 00
Deux essieux pour le train.....	25 00
Quatre tenders.....	60 00
Deux tiges de piston.....	20 00
Quatre boutons de manivelle.....	20 00
Deux bielles.....	100 00
Deux tiges de parallélogramme.....	60 00
Quatre bandages de roues.....	445 00
Huit glissoires.....	60 00
Un assortiment de tuyaux en fer et garnitures en fer (avec tuyaux bouilleurs en fer).....	100 00
	\$1,790 00

COL. MCGIVERIN,

44.

MINISTÈRE DES DOUANES,

OTTAWA, 20 mai 1874.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de vous transmettre ci-inclus un chèque officiel au montant de \$1,339.62, payable à l'ordre de la compagnie du chemin de fer Grand Occidental, pour le remboursement des droits payés par la compagnie sur des pièces de locomotives (qui devaient être admises en franchise), entre le 23 septembre 1870 et le 28 août 1873, et je vous prie en même temps de vouloir bien en accuser réceptif en bonne et due forme.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. S. M. BOUCHETTE.

Joseph Price, Ecr.,

Gérant en chef, compagnie du
Chemin de Fer Grand-Occidental,
Hamilton, Ont.

RÉPONSE

A UNE ADRESSE DU SÉNAT, en date du 17 février 1876, portant demande d'un état indiquant la nature générale et la valeur de tous les produits manufacturiers importés des États-Unis en Canada, dans les années 1873, 1874 et 1875.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

OTTAWA, 6 mars 1876.

ETAT indiquant la nature générale et la valeur de tous les produits manufacturiers importés en Canada des Etats-Unis dans les années 1873, 1874 et 1875.

Produits manufacturiers.	Importés en Canada des Etats-Unis.		
	1873.	1874.	1875.
	\$	\$	\$
Acide—sulfurique	13,944	9,384	9,476
Beurre	23,461	38,029	48,140
Cigares	81,739	168,407	286,178
Fromage	13,278	13,401	13,280
Saindoux et suif	102,134	179,599	357,566
Malt	2,805	4,157	4,023
Huile de charbon et kérosine	119,820	132,621	112,759
Produits du pétrole	8,279	6,771	11,281
Pétrole cru	13,260	16,748	15,040
Savon commun	10,665	13,900	12,392
Amidon	6,759	11,891	58,251
Spiritueux—Alcool	183	1,865	335
Eau-de-vie	41,657	68,212	15,692
Eau de Cologne et spirit. parfumés, non en flacons. do do en flacons	12,660 733	7,694 1,049	15,531 1,194
Cordiaux	6,467	4,395	5,143
Genièvre	3,397	2,834	22,567
Rhum	1,807	235	1,312
Essences, teintures et extraits	2,716	5,761	5,275
Whisky	14,558	14,296	20,030
Non énumérés	7,229	10,745	4,118
Vinaigre et acide acétique	682	1,367	1,701
Vins contenant moins de 20 pour cent d'alcool et ne valant pas plus de 40 centins le gallon		102	9,420
Vins, autres que les mousseux, importés en cercles	27,183	876	7,557
do do en bouteilles		726	1,697
Vins mousseux		373	53,163
Vins, toutes sortes, ancien tarif		12,774	
<i>Produits payant des droits spécifiques et ad valorem.</i>			
Ale, bière et porter, en futailles	2,895	6,806	2,040
do en bouteilles	1,044	630	6,052
Sucre égal au No. 13, étalon hollandais, et au-dessus, depuis le 10 avril 1874			603,046
Sucre égal au No. 9, étalon hollandais, et au-dessus	1,685,349	1,472,677	892,604
Sucre au-dessous du No. 9, étalon hollandais	102,054	44,764	9,624
Suc de canne, mélado, etc.	50,830	275,124	92,469
Sucre candi et confiserie	16,035	35,784	43,898
Tabac (fabriqué) et tabac en poudre	86,671	93,135	85,624
<i>Produits payant 25 pour cent.</i>			
Epices, comprenant le cassia, la cannelle, le gingembre, le piment et le poivre, (moulus)	442	134	358
Médecines brevetées et préparations médicinales	48,856	57,864	55,998
Cartes à jouer	2,928	1,628	2,884
Parfumerie—non spécifiée ailleurs	1,632	2,800	1,034

ÉTAT indiquant la nature générale et la valeur de tous les produits manufacturiers importés en Canada des Etats-Unis, etc.—*Suite.*

Produits manufacturiers.	Importés en Canada des Etats-Unis.		
	1873.	1874.	1875.
	\$	\$	\$
<i>Produits payant 17½ pour cent.</i>			
Savons fins et de parfumerie.....	2,680	3,227	3,493
Mélasses, non destinées au raffinage.....	82,817	256,112	340,704
Tables de bagatelle et de billard et accessoires.....	17,308	17,866	17,382
Cirage.....	17,508	26,095	23,334
Balais et brosses de toutes sortes.....	19,219	16,770	20,033
Objets d'ébénisterie et meubles.....	220,687	311,454	328,797
Chandelles et bougies de suif, cire, etc.....	11,299	10,992	12,499
Tapis et devant de foyer.....	11,088	18,864	20,284
Voitures.....	72,852	120,033	89,111
Fournitures de carrosserie et de sellerie.....	85,824	97,702	96,516
Chandeliers, girandoles et appareils à gaz.....	34,118	39,293	49,743
Porcelaine, faïence et poterie.....	22,335	29,859	40,858
Cidre.....	2,666	2,627	4,929
Horloges.....	88,336	101,660	85,939
Cacao et chocolat.....	2,981	3,304	5,489
Cordages.....	40,592	41,557	38,029
Bouchons de liège.....	22,480	11,749	23,663
Coton : blanchi et non blanchi.....			423,952
de couleur, cotonnades peintes, indiennes.....			171,239
guingamps et plaids.....			2,751
jeannette, denim et coutils.....	516,634	900,355	34,746
articles de vêtement.....			101,865
tous autres produits non énumérés ailleurs.....			606,890
Fruits secs et noix de toutes sortes.....	347,457	306,909	368,796
Drogues non énumérées ailleurs.....	156,625	158,802	156,788
Gravures et imprimés.....	44,423	68,115	65,528
Objets de fantaisie.....	167,040	283,209	306,801
Pièces d'artifice.....	5,856	6,439	6,513
Lames métalliques pour crinolines (recouvertes).....	4,516	4,264	317
Poudre à tirer.....	16,326	27,045	29,585
Fusils, carabines et autres armes à feu.....	30,304	34,299	39,834
Verre : glaces nues et étamées.....	3,908	7,708	5,133
à vitres, de couleur, peintes ou colorées.....	6,683	9,780	7,424
à vitres, ordinaire.....			2,959
Verrerie.....	352,307	414,030	396,611
Chapeaux d'hommes et de femmes, et casquettes.....	286,287	315,878	430,359
Bonneterie.....	13,168	26,550	33,055
Encres de toutes sortes autres que d'imprimerie.....	3,343	3,414	4,433
Quincaillerie : coutellerie de toutes sortes.....	65,986	175,272	57,916
articles de laque, ferblanc et métal anglais.....	23,589	29,532	29,042
haches.....			23,945
outils tranchants.....			26,834
rateaux, fourches, faux et manches.....	64,642	79,087	40,160
bêches et pelles.....			25,690
Tous autres non énumérés ailleurs.....	1,661,252	2,029,542	1,955,965
Bijouterie et montres.....	244,250	520,556	267,905
Bois : sciés et en planches, autres que d'acajou, bois de rose, noyer, châtaignier et cerisier, ou non importés de Terre-Neuve.....	132,522	78,042	141,081
Cuir.....	144,482	129,633	132,113
Peaux de mouton, veau, chèvre et chamois (préparées).....	14,740	24,640	47,317
Toiles.....	27,070	40,800	64,638
Locomotives et wagons de chemins de fer.....	1,517,464	1,755,057	89,999

ETAT indiquant la nature générale et la valeur de tous les produits manufacturiers importés en Canada des Etats-Unis, etc.—*Suite.*

Produits manufacturiers.	Importés en Canada des Etats-Unis.		
	1873.	1874.	1875.
	\$	\$	\$
<i>Produits payant 17½ pour cent.—Suite.</i>			
Maccaroni et vermicelle.....	921	1,270	988
Cartes géographiques et marines.....	12,736	13,628	16,020
Produits en marbre, autres que plaques et blocs bruts.....	38,108	49,714	61,033
“ “ caoutchouc, gomme élastique ou gutta-percha.....	135,618	121,454	146,058
“ “ cachemire.....	.....	2,318	100
“ “ fourrure, en tout ou en plus grande partie.....	70,051	85,326	119,680
“ “ crin ou mohair.....	29,825	34,588	14,892
“ “ fer : chevilles, clous, brochettes et pointes.....	115,203	139,403	233,084
“ “ poëles et toutes autres sortes de fontes.....	278,823	360,717	356,768
“ “ fer, tous autres .....	.....	.....	249,684
“ “ papier mâché.....	40	.....	67
“ “ foin, osier, feuille de palmier, paille, baleine et saule, non énumérés ailleurs.....	24,776	25,854	20,198
“ “ os, écaille, corne, perles et ivoire.....	10,201	7,616	9,541
“ “ or, argent, électro-plaqué, argent, albata, argent d'Allemagne, articles plaqués et dorés de toutes sortes.....	95,388	114,727	137,190
“ “ cuivre jaune ou rouge.....	26,292	33,972	37,851
“ “ cuir ou imitation de cuir.....	66,170	95,845	102,405
“ “ cuir : bottes, bottines et souliers.....	106,250	149,321	170,177
“ “ cuir : harnais et sellerie.....	25,542	35,355	53,542
“ “ bois, non énumérés ailleurs.....	395,873	455,011	426,442
Fâcheuses, moissonneuses et batteuses.....	57,971	31,203	40,932
Instruments de musique, y compris les boîtes et horloges à mus.	594,536	583,128	731,573
Moutarde.....	425	1,082	2,132
Machines et mécanismes non mentionnés ailleurs.....	787,520	774,965	659,036
Ores moulues (ou calcinées).....	.....	17	35
Prélarts.....	35,354	49,001	66,853
Huiles : foie de morue, non comprise sous une autre dénomination de poisson do.....	247	13	930
rectifiées ou préparées de quelque manière do.....	.....	281	439
de toutes sortes, crues, excepté celle de baleine et autres énumérées ailleurs.....	122,868	122,604	134,649
Opium.....	338	186	1,290
Emballages.....	14,822	11,103	37,440
Peintures et couleurs.....	100,112	112,574	35,256
Papiers de toutes sortes.....	48,059	52,239	68,386
Papier de tenture.....	96,038	174,115	246,015
Papier de tenture.....	57,535	83,235	69,411
Ombrelles et parapluies.....	19,580	745	1,043
Plâtre de Paris et ciment hydraulique (moulus ou calcinés).....	30,165	31,675	35,634
Sauces et conserves de légumes au vinaigre.....	6,326	8,833	12,808
Presses à imprimer à bras portatives.....	2,178	.....	1,434
Viandes, volailles et légumes conservés.....	147,389	134,673	126,541
Affiches, etc., imprimées, lithographiées ou en taille-douce, brochures d'annonces.....	46,354	53,733	57,810
Voiles (faites).....	11,702	5,296	4,444
Châles.....	5,087	4,414	1,270
Soieries, satins et velours.....	44,813	62,103	39,079
Broderies à la main et au métier, en soie, laine, laine et coton.....	.....	66	267

ETAT indiquant la nature générale et la valeur de tous les produits manufacturiers importés en Canada des Etats-Unis, etc.—*Suite.*

Produits manufacturiers.	Importés en Canada des Etats-Unis.		
	1873.	1874.	1875.
	\$	\$	\$
<i>Effets payant 17½ pour cent.—Suite.</i>			
Essences de térébenthine.....	117,793	113,286	96,030
Fournitures de bureau.....	78,771	103,522	121,323
Machines à vapeur autres que locomotives.....	26,310	24,645	122,743
Mercerie.....	206,252	310,148	371,382
Pipes à fumer.....	8,495	4,191	4,621
Bimbeloterie.....	10,874	13,382	14,979
Vernis, autres que le luisant et le noir.....	71,340	86,093	76,716
Lainages—couvertures.....			17,297
tapis.....			2,413
flanelles.....			42,023
vêtements ou hardes.....	125,012	100,875	104,626
tous autres articles.....		177,034	123,760
Produits non énumérés.....	332,193	351,725	437,563
Cuir à semelles et empeignes.....	69,974	46,544	81,749
Tissus de coton pour chaussures en caoutchouc et gants.....			884
Fils de coton en écheveaux.....		205	472
do en bobines.....		9	5,098
do chaîne, etc.....	3,989	383	3,389
Feutre pour gants, chapeaux, bottes et bottines.....		136	2,085
Papiers verres et toiles-verre.....	10,758	2,720	14,846
Fils de lin mécaniques.....	*	En f. 12,845	
Bâtis, essieux, etc., de locomotives.....	166,024	4,854	2,932
		9,126	33,877
Tors et soies torsés mécaniques.....	32,810	En f. 934482	
		9,198	69,700
Machinerie pour moulins et usines.....	348,636	En f. 65,355	
		47,413	141,391
		En f. 197851	111,031
Peluches à l'usage des chapeliers, etc.....		3,350	301
Prunelles.....		9,059	1,483
Tissus de laine pour chaussures en caoutchouc et gants.....	En fr. 1,498	1,571	744
Livres imprimés, brochures et périodiques.....	386,104	447,018	530,578
Fer—en barres, baguettes, cercles et tôles.....			556,073
tôles canadiennes et tôles étamées.....			57,780
en barres pour clouterie (rondes, carrées et plates).....			5,690
plaques laminées et tôles fortes à chaudière.....	225,002	615,545	41,509
galvanisé.....			1,719
puddlé (en barres).....			249
boulons et chevilles (fer galvanisé).....			945
vieille ferraille.....			1,950
fils (galvanisés ou non) autres que pour manœuvres.....			39,998
Caractères d'imprimerie.....	20,001	24,427	24,644
Matériaux pour navires : câbles (chanvre et herbe).....		179	4,362
cordages.....	270,592†	35,511	68,649
genoux et porques (fer).....		6,603	251
pompes et garnitures de pompes.....		2,107	3,611
toiles à voiles.....		33,384	166,608
		En f. 266835†	

* Valeur comprise dans les tors à la machine.

† Y compris la toile à voiles, etc.

‡ Y compris les câbles, cordages, etc.

ETAT indiquant la nature générale et la valeur de tous les produits manufacturiers importés en Canada des Etats-Unis, etc.—*Suite.*

Produits manufacturiers.	Importés en Canada des Etats-Unis.		
	1873.	1874.	1875.
	\$	\$	\$
<i>Effets payant 17½ pour cent.—Suite.</i>			
Matériaux pour navires—Vernis (noirs et luisants).....	2,113	258	1,970
Tous autres.....	64,039	Enf. 888 21,621	23,964
		Enf. 25,151	
Préparations anatomiques.....	166	467	495
Bustes, bronzes et statues.....	1,782	1,367	948
Dessins autres qu'à l'huile.....	2,109	112	1,036
Pierrés préc., médailles et médaillers y comp. piéc. de monn., etc.	1,140	471	434
Peintures à l'huile.....	12,816	32,522	8,649
Echantillons de botanique, minéralogie, histoire naturelle, sculpture et modèles.....	12,735	21,538	13,515
Acides : alun, antimoine et tartre brut.....	21,519	18,031	9,515
Aniline, sels, écorces, baies, drogues, noix, végétaux et bois servant principalement à teindre.....	84,678	115,591	173,779
Poudres à blanchir et borax.....	2,439	8,886	21,678
Couleurs.....	7,200	11,805	15,728
Crème de tartre cristallisée.....	17,986	36,751	19,983
Indigo.....	8,354	3,523	2,042
Cryolithe.....			22
Kelp et barille.....			121
Plomb (rouge et blanc—sec).....	2,653	8,452	2,328
Nitre, sel ammoniac, sel de soude, salpêtre, cendre de soude, soude caustique, soude nitrée et silicate de soude.....	27,570	33,394	30,639
Ocres et oxydes métalliques (secs, moulus ou non, lavés ou non—non calcinés).....	3,605	1,667	6,974
Vitriol (bleu).....	55	325	138
Céruse ou blanc d'Espagne.....	13,329	385	1,791
Blanc de zinc (sec).....	2,052	6,579	4,628
Alcalis—potasse, perlasse et soude.....	7,681	12,237	12,449
Etamine.....	11,964	15,975	15,559
Outils de relieur, cartons de moulage et percaline.....	6,815	9,739	21,526
Pierres meulrières.....	5,352	6,003	12,740
Tissus servant à faire des toiles cirées pour tapis de pied.....			
Coton à mèches.....	13,899	15,714	13,265
Ciment marin ou hydraulique—(non moulu).....	287	486	2,026
Cloches d'églises et vases servant pour la communion.....	17,742	14,725	20,082
Papier—toile à collets.....		9,402	11,126
Crins frisés.....		2,007	9,550
Tuiles pour drainage.....	1,542	2,715	3,552
Toiles légères pour courroies sans fin et tuyaux.....	16,129	15,608	19,264
Instruments et ustensiles agricoles importés par les sociétés d'agriculture.....	2,002	1,920	2,202
Briques réfractaires.....	25,808	28,079	26,980
Hameçons, rets et filets, lignes et ficelles à pêcher.....	26,006	47,314	63,582
Moules et baudruches de batteurs d'or.....	296	28	
Articles pour la confection des crinolines.....	24,310	10,198	3,874
Ivoire végétal.....			2,711
Bouts de câble et étoupes.....	18,422	32,271	45,005
Pierres lithographiques.....	444	88	152
Bois à œuvre—en planches et sciés : acajou, bois de rose, noyer, cerisier, châtaignier et pin résineux.....	214,285	342,714	257,005

ÉTAT indiquant la nature général et la valeur de tous les produits manufacturiers importés en Canada des États-Unis, etc.—Fin.

Produits manufacturiers.	Importés en Canada des États-Unis.		
	1873.	1874.	1875.
	\$	\$	\$
<i>Produits payant 17½ pour cent.—Fin.</i>			
Clouterie en alliage et de tôle, et chevilles en alliage.....	1,074	992	1,485
Huiles—fortes ou carboliques.....			256
Tourteaux oléagineux.....	8,591	2,861	1,963
Précipité de cuivre.....			3,280
Emballages.....			13,518
Outillages d'imprim. : presses, planches électrotyp. et stéréotyp. et encres.....	59,616	68,567	90,862
Instruments et appareils de physique pour collèges, écoles, etc.....	537	1,706	985
Pailles tressées : Toscane et foin, fantaisies.....	31,321	17,638	19,834
Feuilles de bois ou d'ivoire pour placage.....	24,320	33,302	24,969
Soie à tisser ou à trames, coton pour tissus élastiques.....			1,357
Toiles métalliques : cuivre jaune et cuivre rouge.....	4,428	2,765	2,961
Ancres.....	27,838	22,501	2,414
Câbles-chânes.....			9,129
Mancuvres en fils de fer et fils de fer pour câbles.....	3,566	2,466	3,997
Mâts de fer ou parties de mâts de fer.....			3,960
Chevilles.....	3,273		5,457
Essieux coulés et arbres de couche pour bateaux et moulins, bruts	16,454	9,303	10,163
Cuivre : en saumons, barres, baguettes, boulons, feuilles, et en planches pour doublage.....	9,712	15,667	24,405
Fer en gueuses.....	*309,031	*603,870	622,693
Plomb—en feuilles ou en saumons, et litharge.....	330	3,543	15,458
Barres et rails de croisement de chemin de fer, coussinets, éclisses et essieux de wag. en fer forgé ou en acier.....	1,285,568	784,537	966,981
Spelter et zinc—en masses, feuilles et saumons.....	6,840	4,532	4,967
Acier—forgé ou fondu, en barres ou baguettes, et en plaques de toutes formes non moulées.....	52,721	61,802	76,717
Etain—en barres, blocs, lingots ou larmes.....	25,446	29,560	25,026
Tubes et tuyaux étirés de cuivre jaune, cuivre rouge ou fer.....	104,103	110,828	143,411
Métal pour caractères d'imprimerie, en blocs ou en saumons.....	2,329	1,859	1,143
Fils de cuivre jaune ou de cuivre rouge, ronds ou plats.....	22,049	27,403	14,082
Laiton—en boulons, barres et feuilles.....		425	6,421
Annate, liquide ou solide.....	2,087	2,022	2,365
Farines de froment et de seigle.....	1,829,046	1,731,188	2,456,559
Toute autre sorte de farines.....	682,051	846,420	578,124
Graisses.....	107,858	73,636	96,660
Gommes-résines—copal, dammar, mastic, sandaraque et laque en écailles.....	16,827	16,112	42,947
Rotins pour garnitures de chaises.....	19,251	18,620	19,151
Présure.....	2,751	7,058	9,282
Résines.....	75,675	67,949	68,383
Sel.....	8,682	23,366	35,046
Brais et goudrons.....	58,920	75,667	57,734
Térébenthine, autre qu'en essences.....	1,103	71	1,024
Grand total des produits manufacturiers importés des États-Unis.....	20,777,202	24,937,937	24,676,406

* Y compris les vieux fers, les fers en barres galvanisés, les fers puddlés et les chevilles en fer galvanisé.

DÉPARTEMENT DES DOUANES,
OTTAWA, 3 mars 1876.

J. JOHNSON,
Commissaire des douanes.

(No. 48.)

RÉPONSE

A une ADRESSE du SÉNAT, datée le 21 février 1876 :---demandant copie de tous les rapports et autres documents communiqués au département des Postes par l'inspecteur des postes du Nouveau-Brunswick et contenant le résultat de l'information faite par lui sur la conduite du maître de poste de Sackville ; avec copie de tous certificats de conduite ou recommandations en faveur de ce maître de poste.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'État.

SECRETARIAT D'État,

OTTAWA, 7 mars 1876.

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

MESSAGE.

DUFFERIN.

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre des Communes certaine correspondance au sujet de l'insuffisance du traité d'extradition actuel entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, 8 mars 1876.

Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 8 décembre 1875.

Le Comité du Conseil Privé a considéré attentivement une mémoire ci-annexé de l'honorable ministre de la Justice, ayant trait à l'insuffisance du traité actuel d'extradition entre le Royaume-Uni et les États-Unis, et suggérant de prendre des mesures pour faire un traité d'extradition complet en tenant compte des circonstances exceptionnelles entre les États-Unis et le Canada auxquelles le mémoire fait allusion, et le comité fait respectueusement rapport qu'il approuve les vues exprimées dans le dit mémoire, et conseille que copie de ce document de cette minute soient transmises par Votre Excellence au très honorable Secrétaire d'État de Sa Majesté pour les Colonies, pour être considérées par le gouvernement de Sa Majesté.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE,
OTTAWA, 2 décembre 1875.

Le soussigné fait rapport que son attention a été appelée sur l'insuffisance du traité actuel d'extradition entre le Royaume-Uni et les États-Unis.

Par ce que l'on appelle communément le Traité Jay, fait en 1794 entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, il n'y avait que deux offenses pour lesquelles l'extradition pouvait être demandée :—le meurtre et le faux. Par le traité d'Ashburton, fait en 1842, il y avait sept offenses pour lesquelles l'extradition pouvait être demandée :—le meurtre, l'assaut avec intention de commettre le meurtre, la piraterie, le crime l'incendie, le vol, le faux, et l'émission de faux billets.

En 1870 furent passés les statuts impériaux 33 et 34 Vic., chap. 52, intitulés : Acte pour amender la loi concernant l'extradition des criminels, par la première cédule desquels les offenses suivantes furent spécifiées comme celles pour lesquelles on pourrait demander l'extradition :—

Le meurtre, tentative et conspiration pour meurtre, homicide involontaire, contrefaire et falsifier de l'argent, émettre de l'argent contrefait ou falsifié, le faux, contrefaire et falsifier et émettre ce qui est forgé, contrefait ou falsifié, la malversation et le vol, l'obtention d'argent ou de marchandises sous de faux prétextes, les crimes par les banqueroutiers contre les lois de faillite, la fraude par un bailleur, banquier, agent, facteur, dépositaire ou directeur ou membre ou officier public de toute compagnie, considérée comme criminelle par tout acte maintenant en vigueur ; le viols, l'enlèvement, le vol d'enfants, le vol avec effraction durant la nuit ; et le simple vol avec effraction, le crime d'incendie, le vol avec violence, les menaces par lettre ou autrement dans le but d'extorquer, la piraterie d'après la loi des nations, faire couler à fond ou détruire un bâtiment sur mer, la tentative ou la conspiration pour commettre ce crime, assaut à bord d'un bâtiment en pleine mer avec l'intention de détruire la vie ou d'infliger un mal corporel grave, la révolte ou la conspiration pour révolte par deux personnes ou plus en pleine mer contre l'autorité du capitaine.

En 1873 fut passé le statut impérial 36 et 37 Vict., chap. 60, dans la cédule duquel les offenses suivantes étaient mentionnées comme celles pour lesquelles l'extradition pourrait être demandée :—L'enlèvement et le faux emprisonnement ; le parjure et la subornation de parjure d'après la loi commune ou la loi statutaire ; toute offense du ressort du jury d'accusation en vertu de l'acte concernant le larcin 1861 ou aucun acte l'amendant ou qui lui est substitué et qui n'est pas compris dans la première cédule de l'Acte d'Extradition de 1870 ; toute offense du ressort du jury d'accusation en vertu de l'acte de la session des vingt-quatrième et vingt-cinquième années du règne de Sa Majesté, chap. 97 " pour refondre et amender la loi statutaire de l'Angleterre et de l'Irlande au sujet de dommages malicieux à la propriété," ou tout acte l'amendant ou qui lui est substitué et qui n'est pas compris dans la première cédule de l'Acte d'Extradition de 1870 ; toute offense du ressort du jury d'accusation d'après l'acte de la session des vingt-quatrième et vingt-cinquième années du règne de Sa Majesté, chap. 98, " Pour refondre et amender la loi statutaire de l'Angleterre et de l'Irlande au sujet des offenses de faux qui sont du ressort du jury d'accusation," ou tout acte l'amendant ou qui lui est substitué et qui n'est pas compris dans la première cédule de l'Acte d'Extradition de 1870 ; toute offense du ressort du jury d'accusation en vertu de l'acte de l'acte 24 et 25 Vict., chap. 99, " Pour refondre et amender la loi statutaire du Royaume-Uni contre les offenses relatives à l'argent monnayé," ou tout acte l'amendant ou qui lui est substitué et qui n'est pas compris dans la première cédule de l'Acte d'Extradition de 1870 ; toute offense du ressort du jury d'accusation en vertu de l'acte 24 et 25 Vict., chap. 100, " Pour refondre et amender la loi statutaire d'Angleterre et d'Irlande au sujet des offenses contre la personne," ou tout acte l'amendant ou qui lui est substitué et qui n'est pas compris dans la première cédule de l'Acte d'Extradition de 1870 ; toute offense du ressort du jury d'accusation d'après les lois, pour le présent, en vigueur au sujet de la faillite, et qui n'est pas comprise dans la première cédule de l'Acte d'Extradition de 1870.

En l'année 1872 un traité d'extradition fut fait entre le Royaume-Uni et l'Allemagne, embrassant dix-huit crimes pour lesquels on pouvait demander l'extradition. Dans la même année, un traité d'extradition fut fait entre le Royaume-Uni et la Belgique, embrassant dix-neuf crimes pour lesquels on pouvait demander l'extradition. Dans la même année un traité fut fait entre le Royaume-Uni et l'Italie, embrassant dix-neuf crimes pour lesquels on pouvait demander l'extradition. Dans la même année un traité d'extradition fut fait entre le Royaume-Uni et le Danemark, embrassant dix-neuf crimes pour lesquels on pouvait demander l'extradition. Dans l'année 1873 un traité d'extradition fut fait entre le Royaume-Uni et le Brésil, embrassant dix-huit crimes pour lesquels on pouvait demander l'extradition. Dans la même année un traité d'extradition fut fait entre le Royaume-Uni et la Suède et la Norvège, embrassant dix-huit crimes pour lesquels on pouvait demander l'extradition. Dans

l'année 1874 un traité d'extradition fut fait entre le Royaume-Uni et l'Autriche, embrassant vingt crimes pour lesquels on pouvait demander l'extradition. Dans la même année un traité d'extradition fut fait entre le Royaume-Uni et les Pays-Bas, embrassant dix crimes pour lesquels on pouvait demander l'extradition. Et dans l'année 1875 un traité d'extradition fut fait entre le Royaume-Uni et la Confédération Suisse, embrassant dix-huit offenses pour lesquelles on pouvait demander l'extradition.

L'existence des statuts impérieux et des traités auxquels le soussigné a fait allusion rend inutile toute dissertation sur l'à-propos et de fait la nécessité d'augmenter généralement le nombre des crimes qu'entraînent l'extradition. Les relations en particulier du Canada et des Etats-Unis rendent applicables avec plus de force à ces pays en général les considérations sur lesquelles ces statuts et ces traités ont été basés; la frontière commune d'à peu près 3,000 milles; les facilités pour passer d'un pays à l'autre; la condition des choses dans les régions vastes et peu établies de l'ouest; le commerce étendu, tant par terre que par eau et par les grands lacs, et les rapports plus nombreux entre deux peuples parlant la même langue; tout nous porte à la conclusion qu'entre ces deux pays peut-être plus que entre tous autres, un traité d'extradition étendu est nécessaire. Une grande source possible de difficulté, qui a probablement prévenu tout effort pour rendre le traité plus complet, est disparue, durant ces dernières années, avec l'abolition de l'esclavage. Toute l'expérience des dernières années démontre la nécessité de compléter le traité. Il arrive souvent des cas où des personnes coupables de crimes sérieux passent d'un pays dans l'autre, et trouvent un refuge pour eux-mêmes et leurs gains mal acquis presque à la vue de leurs victimes et du pays dont ils ont violés les lois. Les facilités ainsi offertes pour les crimes d'une nature particulière tendent beaucoup à augmenter leur nombre et à encourager le crime et à rendre la propriété moins en sûreté.

Le soussigné suggère au Conseil qu'il est à propos d'adopter les meilleures mesures pour faire un traité d'extradition complet entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis, préparé suivant les circonstances exceptionnelles entre les Etats-Unis et le Canada, auxquelles le soussigné a fait allusion.

Le soussigné a pensé qu'il était préférable de ne pas charger ce rapport d'une discussion des crimes que doit embrasser un tel traité ou de suggestions quant à la phraséologie que l'on doit employer pour les définir. Ces questions feront le sujet de négociations, et en les exposant il pourrait être nécessaire de référer à la refonte canadienne de la loi criminelle.

Et le soussigné ne fait aucune observation dans ce rapport sur le mode d'extradition des délinquants.

Sur cet important sujet il se propose, dans le cas où l'on adopterait des mesures pour la négociation d'un traité, de soumettre au Conseil un rapport séparé.

EDWARD BLAKE.

No. 176.

Le comte de Dufferin au comte de Carnarvon.

MAISON DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, 11 décembre 1875.

MILORD, — J'ai l'honneur de transmettre avec les présentes pour la considération du gouvernement de Sa Majesté, copie d'un rapport approuvé d'un Comité du Conseil Privé, auquel est annexé un rapport par le ministre de la Justice, démontrant l'à-propos d'adopter des mesures pour négocier un traité plus complet entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis, en tenant compte des circonstances exceptionnelles entre les Etats-Unis et le Canada mentionnée dans le rapport de M. Blake.

J'ai etc.,

DUFFERIN.

Le Très Honorable

Le Comte de Carnarvon, etc., etc., etc.

P. S.—Copie de l'Ordre en Conseil a été communiquée au ministre de Sa Majesté à Washington,

(Canada—No 25.)

Le comte de Carnarvon au comte de Dufferin.

DOWNING STREET.

2 février 1876.

MILORD.—J'ai été en communication avec le Secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères au sujet de la Minute du Conseil Privé du Canada, contenue dans votre dépêche No 176 du 11 décembre, démontrant au gouvernement de Sa Majesté l'insuffisance du traité actuel d'extradition entre ce pays et les Etats-Unis, et soumettant l'à-propos d'adopter des mesures pour négocier un traité plus complet en tenant compte des circonstances exceptionnelles du Canada et des Etats-Unis.

Je transmets maintenant pour votre information et pour celle de votre gouvernement copie d'une lettre du Bureau des Affaires Etrangères donnant le résultat de récentes négociations avec le gouvernement des Etats-Unis sur le sujet, et disant que dans l'opinion du comte de Derby, il y a à présent peu d'espoir de conclure un nouveau traité avec les Etats-Unis.

On verra, que cependant, Sa Seigneurie ne fera pas défauts'il se présente une occasion favorable d'exposer fortement au gouvernement des Etats-Unis l'à-propos de conclure un traité plus complet que celui qui existe, arrangement qui, dans l'opinion du gouvernement de Sa Majesté, serait aussi avantageux aux Etats-Unis qu'à ce pays et à la Puissance.

J'ai etc.,

CARNARVON.

Gouverneur-Général,

Le Très Honorable

Le Comte de DUFFERIN, C. P., C. C. B.

Le Bureau des Affaires Etrangères au Bureau Colonial.

BUREAU DES AFFAIRES ETRANGÈRES,

29 janvier 1876.

MONSIEUR,—J'ai soumis au comté de Derby votre lettre du 19 courant dans laquelle vous incluez copie d'une dépêche du Gouverneur-Général du Canada ainsi qu'une Minute du Conseil Privé de la Puissance, démontrant pour l'information du gouvernement de Sa Majesté l'insuffisance du traité actuel d'extradition entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis et exposant l'à-propos d'adopter des mesures pour négocier un traité plus complet, et, en réponse, je suis chargé par Sa Seigneurie de vous dire, pour l'information du comte de Carnarvon, que des négociations pour la conclusion d'un nouveau traité avec les Etats-Unis ont été ouvertes après l'adoption de l'Acte d'Extradition de 1870, et ont été continuées jusqu'à mai 1874, date où elles furent suspendues parce que le gouvernement des Etats-Unis objectait à l'article dans le protocole anglais qui déclarait, suivant la section 3 de l'acte de 1874, que " aucune personne accusée ou convaincue sera livrée si l'offense au sujet de laquelle son extradition est demandée est regardée par la personne à laquelle on fait la demande comme une offense d'un caractère politique, ou si elle prouve à la satisfaction du magistrat, du juge ou de la Cour devant lesquels elle est traduite ou du Secrétaire d'Etat que la requête pour son extradition a été faite dans le but de lui faire subir un procès ou de la punir pour une offense d'un caractère politique."

Le gouvernement des Etats-Unis soutient que le Secrétaire d'Etat seul devrait décider si une offense dont était accusé un criminel fugitif était d'un caractère politique.

D'un autre côté le Secrétaire d'État pour les Affaires de l'Intérieur, auquel cette question fut soumise, déclara qu'il n'était pas possible d'accepter la proposition du gouvernement des États-Unis, attendu que toute stipulation basée sur ses vues serait contraire à la section 3 de l'acte ci-dessus mentionné.

Sous ces circonstances Lord Derby a considéré qu'il serait inutile de continuer les négociations qui furent suspendues jusqu'à dernièrement lorsque la question fut ramenée sur le tapis dans une discussion entre le ministre de Sa Majesté à Washington et le Secrétaire d'État des États-Unis au sujet du procès d'un criminel fugitif nommé Lawrence, qui fut livré aux États-Unis, en avril dernier, sous accusation de faux.

Cependant, comme M. Fish a sur la question les mêmes opinions qu'en 1874, et soutient que le gouvernement anglais doit prendre toute la responsabilité pour décider si l'offense dont est accusé un criminel fugitif est d'un caractère politique, Lord Derby craint qu'il y ait peu d'espoir à présent de conclure un nouveau traité d'extradition avec les États-Unis.

Néanmoins, si une occasion favorable se présente, Sa Seigneurie ne manquera pas d'insister fortement auprès du gouvernement des États-Unis sur l'à-propos de conclure un traité plus complet que celui qui existe actuellement, arrangement qui serait aussi avantageux aux États-Unis qu'à la Grande-Bretagne et à la Puissance du Canada.

J'ai, etc.,

T. V. LISTER.

Le Sous-Secrétaire d'Etat,
Bureau Colonial.

(No 50.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 6 mars 1876 :---
demandant copie de toute correspondance entre le gouvernement du
Canada, par l'entremise du ministre britannique à Washington et le
gouvernement des Etats-Unis, au sujet de l'obstruction de la navigation
de la rivière Niagara, par suite de l'érection d'une jetée au milieu du
chenal de la dite rivière pour l'aqueduc de la cité de Buffalo, rendant
par là cet endroit dangereux pour les navires et les radeaux de bois de
construction.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,

OTTAWA, mars 1876.

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

ETATS.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

DU CANADA,

ET

CAPITAL, TRAFIC ET FRAIS D'EXPLOITATION DES
CHEMINS DE FER DE LA PUISSANCE.

AUSSI :

STATISTIQUES DU REVENU DE L'INTERIEUR

DU CANADA.

DEPUIS JUILLET JUSQU'À SEPTEMBRE 1875.

Imprimés par Ordre du Parlement.



OTTAWA :

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

**TABLEAU DÉTAILLÉ DES DIFFÉRENTS CHEMINS DE FER
DU CANADA, INDIQUÉS DANS LA CARTE
QUI ACCOMPAGNE CE RAPPORT.**

CHEMINS DE FER DES DIFFÉRENTES PROVINCES.

Chemin de fer.	Description.	Largeur de la voie.	Distance.	
			Milles.	Totale, en milles
<i>Province de Québec.</i>				
CHÉMIN DE FER INTERCOLONIAL.	De la Riv.-du-Loup à la Riv. Ristigouche.	4-8½		175
<i>Province du Nouveau-Brunswick.</i>				
	De la Rivière Ristigouche à Moncton	4-8½	199	
	De St. Jean à la P. du Chêne (Shédiac)...	"	108	
	De Painséc à Amherst	"	41	348
<i>Province de la Nouvelle-Ecosse.</i>				
	De Amherst à Truro	4-8½	77	
	De Truro à Halifax	"	61	
	Embranch. de Pictou entre Pictou et Truro	"	52	
	Embranchement entre Windsor Junction et Windsor	"	32	
				222
<i>Embranchements (chemin de fer Intercolonial.)</i>				745
Embranchement de Rimouski, Q.	De la station de Rimouski au quai	4-8½		2
Chemin de fer Albert, N.-B.....	do Salisbury à Hopewell, sur la baie Chignecto.	"		41
Embranchement d'Elgin, N.-B.....	De la station Petitecodiac à Elgin.....	"		14
do St. Martin et Upham, N.-B.....	do Hampton à celle de St. Martin, sur la baie de Fundy	"		32
Embranch. de Richibouctou, N.-B.	De la station Welford à Richibucto, Détroit de Northumberland.....	"		27
do Chatham, N.-B.....	De la station de Chatham Junction à Chatham sur le Miramichi.....	"		8
do Springhill, N.-E.....	De la station de Springhill Junction aux mines de charbon de Springhill.....	"		5
do Parrsboro' et Springhill, N.-E.....	Prolongement de l'embranch. de Springhill jusqu'à Parrsboro', sur la baie de Fundy	"		27
Embranchement des mines de fer d'Acadie, N.-E.....	De la stat. Londonderry jusq. mines de fer	"		3
Embranchement d'Acadia Junction, N.-E.....	Acadia Junction, Station De Bert au lac Folly	"		10
Embranchement de la houillère de Vale, N.-E.....	De la stat. New Glasgow à la houill. de Vale	"		7
Chemin de fer de l'Association des mines, N.-E.....	De la station des mines d'Albion au havre de Pictou	"		8
Embranchement de la compagnie de charbon d'Acadie, N.-E.....	De la sta. de Stellarton aux mines d'Acadie	"		3
Embranchement de la comp. de charbon de l'Intercolonial, N.-E	De Churchfield (ou Drummond) Junction à la houillère et jusq. la Riv. du Milieu.	"		12

Chemins de fer des différentes provinces.---*Suite.*

Chemin de fer.	Description.	Largeur de la voie.	Distance.	
			Milles.	Totale, en milles
CHEMIN DE FER GRAND-TRONC	De la Riv.-du-Loup à la Chaudière, Québec	4-8½	118½	1,390½
	De (Québec) Pointe Lévis à Richmond, Q.	"	95½	
	Embranch. d'Arthabaska à Trois-Riv., Q.	"	35½	
	De Montréal à Island Pond, Québec et E.-U	"	148	
	De Island Pond à Portland, E.-U	"	149½	
	De Champlain, (y compris l'embranch. de Bonaventure) Montréal à Lachine	"	8	
	De Champlain, (y compris l'embranch. de Bonaventure) Caughnawaga à la fron- tière provinciale, en route de Plattsburgh	"	30	
	De Montréal, depuis l'extrémité sud du pont Victoria jusqu'à Rouse's Point.....	"	43½	
	De Montréal à Toronto, Québec, Ont.....	"	333	
	Embranchement de Kingston, Ont.....	"	2	
	De Toronto à Sarnia, Ont	"	168½	
	De St. Mary à London, Ont.....	"	21½	
	De Black Rock, pont International, à God- erich, lac Huron	"	162½	
De Berlin à Galt	"	13		
De Port Huron à Detroit, E.-U.....	"	62		
<i>Province d'Ontario.</i>				
CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL	Du Pont Suspendu à Windsor	4-8½	229	796½
	De Hamilton à Toronto	"	39½	
	De Harrisburg à Brantford	"	8	
	De Harrisburg à Southampton.....	"	129	
	De Palmerston à Kincardine.....	"	66½	
	De London à Wingham, embranchement de London, Huron et Bruce.....	"	74	
	De London à Port Stanley.....	"	23½	
	De Komoka à Sarnia, (embranch. de Sarnia)	"	51	
	De Wyoming à Petrolia (embran. Petrolia)	"	5½	
	De Glencoe à Black Rock, pont Interna- tional, ligne directe.....	"	146½	
	Du ch. de f. Welland et l'embran. Allanburg De Allanburg Junction à Merriton Junction	"	17½ 6½	
CHEMIN DE FER DU SUD DU CA- NADA	Du pont International Victoria à Amherst- burg	4-8½	229	319½
	De St. Claire Junction à Courtwright, embranchement de Ste. Clair.....	"	62½	
	Embranchement de Niagara, entre Niagara et le pont International Victoria.....	"	27½	
CHEMIN DE FER PORT DOVER ET LAC HURON.....	De Port Dover à Stratford.....	4-8½	62	
CHEMIN DE FER DE HAMILTON ET DU NORD-OUEST	De Hamilton à Jarvis.....	4-8½	33	299½
	De Jarvis à Port Dover (en construction).	"	9½	
	De Hamilton à Barrie do	"	127	
	De Clarksville à Collingwood do	"		
	De Barrie à la Baie Georgienne.....	"	30	

Chemins de fer des différentes provinces.—*Suite.*

Chemin de fer.	Description.	Largeur de la voie.	Distance.	
			Milles.	Totale, en milles
<i>Province d'Ontario.—Suite.</i>				
CHEMIN DE FER DE WELLAND.....	De Port Colborne à Welland Junction De Welland Junction à Merriton (14 $\frac{1}{2}$ milles) (loué au ch. de fer Grand-Occi- dental et indiqué sous le titre de ce chemin.) De Merriton à Port Dalhousie.....	4-8 $\frac{1}{2}$ " "	4 $\frac{1}{2}$ 5 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$
CHEMIN DE FER DE BRANTFORD, NORFOLK ET PORT BURWELL.....	De Brantford à Tilsonburg Junction (ch. de fer du Sud du Canada)..... De Tilsonburg Junction à la stat. de la ville.	4-8 $\frac{1}{2}$	31 $\frac{1}{2}$ 1 $\frac{1}{2}$	33
CHEMIN DE FER DE TORONTO, GREY ET BRUCE.....	De Toronto à Owen Sound..... De Orangeville Junction à Mount Forest... De Mount Forest Junction à Teeswater....	3-6 " "	122 34 $\frac{1}{2}$ 34 $\frac{1}{2}$	190 $\frac{1}{2}$
CHEMIN DE FER DE CREDIT VALLEY (en construction).....	De Toronto à Ingersoll..... De Streetsville à Orangeville..... De Church's Falls à Elora..	4-8 $\frac{1}{2}$ " "	70 35 $\frac{1}{2}$ 27	132 $\frac{1}{2}$
CHEMIN DE FER DU NORD DU CA- NADA.....	De Toronto à Collingwood..... De Collingwood à Meaford..... Embranch. de Belle Ewart au lac Simcoe. De Barrie à Gravenhurst.....	5-6 " " "	95 20 $\frac{1}{2}$ 1 $\frac{1}{2}$ 49 $\frac{1}{2}$	166 $\frac{1}{2}$
CHEMIN DE FER DE NORTH SIMCOE (en construction).....	De Penetanguishene, vers le sud à travers les comtés de Tay et de Medonte dans la direction de Barrie.....	3-6		10
CH. DE F. DE TORONTO ET NIPISSING	De Toronto à Scarborough Junction, par la ligne du Grand-Tronc..... De Scarborough Junction à Coboconk..... Projeté depuis Stoutville jusqu'au lac Simcoe, environ.....	" " "	9 79 25	113 20
CH. DE F. WHITBY ET PORT PERRY.	De Whitby Harbour à Port Perry.....	4-8 $\frac{1}{2}$		20
CHEMIN DE FER DE L'INTÉRIEUR ...	De Port-Hope à Waubashene..... De Waubashene à Midland City (en con- struction)..... De Millbrook à Lakefield.....	4-8 $\frac{1}{2}$ " "	106 14 22	142 55
PROLONGEMENT VICTORIA (en con- struction).....	De Lindsay à Haliburton.....	4-8 $\frac{1}{2}$		55
CHEMIN DE FER DE COBOURG, PETERBORO' ET MARMORA.....	De Cobourg au lac Chemong..... Rétrécissements de la rivière Trent à Blairtown, aux mines de Marmora.....	4-8 $\frac{1}{2}$ "	37 $\frac{1}{2}$ 9 $\frac{1}{2}$	47
CHEMIN DE FER DE TRENTON VALLEY (en construction).....	Baie de Weller, lac Ontario <i>via</i> Trenton à Sterling, dans le township de Rawdon..	4-8 $\frac{1}{2}$		22
CHEMIN DE FER GRAND JUNCTION (en construction).....	De Belleville <i>via</i> Sterling, Campbellford et Hastings, à Peterboro' et Lindsay.....	4-8 $\frac{1}{2}$		90
PROLONGEMENT NORTH HASTINGS (en construction).....	De Sterling à Marmora.....	4-8 $\frac{1}{2}$		20

Chemins de fer des différentes provinces.—*Suite.*

Chemin de fer.	Description.	Largeur de la voie.	Distance.	
			Milles.	Totale, en milles
<i>Province d'Ontario.—Suite.</i>				
CH. DE F. DE KINGSTON ET PEMROKE	De Kingston au lac Sharboth.....	4-8½	47	
	Devant être continué jusqu'à Pemroke...		73	
CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE ET OTTAWA ET CANADA CENTRAL..	De Brockville à Carleton Place.....	5-6	45½	120
	De Smith's Falls à Perth	"	12	
	De Carleton P. à Ottawa, Canada Central do Pemroke, do	"	28½	
	Jonction du Canada Central avec Brockville et Ottawa	"	76½	
PROLONGEMENT DU CANADA CENTRAL (en construction).....	De Renfrew au chemin de fer Canadien du Pacifique, terminus de l'est de l'embranchement de la baie Georgienne, environ	"		163½
EMBRANCHEMENT DE LA BAIE GEORGIENNE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.....	Du terminus de l'ouest du prolongement du Canada Central à la rivière Française, environ.....	4-8½		120
CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT ET D'OTTAWA	De Ottawa à Prescott Junction.....	4-8½	52	85
	Des rails mobiles de Prescott Junction au quai de Prescott.....	"	1½	
	De Chaudière Junction à la Chaudière.....	"	5	
CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET DE LA CITÉ D'OTTAWA (en construction).....	De Coteau Landing à High Falls, de là à l'Ottawa, en partie dans la province de Québec.....	4-8½		58½
				81½
<i>Province de Québec.</i>				
CHEMIN DE FER DE CARILLON ET GRENVILLE.....	De Carillon à Grenville	5-6		13
CHEMIN DE FER DE QUÉBEC, MONTRÉAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL (en construction).....	Rive Nord de Québec à Montréal	4-8½	184½	321½
	De Montréal à Ottawa et Portage du Fort	"	136½	
CHEMIN DE FER DU ST. LAURENT ET DE L'INDUSTRIE.....	De Lanoraie à Joliette, township de Rawdon, rive nord du St. Laurent	4-8½		12
CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET DU LAC ST. JEAN.....	De Québec à Gosford (lises de bois) pas exploité	4-8½		25½
CH. DE FER VERMONT CENTRAL	De St. Jean à la frontière provinciale.....	4-8½	26	70½
	De Shefford, Stanstead et Chambly Junction à Waterloo.....	"	40½	
	De Waterloo à Frost Village.....	"	4	
CH. DE F. DE WATERLOO ET MAGOG	De Frost Village à Sherbrooke.....	4-8½		26
CHEMIN DE FER DU SUD-EST	De Sorel à Sutton—connu sous le nom de ch. de f. Richelieu, Drummond et Arthabaska	4-8½	93½	169½
	De Drummondville à l'Avenir (<i>lises de bois</i>)	"	11	
	De la jonction avec le ch. de fer Shefford, Stanstead et Chambly à la frontière provinciale	"	45	
	De la frontière provinciale à Newport, Vermont, E.-U.....	"	20	

Chemins de fer des différentes provinces.—*Suite.*

Chemin de fer.	Description.	Largeur de la voie.	Distance.	
			Milles.	Totale, en milles
<i>Province de Québec.—Suite.</i>				
CHEMIN DE FER DE MISSISQUI ET RIVIÈRE NOIRE.....	De Melbourne à Lawrenceville.....	4'8½		24
CHEMIN DE FER DE QUÉBEC CENTRAL	De Sherbrooke au lac Weedon.....	4'8½	43	
	Du lac Weedon à la jonction Scott avec le chemin de fer de Lévis et Kennébec (<i>en construction</i>)	"	50	93
CHEMIN DE FER INTERNATIONAL ST. FRANCOIS ET MÉGANTIC	De Sherbrooke à Bury.....	4'8½		30
CHEMIN DE FER DU LAC CHAMP. AIN ET DU ST. LAURENT	(<i>Devant être prolongé jusqu'aux chemins réunis Européen et de l'Amérique du Nord, à Lincoln, Maine.</i>)			
	De la baie Missisquoi, lac Champlain, à Sorel, St. Laurent.....	3'6		98
CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL, PORTLAND ET BOSTON.....	De St. Hyacinthe à St. Pie (construit) 10 milles.			
	De St. Lambert à Chambly-Canton	4'8½	15	
CH. DE F. DE LA VALLÉE MASSAWIPPI, connu sous le nom Passumpsic.	De Chambly-Canton <i>viâ</i> West Farnham, Frelighsburg, à la frontière provinciale	"	38	53
	De Sherbrooke à North Derby (<i>loué au chemin de fer de Connecticut et la rivière Passumpsic</i>)	4'8½	34½	
CH. DE FER DE LÉVIS ET KENNÉBEC	De Stanstead Junction à Stanstead	"	2	36½
	De Lévis à St. Joseph, sur la rivière Chaudière	4'8½	45	
CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET CANADA.....	(<i>Devant se prolonger de là à la frontière du Maine, E.-U.</i>)	"	45	90
	<i>Province du Nouveau-Brunswick.</i>			
CHEMIN DE FER DE FREDERICTON...	De St. Andrews à Debec Junction	5'6	83	
	De Debec Junction à Woodstock	"	11	121
	De Debec Junction, Nouveau-Brunswick, à Houlton, Maine	"	8	
	De Watt Junction à St. Stephen.....	"	19	
COMP. RÉUNIES DES CH. DE F. EUROPÉEN ET DE L'AMÉRIQUE DU NORD	De la jonction du chemin de fer Européen et du ch. de l'Am. du N. à Fredericton..	5'6	23	23
	De Carleton, (en f. de St. Jean) à Vanceboro'	4'8½	91	
COMP. DE CONSTRUCTION DE CH. DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK.....	De Vanceboro', N.-B. à Bangor, Maine	"	114	205
	De Gibson, en f. de Fredericton, à Cariboo, M	3'6	127	
	De Acker Brook à Woodstock	"	10	
	De la Junction à la rivière Tobique, à Edmunton, en construction.....	"	70	207
<i>(Devant être prolongé jusqu'à la Rivière-du-Loup, province de Québec.)</i>				
<i>Province de la Nouvelle-Ecosse.</i>				
CH. DE FER WINDSOR ET ANNAPOLIS	De Windsor à Annapolis	4'8½		84
CHEMIN DE FER DES COMTÉS DE L'OUEST (en construction).....	De Yarmouth à Digby, et de la jonction à Annapolis	4'8½		90

Chemins de fer des différentes provinces.—Fin.

Chemin de fer.	Description.	Largeur de la voie.	Distance.	
			Milles.	Totale, en milles
<i>Province de la Nouvelle-Ecosse.—Suite.</i>				
CH. DE FER DES COMTÉS DE L'EST...	De New Glasgow au Détroit de Canso, en projet, subvention offerte par le parle- ment local	4-8½	.....	80
CHEMIN DE FER DE LA COMPAGNIE HOULL. DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.	De Westville à la rivière du Milieu, comté de Pictou.....	4-8½	.....	7
<i>Cap-Breton.</i>				
CH. DE F. APP. A DES COMP. HOULL.	Chemin de fer de Campbellton	3-6	.....	2½
	do de la baie Glacée.....	2-8¾	.....	1½
	De Glasgow et Cap-Breton	3-0	.....	19
	De Sydney et Louisburg	3-0	.....	21
	Gowrie.....	3-7½	.....	1½
	International.....	4-8½	.....	14
	Mingan.....	3-6½	.....	1
Sydney.....	4-8½	.....	4	
Victoria.....	4-8½	.....	4	
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
CH. DE F. DE L'ÎLE DU P.-ÉDOUARD.	De Cascumpec à Georgetown.....	3-6	146	198½
	De Tignish à Alberton	"	13½	
	De Mount Stewart à Souris.....	"	39	

WILLIAM KINGSFORD,
Ingénieur contrôleur.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 5 juin 1876.

RAPPORT

Fait, en conformité de "L'ACTE DES STATISTIQUES de chemins de fer," par les compagnies suivantes, indiquant leur capital social et d'emprunt autorisé,—les sommes reçues à l'égard de leur capital ordinaire et privilégié, les actions-débitures ou dette fondée, au 31 décembre 18 , spécifiant le taux pour cent des dividendes pour l'année 18 , sur chacun de ces capitaux, indiquant aussi les emprunts non-remboursés au 31 décembre 18 ; classifiés d'après les différents taux pour cent d'intérêt,—et le capital souscrit à d'autres entreprises, que ces entreprises soient affermées à la compagnie souscrivant ou exploitées par elle, ou qu'elles soient indépendantes.

RAPPORT fait, en conformité de l'Acte des

Nom de la compagnie.	* Capital autorisé au 31 décembre 18 , y compris le capital autorisé comme souscriptions à d'autres entreprises,—que ces entreprises soient affermées à la compagnie souscrivant, ou exploitées par elle, ou qu'elles soient indépendantes.			Actions ordinaires.
	† Par actions.	Par emprunts.	Total.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Compagnie de chemin de fer de Montréal, Portland et Boston.	2,500,000 00		2,500,000 00	281,389 95
Cie. de ch. de fer de la vallée de Massawippi.	{ 750,000 00 50,000 00 800,000 00 }			400,000 00
RAPPORT JUSQU'AU 30 JUILLET 1875.				
Cie. de ch. de fer Grand-Occidental.	28,965,000 00	21,007,609 07	49,972,609 07	25,724,508 84
RAPPORT JUSQU'AU 30 JUIN 1875.				
Cie. du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.	3,000,000 00	1,600,000 00	4,600,000 00	275,240 00
Cie. du ch. de fer Grand-Tronc.....	127,504,991 38 44,296 03	54,075,966 67 Annulé.....	181,580,958 05 44,296 03	53,469,034 12 44,296 03
or	£26,199,655 15 3 9,101 18 6	£11,111,500 0 0 Annulé.....	£37,311,155 15 3	£10,986,787 16 8 9,101 18 6
Chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent (affermé par la Cie. du ch. de fer Grand-Tronc.)	Capital-actions 1ère hypoth. (Ville de Portland) Bons sterling, débetures de 1853. 2me hypothèque. 3me hypothèque.			
Embranchement du chemin de fer Grand-Tronc de Chicago, Détroit et Canada, (affermé par la Cie. du ch. de fer Grand-Tronc.)	Capital-actions... Capital-débet ..			
Chemin de fer de Buffalo et Lac Huron (affermé par la Cie. de ch. de fer Grand Tronc.)	Capital-actions converti en actions du G. T. Actions privilégiées..... Débetures.....			£525,000 00 0 763,558 00 0
Cie. du ch. de fer de Brockville et Ottawa.....	\$500,000 00 Rien.....		\$500,000 00	\$500,000 00
Cie. du ch. de fer de Cobourg, Peterboro et Marmora.				130,440 00
Cie. du ch. de f. du Sud du Canada.	15,000,000 00	8,760,000 00	23,760,000 00	10,174,750 00
do Midland.....	834,114 99	2,360,333 32	3,194,448 31	834,114 99
do du Nord.....				815,200 00
do do pour le semestre expiré le 30 juin 1875.				815,200 00
Cie. de ch. de fer de prolongement du Nord.				

NOTE.—Ce rapport doit être daté et signé par l'officier ou les officiers de la compagnie responsable
* Ceci doit comprendre le capital dont le prélèvement est autorisé par des Actes du Parlement, ou objets devenus caducs, soit par abandon ou autrement.

† Dans les cas où une souscription est autorisée à même le capital existant, il ne doit être rien de son exactitude.

4

Statistiques de chemins de fer, par les compagnies suivantes, etc.

Capital-actions payé au 31 décembre 18 , y compris les souscriptions payées à d'autres entreprises.

Taux des dividendes par cent.	Garanti.	Taux de dividende garanti.	Taux du dividende payé.	Actions privilégiés.	Taux du dividende privilégié.	Taux du dividende payé.	Total du capital-actions payé au 31 déc. 18 .
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
							281,389 95
3 00							400,000 00
				2,161,267 20	5 p. c.....		27,885,776 04
Aucun.....	Subventions. 1,340,368 50	{ aucun } payable.					Et Bonus. 1,615,608 50
				61,869,290 59		Annulé.....	115,338,324 71 44,296 03
Annulé.....				£12,712,867 18 7			£23,699,655 15 3 9,101 18 6
5,000,000 00							
787,000 00							
484,000 00							
1,499,916 00							
713,084 00							
1,074,736 33	8,484,000 00						
1,035,000 00							
	2,169,736 33						
2,555,000 00							
3,715,982 90							
	6,270,982 90						
				\$600,000 00			480,740 00 730,440 00
							10,174,750 00 834,114 99 815,200 00 815,200 00

de son exactitude.

par des législatures provinciales, mais ne doit pas comprendre le capital autorisé seulement par des ajoutés à cet égard à la somme inscrite dans cette colonne, mais seulement à la somme inscrite dans la

RAPPORT fait en conformité de l'acte des

Nom de la compagnie.	Capital prélevé par emprunts et actions-débiteures au 31 décembre 18				
	Emprunts.	Taux d'intérêt.	† Débiteures.	Taux d'intérêt.	Total prélevé par emprunts et actions-déb., au 31 déc. 18
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Cie. de ch. de fer de Montréal, Portland et Boston.			638,000 00	6 p. c.	52,000 00
Cie. du ch. de fer de la Vallée Massawippi.	400,000 00	6 p. c.			400,000 00
RAPPORT JUSQU'AU 31 JUIL. '75.					
Cie. du ch. de fer Grand-Occidental.	4,866 67 2,862,066 67 5,484,733 34	5 p. c. 5½ p. c. 6 p. c.	9,729,148 00	5 p. c.	17,880,814 68
RAPPORT JUSQU'AU 30 JUIN '75.					
Cie. du ch. de fer de Toronto, Grey et Bruce.	1,150,833 67 445,200 00	8 p. c. 7 p. c. ....				1,596,033 67
Cie. du ch. de fer Grand Tronc	29,316,866 11	4 to 8 p. c.	4,380,000 00	5 p. c.	
ou	£3,111,500 0 0 2,912,513 11 8	4 to 8 p. c.	£900,000 00 0	5 p. c.	
Cie. de chemin de fer de Brockville et d'Ottawa.			848,000 00	{ 556,000 00 at 5 p. c. 292,000 00 at 7 p. c.	848,000 00
Cie. de ch. de f. de Cobourg, Peterboro et Marmora.			{ No. 1 200,000 00 No. 2 231,000 00	8 p. c. 8 p. c.	431,000 00
Cie. de ch. de fer du Sud du Canada.	8,429,000 00	7 p. c.			
Cie. de ch. de f. de Midland.	1re déb. hypot. 1,630,333 32 2de déb. hypot. 730,000 00	6 p. c. 6 p. c.			2,360,333 32
Cie. de ch. de fer du Nord ..	Du Gouv't. 2,311,666 66	6 p. c., 1er Priv. " 2nd Priv. " 3me Priv.	1,216,666 66 1,381,646 68 730,000 00	6 p. c.	
do (pour le semestre expiré le 30 juin 1875.)	2,311,666 66	6 p. c., 1er Priv. " 2nd Priv. " 3me Priv.	3,328,313 34 1,216,666 66 1,381,646 68 730,000 00	6 p. c.	
Cie. de ch. de fer de prolongement Nord.	La Cie. du chemin de fer du Nord, ayant été fusionnée depuis juin dernier, avec la Cie. du ch. de f. de Prolong. du N., les débet. de cette dernière au 30 juin '75, s'él. à \$864,320 Lesquelles, avec le capital-actions payé au montant de.....\$13,800 Seront comprises à l'avenir dans le rapport semestriel de la Cie. de ch. de fer du Nord.				6 p. c.

† Il faut faire attention de ne pas confondre les actions-débiteures avec les emprunts par

Statistiques de chemins de fer, par les compagnies suivantes, etc.—Suite.

Total du capital actions payé, et du capital prélevé par emprunts et actions-débiteures, au 31 décembre 1874.	Souscriptions à d'autres compagnies.	OBSERVATIONS.
\$ cts.	\$ cts.	
971,389 95		Ce chemin maintenant en voie de construction, n'est achevé que sur une distance de quinze milles seulement, ce qui fait que le rapport est nécessairement incomplet dans plusieurs points. (Signé), N. A. SMITH, Sec.-Trés.
800,000 00		Ce chemin est affermé aux Cies. des chemins de fer des rivières Conn. & Pass., du Vermont, qui paient les même dividendes qu'à leurs propres actionnaires et paient l'intérêt sur les débiteures. Le dernier dividende a été payé en février 1875. (Signé), S. FOSTER, Sec. & Trés., Rock Island, P.Q.
45,766,590 72	183,270 16	NOTE.—La même en-tête que ci-dessus, excepté qu'à la place du 31 décembre 1875, partout où cette date se trouve, il faut mettre en conséquence, le 31 juillet 1875. (Signé), N. J. POWER, Compt., Hamilton, Ont.
3,211,642 17		(Signé), H. SUTHERLAND TAYLOR, Sec.-Trés.
149,079,486 85		Les montants en monnaie courante, sont de plus réduits en sterling afin de faciliter l'intelligence du rapport semestriel de la compagnie, lorsqu'on le consulte. (Signé), J. HICKSON, Trés.
£30,632,771 5 5		
1,328,740 00		Le montant du capital-actions payé est susceptible de s'augmenter, si l'on convertit en actions payées les vieilles débiteures de la compagnie jusqu'à \$500,000 et plus, en vertu de l'acte de réorganisation passé en 1866. (Signé), C. F. REDHEAD, Secrétaire.
1,161,440 00		(Signé), U. B. CHAMBLISS, Sec. et Directeur-gérant.
18,603,750 00	Aucune.....	(Signé), M. W. LAYSON, Trésorier.
3,194,448 31		(Signé), F. WHITEHEAD, Secrétaire, Port Hope.
6,455,180 00		(Signé), THOS. HAMILTON, Secrétaire.
6,455,180 00		
864,320 00		(Signé), JNO. FOREMAN, Secrétaire.
13,800 00		
878,120 00		

débiteures ordinaires, et de ne pas inscrire la même somme sous les deux en-têtes.

RÉPONSE

A une adresse de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 29 mars 1876, demandant copie des états du capital, du trafic et des frais d'exploitation des chemins de fer de la Puissance, en conformité des dispositions de la loi à cet égard.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 6 avril 1876

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER,

MONTRÉAL, 13 mars 1876;

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre en date du 12ème jour de novembre dernier, j'ai obtenu des différentes compagnies de chemins de fer des états conformes à la formule de l'état que je vous ai adressée dans ma lettre du 18 novembre; et maintenant que je suis en possession des états transmis par les différentes compagnies de chemins de fer, je procède à faire un exposé sommaire des résultats qui y sont indiqués.

Cet exposé sommaire comprend 11 états séparés :—

No. 1.—Etat indiquant le capital prélevé et dépensé sur les chemins de fer de la Puissance ouverts à la circulation.

No. 2.—Etat faisant connaître les faits particuliers aux chemins de fer ainsi ouverts à la circulation, la quantité de leur matériel roulant et autres détails.

No. 3.—Etat indiquant la distance parcourue par les convois, le nombre de voyageurs et la quantité en tonneaux du fret transporté.

No. 4.—Etat désignant les différents articles de fret transporté.

No. 5.—Etat des taux à payer par mille pour les voyageurs.

No. 6.—Etat indiquant les recettes des différents chemins, réparties sous différents chapitres.

No. 7.—Etat contenant les rapports des accidents survenus sur les différents chemins de fer.

No. 8.—Etat indiquant les frais d'exploitation des différents chemins de fer, répartis sous différents chapitres.

No. 9.—Etat spécifiant la longueur, la largeur de la voie ainsi que le matériel roulant, des différentes petites lignes de chemins de fer, qui se rattachent à l'exploitation des houillères à la Nouvelle-Ecosse et au Cap-Breton.

No. 10.—Etat faisant connaître les chemins de fer en voie de construction ainsi que les rapports les plus récents au sujet de leur capital prélevé et dépensé.

No. 11.—Etat des sommes accordées par le gouvernement et les municipalités pour venir en aide aux chemins de fer déjà ouverts à la circulation ainsi qu'à ceux qui sont présentement en voie de construction.

On a demandé ces différents états pour l'année expirée le 30 juin 1875. Ils sont presque tous faits jusqu'à cette date, mais dans deux ou trois cas ils ont été faits jusqu'à une date différente, qui est celle des états préparés par certaines compagnies.

Il y a eu beaucoup de difficulté à obtenir ces états, vu que c'est la première tentative que l'on a faite pour se procurer des statistiques sur les chemins de fer en Canada. La loi qui autorise le ministre à demander des rapports de cette espèce, est loin d'être complète, et je prends la liberté de recommander que l'on prenne des mesures pour ajouter à cette loi des dispositions moins vagues, de manière que le ministre puisse être pleinement autorisé à exiger qu'on lui fournisse tous les renseignements nécessaires et propres à compléter ces états, et que l'on adopte en même temps le système suivi dans différents Etats des Etats-Unis, et requérant que ces rapports soient faits sous serment, sous peine d'amendes dans les cas où l'on manque de se conformer aux dispositions de la loi.

Nul doute que ces rapports, s'ils sont préparés avec exactitude, seront très utiles aux compagnies de chemins de fer elles-mêmes; et il y va autant de leur intérêt que de celui du public qu'elles fournissent les détails les plus complets sur leurs opérations.

En Angleterre, la Chambre de Commerce, en vertu d'un acte du Parlement, a ordonné de suivre une formule de rapport indiquée, et les compagnies de chemins de fer sont tenues de préparer leurs rapports conformément à cette formule. Et depuis un certain nombre d'années cette formule particulière a été le modèle d'après lequel la plupart des compagnies ont fait préparer les états et comptes destinés à leurs actionnaires.

Ce mode de procéder a amené une uniformité fort à désirer dans ces rapports, et qui a permis de faire des comparaisons d'une très grande utilité entre les opérations relatives des différentes lignes de chemins de fer.

Dans l'Etat de New-York, il y a plusieurs années, la législature a prescrit un modèle de formule pour les comptes; et les compagnies de chemins de fer sont tenues, sous peine de fortes amendes, de préparer leurs états en conséquence. Le résultat de cette législation a été de donner un recueil de statistiques les plus complètes et les plus utiles.

Dans l'Etat du Massachusetts, on est fortement occupé du soin de se procurer des états des compagnies de chemins de fer, et il est présenté chaque année à la législation un rapport des plus complets et des plus précieux en fait de tableaux statistiques.

Plusieurs autres Etats ont adopté le même système et en ont obtenu des résultats très satisfaisants.

Je vais maintenant procéder à attirer l'attention sur quelques-uns des faits les plus importants, qui sont mis en lumière par ces Etats :

La longueur totale des chemins de fer que le Canada possède au dont il a le contrôle, était, du 30 juin 1875, de 4,826½ milles.

Mais sur ces chiffres il faut faire les déductions suivantes, pour des sections de chemins de fer, qui appartiennent à des compagnies canadiennes, mais qui se trouvent dans les États-Unis, savoir :—

Chemin de fer Européen et Nord-Américain, section comprise entre Vanceboro' et Bangor.....	115 milles
Chemin de fer Grand Tronc au terminus de Portland et à celui de Détroit, ainsi que la ligne de Rouse's Point.....	228 “
	“
Total.....	343

lesquels étant retranchés du montant total ci-dessus, laissent 4,483 $\frac{1}{2}$ milles de chemins de fer actuellement en opération en Canada.

En portant la population du pays à 4,000,000, il s'en suit que le 30 juin 1875, il y avait un mille de chemin de fer en opération pour à peu près chaque 900 personnes. Il y a une section d'un chemin de fer, qui possède une double voie sur un parcours de 79 milles, je veux parler de la section du chemin de fer "Grand-Occidental," comprise entre Glencoe et Windsor.

La largeur de la voie dans la longueur totale des chemins de fer, varie comme suit, savoir :

5 pieds 6 pouces.....	663 $\frac{3}{4}$
4 “ 8 $\frac{1}{2}$ “	3,251 $\frac{1}{4}$
3 “ 6 “	568 $\frac{1}{2}$
Total.....	4,483 $\frac{1}{2}$

D'après les rapports, le capital total prélevé est comme suit :

Capital-actions ordinaire payé.....	\$109,857,622 40
Actions privilégiées payées.....	68,442,177 64
Actions-débetures payées.....	72,093,391 56
Montants payés et prêtés par le g ^v ernement fédéral	43,332,815 26
“ “ “ Ontario..	1,230,904 65
“ “ “ Québec..	228,526 00
“ par le gouvernement du N.-Brunswick	322,500 00
“ “ de la Nouvelle-Ecosse	.....
“ par les municipalités du g ^v ernement	3,774,620 13
Total.....	\$299,782,557 64

Ces statistiques ne sont pas absolument correctes mais elles sont les plus exactes qu'il soit possible d'extraire des rapports qui ont été transmis.

J'ai cherché, en correspondant, à les obtenir d'une manière aussi complète que possible, mais il est évident qu'il devra s'écouler encore une année avant que les compagnies soient en position de préparer leurs rapports suivant la formule requise.

Pour la même raison, il m'est impossible de donner le coût total de tous les chemins de fer, attendu que certaines compagnies n'ont pas fait leurs rapports de manière que l'on puisse constater ce fait. Au sujet des montants mentionnés dans les rapports comme ayant été payés sur le capital-actions ordinaire, les actions privilégiées et les débetures, je dois signaler le fait que ces montants ne représentent pas ce que les différentes compagnies ont reçu réellement en deniers comptants.

Tous ces montants figurent dans les rapports comme représentant au pair la valeur des débetures émises, sans déduction aucune pour l'escompte, très-considérable dans certains cas, auquel ces débetures ont été négociées.

De la même manière, le coût total du chemin de fer et du matériel roulant ne représente pas correctement leur valeur au comptant, pour la raison que les compagnies ont porté dans leurs rapports, comme faisant partie des frais de construction, l'escompte auquel elles ont émis leurs actions et leurs débetures, et qu'elles ont aussi, dans plusieurs cas, inclus l'intérêt payé, mais qui n'a pas été réalisé.

Comme, dans certains cas, les actions ont été émises à un escompte de pas moins de 81 pour cent de leur valeur au pair, il est évident que le total de cet escompte, ajouté aux frais apparents de construction, ne donne aucune idée juste du coût réel des chemins de fer au comptant.

Nul doute que cette question soit importante en elle-même, et je remarque, dans les rapports qui sont présentés dans les différents Etats, où l'on exige de semblables renseignements, que les Commissaires, qui préparent les tableaux statistiques, se plaignent également qu'il leur est impossible de constater d'une manière certaine le coût réel des chemins de fer, par suite de cette question de l'escompte provenant de l'émission des débetures.

Dans le dernier rapport présenté par les Commissaires de chemins de fer de l'Etat du Massachusetts, cette question se trouve mentionnée d'une manière spéciale, et on y signale le fait que les rapports ne contiennent pas d'état juste ni correct du capital prélevé ni des sommes dépensés, et ce pour les mêmes raisons que je viens d'indiquer moi-même.

Les Commissaires du Massachusetts recommandent que l'on adopte certaines dispositions législatives pour exiger de toutes les compagnies des états préparés d'après une formule uniforme, comme la chose se pratique en Angleterre et dans l'Etat de New-York, et pour pourvoir à une inspection de leurs livres propre à obtenir des renseignements absolument corrects.

En examinant l'Etat No. 2, on trouve que, sur les 4,826 $\frac{1}{2}$ milles ouverts de chemin de fer, il y en a 2,054 $\frac{3}{4}$, qui possèdent des lisses d'acier; 2,746 $\frac{1}{2}$, des lisses de fer, et 25 $\frac{1}{2}$ (chemin de fer de Québec et du lac St. Jean), des lisses de bois. De plus, les lignes d'évitement sur les chemins en opération présentent une longueur de 655 $\frac{1}{2}$ milles.

Les chemins de fer possèdent 966 locomotives, et en ont loué 14, en tout 980, ce qui donne une locomotive pour chaque cinq milles de chemin ouvert au trafic.

Le nombre total de chars à voyageurs et à bagage de toutes espèces, appartenant aux chemins de fer en opération, s'élève à 963, outre 37 qui sont loués, faisant un total de 1,000 chars, ce qui donne un peu plus qu'un char par chaque cinq milles.

Le nombre total de chars couverts, et chars à bestiaux et à plate-forme découverte, appartenant aux chemins de fer en opérations, est de 17,933, non compris 1,314 qui sont loués, faisant en tout 19,247, ce qui donne quatre chars pour chaque mille de chemin.

Il y a 1,050 chars destinés au transport de la houille et du minerai de fer; dans ce nombre se trouvent compris les 900 chars à charbon sur le chemin de fer Intercolonial.

Il y a douze élévateurs pour les grains, appartenant à différents chemins de fer. On compte 126 traverses de chemin à niveaux surveillés par les cantonniers, et on compte 4,653 où il n'y a ni cantonnier ni garde quelconque, sauf un écriteau.

Il y a par-dessus les différentes lignes de chemins de fer 312 ponts, dont les plus bas ont 15 pieds 6 pouces, et les plus hauts 28 pieds au-dessus du niveau des rails.

On compte 58 passages à niveau de chemins de fer, et 95 jonctions plus 52 autres avec des lignes d'embranchement.

La plus forte courbe paraît se trouver sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard: son rayon mesure 400 pieds.

La plus forte courbe, qui vient, ensuite sur ce chemin dont la voie a la même largeur (3 pieds 6 pouces) se trouve sur le chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce; son rayon, en effet, mesure 462.

Quant aux chemins, dont la voie mesure 4 pieds 8 $\frac{1}{2}$ pouces de large, c'est celui de la vallée de Massawippi qui paraît présenter la courbe la plus forte; cette courbe, de fait, a un rayon de 421 pieds.

L'état suivant No. 3 n'est pas aussi complet malheureusement qu'on pourrait le désirer.

Le nombre de milles parcourus par les convois de quelques-uns des chemins de fer n'est pas donné, ce qui fait qu'il est impossible d'établir une moyenne des frais du service des convois par chaque mille pour les différentes lignes de chemin de fer.

Ce point est important, et on devrait avoir soin à l'avenir de se procurer des renseignements corrects à cet égard de chaque compagnie. Il sera très utile de pouvoir comparer les frais du service des convois par chaque mille sur les différentes lignes.

Le nombre total de milles parcourus par les convois, tel qu'établi par le rapport, qui n'est pas complet cependant, est de 17,680,278.

En total, le nombre des passagers transportés est de 5,194,416. et celui des tonneaux de fret reçu est de 5,670,836½. Ces chiffres, néanmoins, sont incomplets ou incorrects.

Les chemins de fer, qui ont transporté le plus grand nombre de voyageurs et la plus grande quantité de tonneaux de marchandises sont :— Premièrement, le Grand-Tronc ; secondement, le Grand-Occidental ; et troisièmement, cette partie du chemin de fer Intercolonial, qui est ouverte au trafic dans les provinces maritimes sur un parcours de 370 milles.

Quant à l'état No. 4, il est tellement incomplet qu'il est impossible d'en tirer aucune déduction satisfaisante.

C'est un tableau important, que les compagnies de chemins de fer devraient être tenues de bien remplir, et qu'elles peuvent préparer à l'avenir sans difficulté. Ce tableau est destiné à faire connaître les différentes variétés de fret transporté, et devra contenir à cet égard des statistiques importantes et précieuses.

L'état No. 5 indique les différents taux exigés par chaque mille pour le transport des diverses classes de voyageurs ; mais il n'y a pas de doute, à mon avis, que les renseignements, qui s'y trouvent contenus, ne sont pas suffisamment corrects pour avoir une grande valeur.

L'état No. 6 fait connaître les recettes totales des différentes lignes de chemins de fer ; leur montant total s'élève à \$19,470,539.91 pour l'année, et se répartit comme suit :—

Transport des voyageurs.....	\$ 6,410,934 57
“ “ marchandises.....	12,073,570 51
Malles et fret par exprès.....	693,250 41
Provenant d'autres sources.....	292,784 42

Comme deux des chemins de fer, celui de la Vallée du Massawippi et celui du Sud-Est, ont été affermés à la compagnie du chemin de fer du Passumpsic, aux États-Unis, ces deux lignes n'ont pas transmis de rapport de leur trafic.

L'état No. 7 montre tous les frais d'exploitation des différents chemins de fer, qui s'élèvent à la somme de \$15,775,532.50, répartie comme suit :

Entretien des lignes et des constructions.....	\$3,548,585 13
Fonctionnement et réparation des locomotives.....	4,679,270 95
Fonctionnement et réparation des chars.....	1,543,607 84
Dépenses générales et d'exploitation.....	5,653,079 00
Dépenses des chemins de fer Européen et Nord-Américain non classifiées.....	350,989 58

Ces deux derniers états sont beaucoup plus corrects que plusieurs des autres, et si l'on indique correctement à l'avenir le nombre de milles parcourus par les convois, on pourra puiser dans ces états des renseignements comparativement précieux et importants.

D'après ces deux derniers états il est constaté que les recettes totales de tous les chemins de fer se sont élevées à \$19,470,539.91, tandis que les dépenses totales ont atteint \$15,775,532.50, ce qui établit un bénéfice de \$3,695,007.41. Ces chiffres donnent une moyenne d'un peu plus de 81 pour cent des recettes totales comme représentant les frais d'exploitation de tous les chemins de fer dans le pays.

Le bénéfice ci-dessus de \$3,695,007.41 représente un intérêt de cinq pour cent par année sur un capital total d'environ \$74,000,000, ce qui équivaut à environ \$15,000 par mille pour chaque mille de chemin de fer construit.

Le montant total des débetures établi par l'état No. 1, dépasse quelque peu \$72,000,000, de manière que le montant actuel des recettes nettes suffit à peu près à payer cinq pour cent sur le total de la dette garantie par débetures, tout en ne laissant rien à porter au capital-actions, ou aux emprunts faits par les différents gouvernements ou les municipalités.

Le taux de l'intérêt sur la dette des chemins de fer, garantie par débetures, varie de six à huit pour cent.

Les recettes totales pour chaque mille ouvert de chemin de fer, donne en moyenne une recette de \$4,000 par mille, tandis que tous les frais d'exploitation donnent en moyenne une dépense de \$3,270 par chaque mille.

L'état No. 8 rend compte des accidents survenus pendant l'année et classifiés d'une manière convenable. Malheureusement cet état n'est pas complet.

Les compagnies suivantes déclarent qu'elles n'ont pas tenu de registre des accidents qui sont arrivés, savoir : la compagnie du chemin de fer du Sud, et celle de Toronto, Grey et Bruce. Plusieurs autres n'ont pas fourni de renseignements à ce sujet, sans dire distinctement si elles gardent le silence à cet égard, soit parce qu'il n'est pas arrivé d'accident, soit parce qu'il n'y a pas eu de registre de tenu.

Ces compagnies ne se sont donc pas conformées à la loi qui exige que l'on fasse rapport au bureau des Travaux Publics de chaque accident survenu dans les 48 heures qui suivront tel accident, avec un état dûment assermenté de tous les accidents qui sont arrivés pendant chaque semestre.

On trouve dans les rapports, qui ont été transmis, les renseignements suivants :—

TUÉS.

Voyageurs.....	11
Employés.....	40
Autres personnes.....	41
	—
Total des personnes tuées.....	92

BLESSÉS.

Voyageurs.....	25
Employés.....	226
Autres personnes.....	28
	—
Total des personnes blessées.....	279

Le nombre total des voyageurs transportés est porté dans l'Etat No. 3, à 5,190,416, de sorte que sur chaque 471,856 voyageurs ainsi transportés, il y en a un qui a reçu des blessures.

L'Etat No. 9 fait connaître les différentes houillères à la Nouvelle-Ecosse et au Cap-Breton, qui possèdent de petites lignes de chemins de fer, leur permettant d'expédier leur charbon par mer, ainsi que la largeur de la voie de ces différentes lignes, et le matériel roulant employé dans ce but.

D'après cet état, il paraît qu'à la Nouvelle-Ecosse il y a six houillères d'exploitées, ayant une longueur totale de 41½ milles de chemins de fer, dont 16 milles pos-

sèdent une voie large de 5 pieds 6 pouces, et $25\frac{1}{4}$ milles, une voie large de 4 pieds $8\frac{1}{2}$ pouces. Sur ces lignes d'embranchement on emploie 14 locomotives, et 557 chars à charbon. Il y a trois de ces compagnies, Les Houillères de la Vallée, de l'Acadie et de Spring Hill—Vale, Acadia et Spring Hill Colliery—qui n'ont pas de chars à charbon, qui leur sont fournis par l'Intercolonial, qui transporte la houille sur une partie du chemin de fer.

Au Cap-Breton, il y a neuf houillères, qui possèdent des chemins de fer destinés au transport de la houille aux ports de chargement et à d'autres fins, et qui ont une longueur totale de $68\frac{1}{2}$ milles. La largeur de la voie varie de deux pieds $8\frac{1}{2}$ pouces à 4 pieds $8\frac{1}{2}$ pouces.

Il y a 16 locomotives et 873 chars à charbon d'employés sur ces lignes.

La longueur totale de toutes ces lignes d'embranchement est de $109\frac{1}{2}$ milles, et on y emploie 29 locomotives et 1,430 chars.

L'Etat No. 10 fait connaître les chemins de fer actuellement en voie de construction et qui n'étaient pas encore ouverts au trafic le 30 juin 1875.

Cet Etat comprend tous les chemins de fer, ceux qui se construisent par des compagnies particulières, comme ceux qui se construisent par les gouvernements.

Le nombre total de milles est de $2,330\frac{1}{2}$, dont $2,232$ milles ont une voie large de 4 pieds $8\frac{1}{2}$ pouces, et 98 milles, une voie large de 3 pieds six pouces.

L'état indique, d'après les rapports transmis par les compagnies, les montants souscrits tant à compte du capital-actions qu'à compte du capital-débetures, et fournit des renseignements à l'égard du montant des emprunts, des subventions, des souscriptions au capital-actions et au capital-débetures de la part du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, ainsi qu'à l'égard du montant des emprunts, des subventions et des souscriptions au capital-actions et au capital-débeture de la part des municipalités.

Il indique également le montant total souscrit ainsi que la dette flottante dans tous les cas où ces renseignements ont été fournis par les compagnies.

Les statistiques dans bien des cas sont nécessairement incomplètes, comme les chiffres varient toujours indubitablement à mesure que les travaux avancent.

Cet état fait voir les chemins de fer qui se construisent par le gouvernement fédéral, savoir : cette partie de l'Intercolonial qui n'est pas encore ouverte, et les différentes sections du chemin de fer du Pacifique qui avaient été données à l'entreprise en vertu des contrats du 30 juin 1875.

Un grand nombre d'autres lignes, outre celles mentionnées dans cet état, ont été incorporées par les législatures des différentes provinces, et ont reçu la promesse de subventions plus ou moins considérables, tant de la part des gouvernements de ces différentes provinces que de la part des municipalités qu'elles traversent.

Mais comme l'on n'a pas encore entrepris la construction de certains travaux, propres à démontrer qu'il y a lieu de croire que ces lignes seront achevées, il n'a pas été jugé convenable de faire mention de ces lignes dans cet état.

Ainsi, des lignes, comme celle du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest, celle du chemin de fer des comtés de Victoria et du Prince-Edouard, dans la province d'Ontario, et grand nombre d'autres, qui ont été incorporées et à qui les gouvernements et les municipalités ont promis de l'aide, n'ont pas été mentionnées dans cet état, sur le principe, comme je l'ai déjà dit, qu'on ne doit inclure que les lignes sur lesquelles on a réellement commencé à faire certains travaux.

L'état No. 11 indique le montant total des subventions accordées par le gouvernement fédéral, les gouvernements locaux et les municipalités aux chemins de fer en opération ou qui ont été réellement commencés, mais non à ceux qui ne l'ont pas encore été.

De fait, cet état comprend les $4,826\frac{1}{2}$ milles de chemin ouverts, ainsi que les $2,330\frac{1}{2}$ autres milles, qui sont en voie de construction, tel qu'indiqué dans l'Etat No. 10.

10. Le montant total dépensé au 30 juin 1875, par le gouvernement fédéral sur les emprunts ou les subventions pour le Grand-Tronc, le chemin de fer du Nord et celui de Windsor et Annapolis, et réuni à la somme dépensé sur l'Intercolonial et le

chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard ainsi que pour les frais d'exploitation et les travaux de certaines parties du chemin de fer du Pacifique actuellement en voie de construction, etc., s'élevait au 30 juin 1875, à\$60,330,921 33

Du gouvernement d'Ontario, souscriptions ou emprunts pour lesquels le gouvernement d'Ontario est responsable à l'égard des chemins de fer, ouverts sur tout leur parcours ou actuellement en voie de construction.....	2,716,199 65
Du gouvernement de Québec.....	3,434,571 00
Du gouvernement du Nouveau-Brunswick.....	932,000 00
Du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.....	1,205,000 00

Le montant total payé par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, ou pour lequel ces divers gouvernements sont responsables à l'égard des chemins de fer ouverts, au trafic ou actuellement en voie de construction, s'élevait au 30 juin, 1875, à\$68,618,691 98

2o. Le montant pour lequel les municipalités étaient responsables au 30 juin, 1875, à l'égard des chemins qui se trouvaient soit ouverts au trafic, soit alors en voie de construction, se répartissait comme suit :—

Dans Ontario.....	\$5,474,574 93
Dans Québec.....	3,698,000 00
Dans le Nouveau-Brunswick.....	168,500 00
Dans la Nouvelle-Ecosse.....	159,562 00
Total.....	<u>\$9,500,636 93</u>

La somme totale pour laquelle le gouvernement et les municipalités étaient responsables au 30 juin 1875, à l'égard des chemins de fer qui se trouvent soit ouverts au trafic, soit alors en voie de construction s'élève à.....\$78,119,328 91

Il est juste de faire observer ici que le gouvernement de Québec, depuis le 31 juin dernier, a pris d'autres mesures pour faire achever le chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidental, ainsi que celui de la Rive Nord, attendu que les compagnies, chargées de la construction de ces chemins, n'ont pas commencé les travaux aux termes des premières conventions.

En vertu des nouveaux arrangements conclus, le coût total de l'entreprise, moins le montant représenté par les subventions des municipalités, sera à la charge du gouvernement de Québec, dont la responsabilité, en conséquence, à l'égard de ces deux chemins de fer, sera beaucoup plus grande que ne l'indique le présent état.

La subvention accordée par les municipalités reste la même.

Il suffit seulement de répéter, au sujet de cet état, qu'un grand nombre de chemins de fer, qui ont été incorporés, et auxquels des subventions ont été promises, ne s'y trouvent pas mentionnés par le fait que les travaux de construction n'ont pas été réellement commencés.

Dans le prochain rapport annuel, il sera fait mention indubitablement de tous les nouveaux chemins de fer, qui pourront avoir été commencés, et on y inclura les statistiques qui les concernent.

Je crois avoir présenté maintenant un exposé sommaire de tous les états ci-joints, et il ne me reste qu'à répéter la recommandation que j'ai faite vers le commencement de ce rapport : c'est que le ministre des Travaux Publics devrait être investi d'une autorité suffisante pour exiger des différentes compagnies de chemins de fer des rapports faits sous serments, sous peine d'amendes dans le cas où elles manqueraient de les fournir suivant la formule proscrite et dans le temps voulu.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. C. BRYDGES,

Surintendant Général des chemins de fer du Gouvernement.

F. BRAUN, écr., Secrétaire du
Département des Travaux Publics, }
Ottawa.

No. 1.—ÉTAT SOMMAIRE du capital,

No.	NOM DU CHEMIN DE FER.	Nom. de milles.	CAPITAL-ACTIONS ORDINAIRE.		
			Autorisé.	Souscrit.	Payé.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1	Brockville et Ottawa.....	57½	500,000 00	483,980 00	483,980 00
2	Canada Central.....	70½	8,000 00	8,000 00	8,000 00
3	Cie. du Sud du Canada.....	322½	15,000,000 00	10,180,500 00	10,180,500 00
4	Carillon et Grenville.....	13	200,000 00	100,000 00	94,000 00
5	Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	47	600,000 00	600,000 00	600,000 00
6	Européen et Nord Américain.....	280	12,000,000 00	3,957,450 00	3,957,450 00
7	Fredericton.....	23	600,000 00	321,160 00	321,160 00
8	Grand Tronc.....	1388½	65,679,996 82	53,513,330 15	53,477,803 48
9	Atlantique et St. Laurent.....				5,000,000 00
10	Chicago, Détroit et Jonction Canada G. T.....				1,074,736 33
11	Buffalo et Lac Huron.....			Converti en actions du G. T.....	
12	Grand-Occidental.....	797½	26,744,500 00	26,744,500 00	25,724,508 84
13	London et Port Stanley.....			441,550 00	441,550 00
14	Wellington, Grey et Bruce.....		1,500,000 00	221,200 00	221,200 00
15	Hamilton et Lac Erié.....	33	400,000 00	146,400 00	142,241 00
16	Intercolonial.....	370			
17	do Division Nord.....	83½			400,000 00
18	Vallée de Massawippi.....	36½	800,000 00	400,000 00	400,000 00
19	Midland.....	129			834,114 99
20	Montréal, Portland et Boston.....	15	2,500,000 00	344,300 00	281,789 95
21	Nouveau-Brunswick et Canada.....	120	2,283,000 00		1,178,000 00
22	Cie. de Cons. du C. de F. du N.-Brunswick Nord.....	99			
23	do.....	167½	815,200 00	815,200 00	815,200 00
24	Ile du Prince-Édouard.....	198½			96,210 00
25	Québec et Lac St. Jean.....	25½	5,000,000 00	107,900 00	42,100 00
26	St. Laurent et Industrie.....	12	48,000 00	42,100 00	
27	St. Laurent et Ottawa.....	59	2,710,090 80		
28	Sud-Est.....	44	2,000,000 00	1,328,160 00	833,251 00
29	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43		197,100 00	193,350 00
30	Toronto et Nipissingue.....	80		325,000 00	275,240 00
31	Toronto, Grey et Bruce.....	191	3,000,000 00		
32	Welland.....	16½	1,000,000 00		798,712 03
33	Whitby et Port Perry.....	20	300,000 00	158,986 14	110,521 89
34	Windsor et Annapolis.....	84	2,433,333 00	1,467,300 00	1,467,300 00
					109,052,919 51

nombre de milles, etc., des chemins de fer ouverts au trafic.

No.	NOM DU CHEMIN DE FER.	Nom. de milles.	CAPITAL-ACTIONS PRIVILÉGIÉ.			ACTIONS-DEBENTURES.			Taux d'intérêt.
			Autorisé.	Souscrit.	Payé.	Autorisé.	Souscrit.	Payé.	
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1	Brockville et Ottawa.....	57½							5 et 7
2	Canada Central.....	70½				848,000 00	848,000 00	848,000 00	6
3	Cie. du Sud du Canada.....	322½				1,330,000 00	1,330,000 00	1,330,000 00	7
4	Carillon et Grenville.....	13				14,360,000 00	9,198,961 62	9,198,961 62	8
5	Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	47							6
6	Européen et Nord Américain.....	280	400,000 00	400,000 00	400,000 00				4 et 8
7	Fredericton.....	23							
8	Grand Tronc.....	1388½				200,000 00	100,000 00	82,000 00	
9	Atlantique et St. Laurent.....					61,904,817 24	53,107,566 12	18,554,232 78	3,484,000 00
10	Chicago, Détroit et Jonction Canada G. T.....								
11	Buffalo et Lac Huron.....								1,095,000 00
12	Grand-Occidental.....	797½			2,555,000 00				3,715,982 20
13	London et Port Stanley.....				2,161,267 20	2,161,267 20	2,161,267 20	17,884,513 34	17,884,513 34
14	Wellington, Grey et Bruce.....							600,000 00	427,400 00
15	Hamilton et Lac Erié.....	33						2,589,066 66	2,589,066 66
16	Intercolonial.....	370						825,000 00	825,000 00
17	do Division Nord.....	83½							
18	Vallée de Massawippi.....	36½							
19	Midland.....	129						400,000 00	400,000 00
20	Montréal, Portland et Boston.....	15						2,350,300 00	1,917,218 45
21	Nouveau-Brunswick et Canada.....	120						1,749,000 00	1,834,733 32
22	Cie. de Cons. du C. de F. du N.-Brunswick Nord.....	99							
23	do.....	167½						610,000 00	610,000 00
24	Ile du Prince-Édouard.....	198½						610,000 00	610,000 00
25	Québec et Lac St. Jean.....	25½							
26	St. Laurent et Industrie.....	12							
27	St. Laurent et Ottawa.....	59							
28	Sud-Est.....	44							
29	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43							
30	Toronto et Nipissingue.....	80							
31	Toronto, Grey et Bruce.....	191							
32	Welland.....	16½							
33	Whitby et Port Perry.....	20							
34	Windsor et Annapolis.....	84							
					68,442,177 64			1,600,000 00	691,000 00
								1,322,533 67	891,000 00
									1,322,533 67
									957,273 33
									160,000 00
									160,000 00
									973,333 30
									973,333 30
									72,075,391 56

No. 1.—ETAT SOMMAIRE du capital,

No.	EMPRUNTS OU SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT.				EMPRUNTS OU SUBVEN	
	Nom du Gouvernement.	Emprunt.	Subventions.	Souscription aux actions ou déb'tures.	Payé.	Emprunt. Subvention.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1	Ontario		186,825 00			75,000
2	Ontario		147,858 65		147,858 65	322,500 00
3	Ontario		18,740 00		18,740 00	113,500 00
4	Ontario		230,000 00		230,000 00	80,000 00
5	Nouv. Brunswick	15,142,633 33			15,142,633 33	82,500 00
6	Puissance					
7	Puissance					
8	Puissance					
9	Puissance					
10	Puissance					
11	Puissance					
12	Puissance					
13	Puissance					
14	Ontario		241,276 00		241,276 00	682,000 00
15	Ontario		67,000 00		67,000 00	165,000 00
16	Puissance		18,173,800 25		18,173,800 25	
17	Puissance		3,496,739 50		3,496,739 50	
18	Puissance					
19	Ontario		40,800 00		40,800 00	132,000 00
20	Québec		85,000 00		14,000 00	25,000 00
21	Nouv. Brunswick		325,000 00	250,000 00	592,500 00	47,500 00
22	Puissance		17,500 00			
23	Ontario		196,188 00		2,507,854 67	241,980 00
24	Puissance	2,311,666 67				
25	Puissance		3,114,735 11		3,114,735 11	
26	Québec		48,171 00		48,171 00	
27	Québec					
28	Québec		443,000 00		166,355 00	6,000 00
29	Ontario					
30	Ontario		104,860 00		104,860 00	386,500 00
31	Ontario		374,182 00		376,448 00	963,920 50
32	Puissance		2,266 00			
33	Ontario		40,000 00		40,000 00	97,094 93
34	Puissance		1,090,974 40		1,090,974 40	
		17,454,300 00	28,444,915 91	250,000 00	45,614,745 91	75,000 3,345,495 43

nombre de milles, etc., des chemins de fer ouverts au trafic.—*Suite.*

TIENS DES MUNICIPALITÉS.	CAPITAL-TOTAL.		DETTE FLOTTANTE.		Coût total du chemin et montant roulant.	OBSERVATIONS.
	Souscription aux actions et débent' res	Payé.	Souscrit.	Payé.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		
			1,331,980 00	1,331,980 00		
			1,338,000 00	1,338,000 00		
		320,052 11	19,849,820 27	19,847,372 38	1,510,055 91	7 18,429,783 32
			100,000 00	94,000 00	16,000 00	7 110,000 00
		113,500 00	1,132,240 00	1,132,240 00		1,400,042 56
			3,957,450 00	3,957,450 00		12,398,674 50
		80,000 00	713,160 00	713,160 00		713,160 00
		82,500 00	149,161,986 83	149,161,986 83		147,404,943 23
			8,484,000 00	8,484,000 00		8,484,000 00
			2,169,736 33	2,169,736 33		2,169,736 33
			6,270,982 20	6,270,982 20		6,270,982 20
			46,790,280 54	45,769,024 05		39,826,622 22
			868,950 00	868,950 00		1,008,939 00
		682,000 00	3,733,542 66	3,733,542 66	79,012 45	7 2,892,622 88
		165,000 00	1,203,400 00	1,199,241 00	555,000 00	*6 850,570 57
				18,173,800 25		18,173,800 25
				3,496,739 50		3,496,739 50
			800,000 00	800,000 00		800,000 00
		123,000 00	2,832,648 31	2,832,648 31	311,677 26	7 3,724,205 74
		32,000 00	486,300 00	320,789 95	52,000 00	
		47,500 00	2,598,000 00	2,598,000 00	28,000 00	7 3,506,000 00
		241,980 00		7,778,862 01	279,294 32	
				3,114,735 11		3,114,735 11
		10,000 00	10,000 00	244,381 00		244,501 00
				42,100 00		60,000 00
			1,136,902 53	1,136,902 53	261,049 36	* 1,359,070 06
		578,000 00	3,249,160 00	1,893,606 00		1,320,000 00
			1,379,460 00	1,364,282 59	272,291 12	7 to 10 1,600,000 00
			2,987,902 17	2,938,142 17	730,595 46	3,668,737 63
				1,755,985 36		1,226,390 91
		10,000 00	466,081 07	407,616 82	122,823 75	9 486,242 09
			3,531,607 73	3,531,607 73	538,978 46	5 3,717,917 19
		630,000 00	3,774,620 13	298,501,854 75		

No. 2.—ETAT sommaire des faits particuliers aux

No.	Nom du chemin de fer.	Longueur totale garnie de rails.		Longueur des voies d'évitement.	Poids des rails en livres par verge.	
		Rails de fer.	Rails d'acier.		Rails de fer.	Rails d'acier.
1	Brockville et Ottawa.....	57½		7	60	
2	Canada Central.....	70½		18	60	
3	Cie. du Sud du Canada.....	87½	235	33½	60	60
4	Carillon et Grenville.....	15		8	65	
5	Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	47		3	56	
6	Européen et Nord Américain.....	280		14	56	
7	Frédéricton.....	23		1½	56	
8	Grand-Tronc.....	444	944½	208	65	65
9	Grand-Occidental.....	226	571½	178½	66	66
10	London et Port Stanley.....					
11	Wellington, Grey et Bruce.....				50 et 66	57
12	Hamilton et Lac Erié.....	33		2	56	
13	Intercolonial.....	162	208	48½	56 et 67	57½
14	do Division Nord.....		83½	3		58
15	Cie. de la Vallée de Massawippi.....	36½		1	56	
16	Midland.....	129		14½	56	
17	Montréal, Portland et Boston.....	15			56	
18	Nouveau-Brunswick et Canada.....	120		14	56	
19	Cie. de const. du ch. de f. du N.-Brunswick	99		7	40	
20	Nord.....	167½		43	56	
21	Ile du Prince-Edouard.....	198½		8	40	
22	Québec et Lac. St. Jean.....	Bois 25½		1½		
23	St. Laurent et Industrie.....	12			40	
24	St. Laurent et Ottawa.....	50	9	6½	56	60 et 72
25	Sud-Est.....	44		4	56	
26	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43		5		
27	Toronto et Nipissingue.....	76½	3½	8	40	56
28	Toronto, Grey et Bruce.....	191		15	40 à 56	
29	Welland.....	16½		5½	56	
30	Whitby et Port Perry.....	20		2½	56	
31	Windsor et Annapolis.....	84		3½	50 à 67	
	Lisses en bois.....	2,746½	2,054½	655½		

chemins de fer ainsi ouverts et de leur matériel roulant.

Nombre des locomotives.		Nombre de chars de 1re classe.		Nombre de chars de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de chars à bagage, de la malle et d'express.		Nombre de chars à animaux et à fret.		Nombre de chars plate-formes.	
à la cie.	loués	à la cie.	loués	à la cie.	loués	à la cie.	loués	à la cie.	loués	à la cie.	loués
9		4		1		3		25		148	
3		3		3		2		19		22	
33	6	18				11		1,033	450	234	
4		2		4		4				3	
5		3				1		1		50	
26		21 tout. esp.								353	
2		3		2		2		6		11	
434		163	30	111		84		5,457	800	2,116	
216		98		61		43		3,594		1,030	
3	1	4				2		13		16	
80		40		29		22		300		578	
8		3		4		3		150		149	
17		8		9		5		64		250	
1		2				1		5		20	
11		4		8		2		17		120	
		6		1		5		20		52	
31		18		6		10		201		532	
14		14		9		5		128		37	
3				4				1		50	
2		2		2				6		12	
9		10		6		6		63		45	
	5		3			2	2				
12		7		10		3		85		201	
20		12				6		205		236	
3		3		1		5		120		13	
1	2		1				1		10		54
11		6		6		5		70		72	
966	14	454	34	277		232	3	11,583	1260	6,350	54

No. 2.—ETAT SOMMAIRE des faits particuliers aux

No.	Nombre de chars à charbon.		Nombre des traverses par mille.	Espèce de garnitures pour chemins de fer.	Nombre des éleveurs à grains.	Nombre de passages de traversée à niveau.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.
	à la cie.	loués				Gardés par les cantonniers.	Non gardés.	
1			2,600	38 m. éclisses, 19½ m. coussinets de fer			42	1
2			2,600	48 do 22 do				3
3			2,800	boulons d'éclisses			291	10
4			1,760	coussinets en fer forgé			1	7
5		150 minéral	2,650	do et éclisses			1	31
6				éclisses				
7			2,300	do				6
8			2,500	do et coussinets	4	34	1,166	108
9			2,640	do	2	86	716	120
10				do				
11			2,340	do			191	4
12			2,510	do			82	6
13		900	2,500	éclisses, coussinets à manchon et coussinets simples, en fonte		1	845	19
14			2,300	éclisses			38	3
15			2,100	coussinets de joint			20	1
16			2,250	éclisses et coussinets		1	279	6
17				éclisses			31	1
18			2,600	do			60	1
19				do				1
20			2,400	do	2	1	420	10
21			2,200	do			119	
22				coins d'érable				
23			2,000	éclisses			8	
24			2,640	éclisses, joints à manchon et coussinets de fer		2	66	5
25			2,640	do			27	
26			2,600	do			84	1
27			2,113	éclisses				
28			2,112	do			23	3
29			2,650	do et coussinets	2		29	
30			2,400	do			74	1
31			2,640	do				
	1,050				12	126	4,655	312

chemins de fer ainsi ouverts et de leur matériel roulant.—Suite.

Hauteur des ponts au-dessus de la voie depuis le niveau des rails.	No. de passages à niveau des autres chemins de fer.	No. de jonctions avec d'autres chemins de fer.	No. de jonctions avec des lignes d'embranchement.	Rayon de la plus forte courbe.	No. de pieds par mille du plus fort niveau.	Largeur de la voie.	
19		2	1		45	5 6	
17		1			5	5 6	
19	8	9	2	1,432	15	4 8½	
16				1,910	100	5 6	
	1	2		573	96	5 6	
						5 6	115 milles aux Etats-Unis.
		1			60	5 6	
15 6 p. à 28	15	41	11	1,100	52½	4 8½	
18	14	8	13	1,910	52	4 8½	
						4 8½	
18	1	1	1	1,146	70	4 8½	
22	3	3		1,146	82	4 8½	
15 7 p. à 30		1	10	694	71½	4 8½	
19 3 p.		1		1,320	65	4 8½	
19		3	1	442	80	4 8½	
18 6 p.	2	1	1	600	65	4 8½	Affermé au ch. de fer du Passumpsic, E.-U.
18	1	2		1,368	66	4 8½	
18	1	1	3	1,910	60	5 6	
20			1	573	85	3 6	
18	4	3	2	1,432	63	5 6	
			2	400	74	3 6	
	1					4 8½	
					65	4 8½	
16		1	1	1,146	52½	4 8½	
		3	1	819	52	4 8½	Affermé au ch. de fer du Passumpsic, E.-U.
18		2				4 8½	Affermé au ch. de fer Central du Vermont.
	1	2		600	106	3 6	
17	2	1	1	462	110	3 6	
17	3	4		1,930	84	4 8½	
	1	1		1,438	105	4 8½	
20		1	1	699	75½	4 8½	
	58	95	52				

LARGEUR DE LA VOIE.		
Pds.	pcs.	Milles.
5	6	778½
4	8½	3,479½
3	6	568½
Total.....		4,826½

No. 3.—ETAT SOMMAIRE des opérations de l'année

No.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Nombre de milles parcourus par les convois.				Nombre de milles parcourus par les locomotives.
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Convois mixtes.	Total des milles parcourus par les conv.	
1	Brockville et Ottawa.....	57½					235,093
2	Canada Central.....	70½					
3	Cie. du ch. de fer du Sud Canada...	322½	272,987	490,879	353,988	1,117,854	1,117,854
4	Carillon et Grenville.....	13	18,500	3,000		21,500	22,500
5	Cobourg, Peterboro et Marmora.....	47		6,400	24,000	30,400	31,600
6	Européen et Nord Américain.....	280					
7	Frédéricton.....	23			43,684	43,684	45,000
8	Grand-Tronc.....	1,388½	2,240,995	5,272,557	529,511	8,043,063	10,801,730
9	Grand-Occidental.....	797½	1,259,633	1,831,662		3,091,295	4,103,931
10	London et Port Stanley.....						
11	Wellington, Grey et Bruce.....						
12	Hamilton et Lac Érié.....	33	32,086		21,658	53,744	53,744
13	Intercolonial.....	370	367,135	425,624		792,759	1,031,152
14	Intercolonial (Division Nord).....	83½		1,790	26,401	28,191	32,964
15	Cie. du ch. de fer de la Vallée de Massawipi.....	36½					
16	Midland.....	129	375,972	1,261,368		1,637,340	286,583
17	Montréal, Portland et Boston.....	15					
18	Nouveau-Brunswick et Canada.....	120		42,019	73,615	115,634	117,744
19	Cie. de construction de ch. de fer du Nouveau-Brunswick.....	99			38,750	38,750	
20	Nord.....	167½	173,756	251,852	68,681	494,289	714,107
21	Cie. de ch. de fer de l'Île du Prince Édouard.....	198½	2,544		28,787	31,331	35,555
22	Québec et Lac St. Jean.....	25½					
23	St. Laurent et Industrie.....	12			9,600	9,600	
24	St. Laurent et Ottawa.....	59	104,424	11,824	29,590	145,838	198,863
25	Sud-Est.....	44					
26	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43	32,390	42,678		75,068	
27	Toronto et Nipissingue.....	80	230,517	1,123,819		1,354,336	214,979
28	Toronto, Grey et Bruce.....	191		122,748	177,567	300,315	366,387
29	Welland.....	16½	32,500	20,321	1,200	54,021	1,336
30	Whitby et Port Perry.....	20		1,640	19,600	21,240	24,175
31	Windsor et Annapolis.....	84	62,914		117,012	179,926	197,729
	Totaux.....	4,826½	5,206,353	10,910,181	1,563,644	17,680,178	

et du nombre de milles parcourus par les convois.

Nombre total des voyageurs transportés.	Fret reçu en tonnes de 2,000 lbs.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs.	Moyenne de la vitesse des convois de fret.	Moyenne du poids des convois de voyageurs. Tonneaux.	Moyenne du poids des convois de fret en mouvement. Tonneaux.
		Milles par heure.	Milles par heure.		
70,231	104,098	20	12	98	360
		20	12	98	360
	390,798	32	15	144	366
40,952	5,813	25	18		
1,385	42,184	15	12	80	80
27,009	12,000	24	20		
2,034,469	1,892,193	24	12	140	383
1,430,934	1,408,175	26	13		
71,156	46,018	30	17		
566,735	360,224	24	13	100	300
14,359	6,533	16	16		
114,591	136,376	20	15		
34,167	84,042	20	12	105	130
12,003	15,542	18	18		
237,460	252,449½	25	15	63½	310
17,976	4,811	14	14	69½	69½
9,779	11,600	12	12	86	86
79,525	49,495	20	12	100	170
33,397	411,020	20	10		
88,685	104,257½	20	12	40	280
103,950	128,000	20	12	95	365
78,054	94,892	22	16	125	400
15,616	42,525½	15	15		
107,983	67,790	22	14	100	200
5,190,416	5,670,836½				

115 milles aux États-Unis.

} Comp. dans les états du G. Occid.

Pour 8 mois.

Ligne non ouverte avant le 1er juil. 75.

Non en opération.

Affermé au c. de f. du Passumpsic (E U)
Affermé au c. de f. Central du Vermont

No. 4.—ÉTAT SOMMAIRE désignant

No.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Farine.		Grains.		Animaux vivants.	
			Barils.	Tonnes.	Boisseaux.	Tonnes.	Nombre.	Tonnes.
1	Brockville et Ottawa	57½		9,300*				860
2	Canada Central.....	70½						
3	Cie. du ch. de fer du Sud du Canada	322½						
4	Carillon et Grenville.....	13						
5	Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	47	1,803	180	5,982	179½		
6	Européen et Nord Américain.....	280						
7	Frédéricton.....	23	15,000	1,650	3,000	50	100	80
8	Grand-Tronc.....	1,388½						
9	Grand-Occidental.....	797½	1,536,464	153,646	10,640,353	278,626	774,325	136,934
10	London et Port Stanley.....							
11	Wellington, Grey et Bruce.....							
12	Hamilton et Lac Erié.....	33						
13	Intercolonial.....	370	213,395	21,340	243,039	4,860	18,767	7,633
14	do Division Nord.....	83½	2,521	252	3,210	58	55	27
15	Cie. de la Vallée de Massawippi.....	36½						
16	Midland.....	129	76,535	7,653	706,656	20,690		1,000
17	Montréal, Portland et Boston.....	15						
18	Nouv.-Brunswick et Canada.....	120						
19	Cie. de const. du ch. de fer du N.-B.	99						
20	Nord.....	167½	129,744	14,015	1,267,362	35,808		
21	Ile du Prince-Edouard.....	198½						
22	Québec et Lac St. Jean.....	25½						
23	St. Laurent et Industrie.....	12						
24	St. Laurent et Ottawa.....	59		815½		9,481½		
25	Sud-Est.....	44						
26	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43						
27	Toronto et Nipissingue.....	80	35,533	3,553½	518,565	12,559½		1,761
28	Toronto, Grey et Bruce.....	191	78,720	7,972	798,392	15,965	16,981	5,660
29	Welland.....	16½	29,991	3,333	2,284,411	81,212		
30	Whitby et Port Perry.....	20	11,479	1,148	352,166	4,490½	272	170
31	Windsor et Annapolis.....	84	30,824	3,083			14,237	2,450

le fret transporté.

Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Produits manufacturés.	Tous autres articles.	Poids total du fret transporté	Observations.
Pieds.	Ton.	Cordes.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	
	66,280			24,773	2,885	104,098	Grains compris.
						390,798	
				5,813		51,176½	
4,557,500	28,750	1,830	2,745		19,322	160,080	115 milles aux Etats-Unis.
280,000	400	3,000	4,500	5,320		12,000	
						1,892,193	
	200,719					638,250	Compris dans les états du G.Oc.
						46,018	
46,988,326	58,735	8,028	11,470	91,425	164,761	360,224	Pour 8 mois.
130,200	163	1,370	2,055	3,564	414	6,533	Aff. au c. de f. du Passumpsic, E.U.
						136,376	Ligne non ouv. avant le 1er juil.'75.
55,643,456	76,146			6,113	24,774	84,042	
						15,542	
	167,035	621	1,026			252,449½	
						4,811	
							Non en opération.
		2,000	4,600		7,000	11,600	
	9,755½			24,081	5,361½	49,495	Aff. au c. de f. du Passumpsic, E.U. do au c. de f. C. du Vermont, E.U.
11,773,532	19,238½	28,389½	49,680½	8,690	8,774½	104,257½	
	13,712	28,058	56,116	19,754	8,731	127,913	
520,000	680		1,500	1,130	7,137	94,892	
13,232,845	18,753	1,556	3,750		14,214	42,525½	
12,480,210	15,604	1,432½	2,205		11,287	67,790	

No. 5.—ÉTAT SOMMAIRE du taux à payer par mille pour les voyageurs.

No.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs de plein parcours.		Voyageurs reçus aux stations.		Immigrés.		Observations.
			1re classe, par mille.	2e classe, par mille.	1re classe, par mille.	2e classe, par mille.	Par mille de plein parcours.	Par mille de chaque station.	
			Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	
1	Brookville et Ottawa.....	57½	3	2	3	2	2	2	
2	Canada Central.....	70½	3	2	3	2	2	2	
3	Cie de ch. de fer du Sud du Canada.....	322½	2,53	1,80	3	2	2	2	
4	Carillon et Grenville.....	13	4	3	5	3½	2*	2*	*Flotteurs de radeaux.
5	Cobourg, Peterboro et Marmora.....	47	3½						Moyenne.
6	Européen et Nord Américain.....	280	3½		4				Variant.
7	Fredericton.....	23	3						
8	Grand-Tronc.....	1,385½							
9	Grand-Occidental.....		2,100	2,100	2,445	2,400	4	1	Comp. dans les états du Gr. Occid.
10	London et Port Stanley.....	79½							
11	Wellington, Grey et Bruce.....		3	3	3	2	3	3	
12	Hamilton et Lac Érié.....	370	2	1½	3	2	1½	1½	
13	Intercolonial.....	85½	3	2	3	2	2	2	
14	do Division Nord.....	129	3	3	3	3	2	2	
15	Cie. de la Vallée de Massawippi.....	36½							Aff. au c. de fer du Passumpsic, E.U.
16	Midland.....	15	3	3	3	3	3	3	Non ouvert avant le 1er juillet.
17	Montréal, Portland et Boston.....	15	3	3	3	3	2	2	
18	Nouveau-Brunswick et Canada.....	120	3	3	3	3	3	3	
19	Cie. de const. du ch. de fer du N. Brunswick	99	3	3	3	3	3	3	
20	Nord.....	167½	2	2	3	3	3	3	
21	Île du Prince-Édouard.....	188½	3	3	3	3	3	3	
22	Québec et Lac St. Jean.....	25½	4	4	4	4	4	4	Non en opération.
23	St. Laurent et Industrie.....	12	4	3½	3½	2	1	1	
24	St. Laurent et Ottawa.....	59	3½	2	3½	2	1	1	Aff. au c. de fer du Passumpsic, E.U.
25	Sud-Est.....	44							do Central du Vermont.
26	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43	3½	2½	4		2	2	
27	Toronto et Nipissingue.....	80	3	3	3	3	2	2	
28	Toronto, Grey et Bruce.....	191	3	3	3	3	2	2	
29	Welland.....	161	3	3	3	3	2	2	
30	Whitby et Port Perry.....	20	2	2	3	3	2	2	
31	WindSOR et Annapolis.....	84	2,100	1,100	3	2			

No. 6.—ETAT sommaire des recettes.

No.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles et fret par expès.	Autres sources	Total.	Observations.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1	Brockville et Ottawa.....	57½	66,869 16	165,367 68	5,487 48	743 00	238,467 32	
2	Canada Central.....	70½	77,053 60	41,850 77	5,516 38	1,037 54	125,458 29	
3	Cie. du chemin de fer du Sud du Canada.	322½	123,486 70	515,156 90	16,687 25	53,043 76	708,374 61	
4	Carillon et Grenville.....	17	15,249 09	9,301 65	618 00	.....	25,168 74	
5	Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	47	630 85	37,890 00	.....	.....	38,520 85	
6	Européen et Nord Américain.....	280	273,883 13	303,029 18	29,813 49	79,326 01	686,051 81	115 milles aux Etats-Unis, comptes non distincts.
7	Frédéricton.....	23	18,219 12	9,983 56	840 00	715 86	29,758 54	
8	Grand-Tronc.....	1388½	2,962,761 50	6,283,440 58	373,874 29	105,180 23	9,735,256 60	
9	Grand-Occidental.....	797½	1,625,938 52	2,583,593 40	129,243 06	8,808 31	4,347,583 29	
10	London et Port Stanley.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	{ Compris dans les rapports du Grand-Occidental.
11	Wellington, Grey et Bruce.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	Hamilton et Lac Erie.....	33	36,159 06	47,846 81	1,788 29	2,231 30	88,025 55	
13	Intercolonial.....	370	355,724 17	464,922 68	40,946 58	.....	861,593 43	
14	do division nord.....	33½	10,063 26	5,517 10	2,740 01	.....	18,320 37	Pour 8 mois. Affirmé au Passumpsic (E. U.)
15	Cie. de c. de f. de la Vallée de Massawippi	36½	84,957 16	211,866 28	6,779 12	.....	303,602 56	
16	Midland.....	129	.....	.....	.....	.....	.....
17	Montréal, Portland et Boston.....	15	44,733 74	115,977 98	3,186 84	759 88	164,658 41	
18	Nouveau-Brunswick et Canada.....	120	13,102 99	14,318 01	.....	.....	27,421 00	
19	Cie. de cont. du c. de f. du N.-Brunswick.	99	240,679 80	536,662 69	.....	.....	819,035 31	
20	Northern.....	167½	14,813 62	8,924 86	19,339 76	23,352 96	24,493 99	
21	Ue du Prince-Edouard.....	198½	.....	.....	755 51	.....	.....	Non en opérations.
22	Québec et Lac St. Jean.....	25½	4,238 62	10,017 50	.....	228 79	14,484 91	
23	St. Laurent et Industrie.....	12	114,898 57	80,579 55	12,762 13	2,199 41	210,439 66	
24	St. Laurent et Ottawa.....	59	.....	.....	5,000 00	.....	5,000 00	Affirmé au Passumpsic (E. U.)
25	Sud-Est.....	44	.....	.....	.....	.....	.....	Affirmé au chemin de fer Central du Vermont.
26	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43	21,224 61	63,086 16	2,073 29	3,000 02	89,384 08	
27	Toronto et Nipissingue.....	80	71,439 69	138,669 32	9,712 30	1,991 20	221,812 51	
28	Toronto, Grey et Bruce.....	191	100,440 80	216,902 10	14,195 58	.....	331,538 48	
29	Welland.....	16½	23,246 85	65,615 03	1,872 00	10,154 62	100,888 50	
30	Whitby et Port Perry.....	20	7,974 04	33,156 94	961 55	.....	42,116 52	
31	Windsor et Annapolis.....	84	103,085 82	99,893 78	9,057 50	.987 45	213,024 55	
	Total.....	4826½	6,410,934 57	12,073,570 51	693,250 41	292,784 42	19,470,530 91	

No. 8.—ETAT SOMMAIRE des frais d'exploitation.

No.	Nom du chemin de fer.	No. de Billé.	Entretien de la voie, construction, etc.	Services et réparation des locomotives.	Service et réparation des chars.	Frais généraux d'exploitation.	Dépenses totales.	Observations.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1	Brockville et Ottawa.....	573	73,551 68	10,052 27	82,362 04	176,862 67		
2	Canada Central.....	704	45,968 51	2,381 19	53,476 77	103,893 08		* Réparations seules com-
3	Ch. de fer du Sud du Canada.....	322	92,363 33	167,880 72	44,211 41	685,192 46		prises.
4	Carillon et Grenville.....	13	15,335 57	9,490 00	4,286 43	19,622 00		
5	Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	47	3,546 80	1,950 00	1,950 00	27,989 80		115 milles aux Etats-Unis ;
6	Europe et Nord Américain.....	280	3,827 75	5,248 50	750 00	366,969 58		comptes non-distincts.
7	Frédéricton.....	22	1,379,652 98	2,785,981 92	794,829 63	20,371 59		
8	Grand-Tronc.....	1,388	869,852 93	931,463 07	2,786,877 07	7,747,341 60		
9	Grand-Occidental.....	7874	.....	.....	1,453,001 54	3,698,574 47		
10	London et Port Stanley.....	.....	.....	.....	.....	.....		} Compris dans les r.du G.O.
11	Wellington, Grey et Bruce.....	33	9,880 00	14,196 18	2,986 62	48,286 21		
12	Hamilton et Lac Erie.....	370	510,804 24	243,808 18	146,222 48	1,143,157 42		Pour huit mois.
13	Intercolonial.....	834	18,711 54	13,570 35	2,855 34	47,574 50		Affermé au Passumpsic, (E.-U.)
14	do Division Nord.....	1984	.....	.....	.....	.....		Ligne non ouverte avant le 1er juillet 1875.
15	Ch. de fer de la Vallée du Massawippi.....	384	64,151 74	41,908 87	71,691 26	177,751 87		
16	Midland.....	129	.....	.....	.....	.....
17	Montréal, Portland et Boston.....	15	39,729 92	45,970 91	13,122 96	126,299 81		
18	Nouveau-Brunswick et Canada.....	120	12,622 69	13,043 71	3,196 50	38,817 04		
19	Cie. de const. de c. de l'ou Nouv.-Brunswick	69	169,659 88	115,277 84	47,170 34	596,991 09		
20	Nord.....	1674	18,035 17	11,304 99	2,637 45	50,117 03		Non en opération.
21	Ile du Prince-Edouard.....	254	.....	.....	.....	.....
22	Québec et Lac St. Jean.....	254	7,640 15	2,908 86	122 06	12,753 30		
23	St. Laurent et Industrie.....	12	34,162 24	50,132 09	.....	150,191 70		Affermé au Passumpsic, (E.-U.)
24	St. Laurent et Ottawa.....	59	.....	.....	.....	.....		Affermé au c. de f. du Central
25	Sud Est.....	44	.....	.....	.....	.....		du Vermont, (E.-U.)
26	Stanstead, Stefford et Chambly.....	43	.....	.....	.....	.....
27	Toronto et Nipissingue.....	80	29,176 36	48,219 69	5,677 59	135,733 21		
28	Toronto, Grey et Bruce.....	191	69,013 40	83,708 71	20,691 07	258,104 27		
29	Welland.....	164	10,641 33	21,464 76	12,273 14	72,830 98		
30	Whitby et Port Perry.....	20	6,160 55	7,513 39	1,263 38	25,498 30		
31	Windsor et Annapolis.....	84	74,116 37	46,900 44	17,251 96	180,569 52		
	Total.....	4,826	3,548,585 13	4,679,270 95	1,543,607 84	15,775,532 50		

No 9.—LIGNES de chemin de fer pour l'exploitation des houillères.

Nom.	Longueur de la ligne.	Largeur de la voie.	No. de locomotives.	No. de chars.	—
A LA NOUVELLE-ECOSSE.					
Mines d'Albion.....	9	4 8 $\frac{1}{2}$	5	404	
Intercolonial.....	9 $\frac{3}{4}$	{ 5 6 4 8 $\frac{1}{2}$ }	3	75	Embr. principal.
Cie. de houille de la Nouvelle-Ecosse...	6 $\frac{1}{2}$	5 6	2	78	
Houillère de la Vallée.....	6 $\frac{1}{8}$	4 8 $\frac{1}{2}$	2	.....
Acadie.....	4	4 8 $\frac{1}{2}$	1	.....
Cie. de Spring Hill.....	6.	4 8 $\frac{1}{2}$	1	.....
	41 $\frac{1}{8}$	.....	14	557	Larg. de la voie. M. 5 ps 6 pc. 16. 4 8 $\frac{1}{2}$ 25 $\frac{1}{2}$
AU CAP-BRETON.					
Campbellton	2 $\frac{1}{2}$	3 6	1	45	
Baie des Glaces.....	1 $\frac{1}{2}$	2 8 $\frac{1}{2}$	1	134	
Glasgow et Cap-Breton	19	3 0	} 4	204	
Sydney et Louisburg.....	21	3 0			
Gowrie	1 $\frac{1}{2}$	3 7 $\frac{1}{2}$	1	80	
International.....	14	4 8 $\frac{1}{2}$	3	140	Larg. de la voie. M.
Lingan	1	3 6	1	100	2 pd. 8 $\frac{1}{2}$ pc. 1 $\frac{1}{2}$
Sydney	4	4 8 $\frac{1}{2}$	4	170	3 pd. 0 pc. 40
Victoria	4	4 8 $\frac{1}{2}$	1	.....	3 pd. 6 pc. 3 $\frac{1}{2}$
	68 $\frac{1}{2}$	.....	16	873	3 pd. 7 $\frac{1}{2}$ pc. 1 $\frac{1}{2}$ 4 pd. 8 $\frac{1}{2}$ pc. 22

No. 10.—ÉTAT SOMMAIRE du capital et du nombre de milles en long. des chemins de fer en voie de construction.

No.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Capital-actions ordinaire.			Actions-débetures.			Taux de l'intérêt.
			Autorisé.	Souscrit.	Payé.	Autorisé.	Souscrit.	Payé.	
1	Albert.....	40	\$ 300,000	\$ 216,950	\$ cts. 152,000 00	\$	\$	par cent.	
2	Brantford et Port Burwell.....	50	200,000	30,000	25,000 00				
3	Prolongement du Canada Central.....	120							
4	Embranchement de Uthatham.....	8½	150,000	103,310	30,400 00				
5	Credit Valley.....	152							
6	Grande Jonction.....	90	1,000,000	111,000	30,000 00			7	
7	Kingston et Pembroke.....	120	1,250,000	180,800	18,320 00	1,800,000	342,500	7	
8	Lévis et Kénébéct.....	90	3,000,000	3,000,000	1,085,024 56	1,452,998	486,666	6	
9	London, Huron et Bruce.....	69	400,000	22,210	23,210 00	917,400			
10	Lac Champlain et St. Laurent.....	98	1,000,000	100,000	29,000 00	1,000,000			
11	Jonction de Montréal et Ottawa.....	81½	10,000,000	1,884,010	371,445 62	4,601,366		6 et 7	
12	Montréal, Ottawa et Occidental.....	136½	1,175,000	1,175,000	193,000 00				
13	De la rive Nord.....	184½	200,000	12,000					
14	Embranchement de Petticoat et Egin.....	14	250,000	100,000	50,000 00	625,000		7	
15	Port Dover et Lac Huron.....	62½	1,500,000	491,970	245,985 00	186,000		8	
16	Québec Central.....	93	1,000,000	358,300	388,300 00	1,000,000			
17	Spring Hill et Parabro.....	27½	1,500,000	25,000	650,000 00				
18	Chemin international de St. François et Mégantic.....	30	250,000		1,192 89				
19	Embranchement de St. Martin et Upham.....	71							
20	Sud-Est.....	71							
21	Montréal, Portland et Boston.....	38	1,000,000	227,900	121,332 14	1,362,964		7	
22	Jonction des comtés de l'Ouest.....	90							
23	Intercolonial.....	290½							
24	Exploration du ch. de fer du Pacifique.....								
25	Embranchement de Pembina.....	85							
26	Fort William et Shebandowan.....	45							
27	Rivière Rouge et Lac de la Croix.....	77							
28	Embranchement de la Baie Georgienne.....	85							
		2,275½			3,388,210 21		829,166		

No. 10.—ETAT SOMMAIRE du capital et du nombre de milles en longneur des chemins de fer en voie de construction.

No.	EMPRUNTS OU SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT.				EMPRUNTS OU SUBVENTIONS DES MUNICIPALITÉS.			CAPITAL TOTAL.		Longueur de la voie.
	Nom du gouvernement.	Emprunt.	Subvention.	Souscrip. aux capital-act. ou capit.-débet.	Emprunt.	Sub-vention.	Souscr. aux capital-act. ou cap.-débet.	Souscrit.	Payé.	
		\$	\$ cts.	\$	\$	\$	\$	\$ cts.	\$ cts.	pts. p.
1	Nouveau-Brunswick.....	.....	25,000 00	.....	.....	28,000	.....	269,950 00	205,000 00	4 87
2	Ontario.....	.....	149,470 00	.....	.....	182,000	.....	361,470 00	64,000 00	4 87
3	Canada.....	.....	1,440,000 00	.....	.....	.....	.....	1,440,000 00	.....	4 87
4	Nouveau-Brunswick.....	.....	32,000 00	.....	.....	.....	.....	136,310 00	.....	4 87
5	Ontario.....	.....	304,000 00	.....	.....	760,000	.....	1,064,000 00	.....	4 87
6	do.....	.....	180,000 00	.....	.....	275,000	.....	566,000 00	.....	4 87
7	do.....	.....	400,000 00	.....	.....	450,000	.....	1,373,400 00	.....	4 87
8	Québec.....	.....	360,000 00	.....	.....	.....	62,000	3,846,666 66	1,679,991 22	4 87
9	Ontario.....	.....	139,000 00	.....	.....	31,500	.....	472,710 00	48,710 00	4 87
10	Québec.....	.....	392,000 00	.....	.....	.....	66,000	492,000 00	36,350 00	3 6
11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 87
12	Québec.....	751,366	.....	.....	.....	25,000	1,434,000	2,660,376 00	830,845 62	4 87
13	do.....	1,248,634	.....	.....	.....	.....	1,175,000	1,175,000 00	193,000 00	4 87
14	Nouveau-Brunswick.....	.....	70,000 00	.....	.....	13,000	.....	95,000 00	.....	4 87
15	Ontario.....	.....	126,000 00	.....	.....	200,000	.....	426,000 00	50,000 00	4 87
16	Québec.....	.....	3,800 00	.....	.....	295,000	.....	710,770 00	349,785 00	4 87
17	Nouvelle-Ecosse.....	.....	485,000 00	.....	.....	.....	.....	843,300 00	442,455 00	4 87
18	Québec.....	.....	102,600 00	.....	.....	.....	.....	25,000 00	752,600 00	4 87
19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,192 89	4 87
20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 87
21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 87
22	Nouveau-Brunswick.....	720,000	.....	.....	.....	59,562	100,000	1,107,362 00	394,738 59	4 87
23	Canada.....	.....	12,165,304 70	.....	.....	.....	.....	12,165,304 70	12,165,304 70	4 87
24	do.....	.....	1,836,001 37	.....	.....	.....	.....	1,836,001 37	1,836,001 37	4 87
25	do.....	.....	40,000 00	.....	.....	.....	.....	40,000 00	40,000 00	4 87
26	do.....	.....	7,800 00	.....	.....	.....	.....	7,800 00	7,800 00	4 87
27	do.....	.....	4,000 00	.....	.....	.....	.....	4,000 00	4,000 00	4 87
28	do.....	.....	1,487,500 00	.....	.....	.....	.....	1,487,500 00	4,000 00	4 87
		2,720,000	19,749,476 07	.....	.....	2,559,062	2,837,000	.....	20,095,376 39	.....

Largeur de la voie..... 4 pieds 8 1/2 pouces.
do 3 " 6 "
Milles..... 2,177 1/2
do 98
..... 2,275 1/2

No. 11.—ETAT DES SUBVENTIONS accordées aux chemins de fer par les gouvernements et les municipalités.

Nom du chemin de fer.	Emprunt. \$ cts.	Total. \$ cts.	Subvention. \$ cts.	Total. \$ cts.	Souscription au capital-actions ou capital- débentures. \$ cts.	Total. \$ cts.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.						
Grand-Tronc	15,142,633 33					
Intercolonial						
do Division Nord			18,173,800 25			
do Non ouvert			3,496,739 50			
Nouveau-Brunswick et Canada			12,165,404 70			
Chemin de fer du Nord	2,311,666 67		17,500 00			
Ile du Prince-Édouard			3,114,735 11			
Toronto, Grey et Bruce			2,266 00			
Windsor et Annapolis			1,090,974 40			
Exploration du chemin de fer du Pacifique			1,836,001 37			
Embranchement de Pembina, payé au 30 juin 1875			40,000 00			
Fort William et Shebandowan, payé au 30 juin 1875			7,800 00			
Embranchement de lac Cross, payé au 30 juin 1875			4,000 00			
Rivière-Rouge et lac Cross, payé au 30 juin 1875			1,487,500 00			
Embranchement de la Baie Georgienne			1,440,000 00			
Canada Central	17,454,300 00			42,876,621 33		
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.						
Canada Central			186,825 00			
Chemin de fer du Sud du Canada			147,838 65			
Cobourg, Peterboro' et Marmora			18,740 00			
London, Huron et Bruce			139,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Hamilton et lac Érié			67,000 00			
Midland			40,800 00			
Prolongement du chemin du Nord			196,188 00			
Toronto et Nipissingue			104,860 00			
Toronto, Grey et Bruce			374,182 00			
Whitby et Port Perry			40,000 00			
Essexford et Port Burwell			149,470 00			
Credit Valley			304,000 00			

Grande Jonction	180,000 00					
Kingston et Pembroke	400,000 00					
Port Dover et Lac Huron	126,000 00			2,716,199 65		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
Montréal, Portland et Boston			85,000 00			
Québec et Lac St. Jean			48,171 00			
Sud-Est			443,000 00			
Lévis et Kennebéc			360,000 00			
Lac Champlain et St. Laurent			392,000 00			
Montréal, Ottawa et Occidental (comprenant le chemin du Nord)	2,000,000 00					
Québec Central			3,800 00			
St. François et Mégantic, International		2,000,000 00	102,600 00	1,434,571 00		
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Frédéricton			230,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			325,000 00		250,000 00	
Albert			25,000 00			
Embranchement de Chatham			32,000 00			
Petitcodiac et Egin			70,000 00			
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.						
Jonction des comités de l'Est	720,000 00					
Spring Hill et PARSBORO'		720,000 00				
			485,000 00			
				682,000 00		250,000 00
				485,000 00		

No. 11.—ETAT des subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements et les municipalités.—Suite.

Municipalités, etc.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Subvention.	Total.	Souscription aux capital-actions et capital-débiteures.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
DANS ONTARIO.							
Pembroke	Canada Central.....	75,000 00	75,000 00	200,000 00	200,000 00		
Comté d'Elgin	Ch. de fer du Sud du Canada.....			30,000 00	30,000 00		
Township de Townsend	do do			15,000 00	15,000 00		
do Dereham	do do			15,000 00	15,000 00		
do Anderson	do do			25,000 00	25,000 00		
Ville de St. Thomas	do do			15,000 00	15,000 00		
Township de Maiden	do do			15,000 00	15,000 00		
do Amherstburg	do do			7,500 00	7,500 00		
do Norwich	do do			113,500 00	113,500 00		322,500 00
Banque de Sarin	Cobourg, Peterboro et Marmora.....			32,500 00	32,500 00		113,500 00
Ville de Frontford	Grand-Tronc			25,000 00	25,000 00		
do Stratford	do do			25,000 00	25,000 00		82,500 00
do Belleville	do do						
Township de London	London, Huron et Bruce			15,000 00	15,000 00		
do Stephen	do do			17,500 00	17,500 00		
do Osborne	do do			25,000 00	25,000 00		
do Hay	do do			15,000 00	15,000 00		
do Goderich	do do			15,000 00	15,000 00		
do E. Wawanosh	do do			25,000 00	25,000 00		
do Hullet	do do			25,000 00	25,000 00		
do Tuckersmith	do do			10,000 00	10,000 00		
do Turnberry	do do			5,000 00	5,000 00		
do Morris	do do			10,000 00	10,000 00		
do Stanley	do do			10,000 00	10,000 00		
Village de Clinton	do do			10,000 00	10,000 00		
do Exeter	do do			10,000 00	10,000 00		
do Kincardine & Wingham	do do			9,000 00	9,000 00		
Cité de London	do do			100,000 00	100,000 00		311,500 00

Township de Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00	10,000 00		
do Peel	do do			40,000 00	40,000 00		
do Elora	do do			10,000 00	10,000 00		
do Maryboro	do do			40,000 00	40,000 00		
do Nichol	do do			10,000 00	10,000 00		
do Wallace	do do			25,000 00	25,000 00		
do Minto	do do			65,000 00	65,000 00		
do Bruce	do do			278,000 00	278,000 00		
do Howick	do do			20,000 00	20,000 00		
do Listowell	do do			15,000 00	15,000 00		
do Grey	do do			25,000 00	25,000 00		
do Elma	do do			30,000 00	30,000 00		
do Morris	do do			30,000 00	30,000 00		
do W. Wawanosh	do do			18,000 00	18,000 00		
do Ashfield	do do			10,000 00	10,000 00		
do Turnberry	do do			28,000 00	28,000 00		
do Kincardine	do do			8,000 00	8,000 00		
do Wallace	do do			10,000 00	10,000 00		682,000 00
Comté de Haldimand	Hamilton et Lac Érié			65,000 00	65,000 00		165,000 00
Cité de Hamilton	do do			100,000 00	100,000 00		
Township de Thorah	Midland			50,000 00	50,000 00		
Ville de Port Hope	do do			30,000 00	30,000 00		
do Orillia et Marchedash	do do			12,500 00	12,500 00		
do Orillia	do do			12,500 00	12,500 00		
Township de Tay	do do			25,000 00	25,000 00		
Village de Omamee	do do			2,000 00	2,000 00		132,000 00
Cité de Toronto	Chemin de fer du Nord.....			100,000 00	100,000 00		
Township de Barrie	do do			30,000 00	30,000 00		
do Orillia	do do			12,500 00	12,500 00		
do Collingwood, Euphrasia et St. Vincent.....	do do			99,480 00	99,480 00		241,980 00
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue.....			150,000 00	150,000 00		
Township de Scarborough	do do			10,000 00	10,000 00		
do Markham	do do			30,000 00	30,000 00		
do Uxbridge	do do			50,000 00	50,000 00		
do Scott	do do			10,000 00	10,000 00		
do Brook	do do			50,000 00	50,000 00		
do Eton	do do			44,000 00	44,000 00		
do Bexley	do do			15,000 00	15,000 00		
do Somerville	do do			15,000 00	15,000 00		
do Saiton, Digby et Langford	do do			12,500 00	12,500 00		386,500 00
Cité de Toronto	Toronto, Grey et Bruce			350,000 00	350,000 00		
Ville de Orangeville	do do			15,000 00	15,000 00		

No. 11.—ETAT des subventions accordées aux chemins de fer par le gouvernement et les municipalités — Suite.

Municipalités, etc.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Subventions.	Total.	Subscription au capital- actions et au capital- débetures.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
DANS ONTARIO.—Suite.							
Ville de Mount Forest	Grey et Bruce	.....	.....	20,000 00	.....	.....	.....
do Owen Sound	do	.....	.....	5,000 00	.....	.....	.....
Township de Albion	do	.....	.....	40,000 00	.....	.....	.....
do Caledon	do	.....	.....	48,000 00	.....	.....	.....
do Mono	do	.....	.....	48,000 00	.....	.....	.....
do Amaranth	do	.....	.....	30,000 00	.....	.....	.....
do Arthur	do	.....	.....	35,000 00	.....	.....	.....
do Minto	do	.....	.....	15,000 00	.....	.....	.....
do Howick	do	.....	.....	40,000 00	.....	.....	.....
do Calross	do	.....	.....	45,000 00	.....	.....	.....
do Turnberry	do	.....	.....	5,000 00	.....	.....	.....
do Grey et Owen Sound	do	.....	.....	300,000 00	.....	.....	.....
Comtés de Grey et Owen Sound							
Township de Whithy	Whithy et Port Perry	.....	.....	15,000 00	.....	.....	.....
Ville de Whithy	do	.....	.....	50,000 00	.....	10,000 00	.....
Township de Beach	do	.....	.....	30,000 00	.....	.....	.....
do Scuggog	do	.....	.....	2,000 00	.....	.....	.....
Cie. manufacturière de Brown et Patterson	do	.....	.....	94 93	.....	.....	.....
Ville de Brantford							
Township de Burford	Brantford et Port Burwell	.....	.....	70,000 00	.....	.....	.....
do Norwich Nord	do	.....	.....	30,000 00	.....	.....	.....
Ville de Tilsonburg	do	.....	.....	30,000 00	.....	.....	.....
Township de Bayham	do	.....	.....	8,000 00	.....	.....	.....
do Houghton	do	.....	.....	30,000 00	.....	.....	.....
Ville de Vienna	do	.....	.....	10,000 00	.....	.....	.....
do	do	.....	.....	5,000 00	.....	.....	.....
Cité de Toronto							
Ville de Milton	Credit Valley	.....	.....	100,000 00	.....	.....	.....
Village de Streetsville	do	.....	.....	30,000 00	.....	.....	.....
do Brampton	do	.....	.....	20,000 00	.....	.....	.....
Comté de Peel	do	.....	.....	20,000 00	.....	.....	.....
Comté de Peel							
Total							
		988,000 00	97,084 93	94 93	182,000 00	10,000 00	10,000 00

Municipalités, etc.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Subventions.	Total.	Subscription au capital- actions et au capital- débetures.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
DANS QUÉBEC.							
Comté de Halton	Credit Valley	.....	.....	75,000 00	.....	.....	.....
do Waterloo	do	.....	.....	110,000 00	.....	.....	.....
do Wallington	do	.....	.....	135,000 00	.....	.....	.....
do Oxford	do	.....	.....	200,000 00	.....	.....	.....
Grande Jonction							
Ville de Belleville	do	.....	.....	100,000 00	.....	.....	.....
Village de Stirling	do	.....	.....	5,000 00	.....	.....	.....
Township de Rawdon	do	.....	.....	10,000 00	.....	.....	.....
do Seynour	do	.....	.....	35,000 00	.....	.....	.....
do Peterboro	do	.....	.....	75,000 00	.....	.....	.....
Ville de Lindsay	do	.....	.....	50,000 00	.....	.....	.....
Cité de Kingston							
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke	.....	.....	300,000 00	.....	.....	.....
do	do	.....	.....	150,000 00	.....	.....	.....
Port Dover et Lac Huron							
do Perth	do	.....	.....	40,000 00	.....	.....	.....
Ville de Stratford	do	.....	.....	30,000 00	.....	.....	.....
do Woodstock	do	.....	.....	20,000 00	.....	.....	.....
do Oxford Est	do	.....	.....	25,000 00	.....	.....	.....
do Woodstock et Norwich	do	.....	.....	50,000 00	.....	.....	.....
do Nord	do	.....	.....	10,000 00	.....	.....	.....
Ville de Simcoe	do	.....	.....	10,000 00	.....	.....	.....
Township de Woodhouse	do	.....	.....	15,000 00	.....	.....	.....
Total							
		75,000 00	.....	.....	200,000 00	.....	10,000 00
DANS QUÉBEC.							
Bassin de Chambly	Montréal, Portland et Boston	.....	.....	10,000 00	.....	15,000 00	.....
Canton de Chambly	do	.....	.....	.....	.....	12,000 00	.....
St. Armand	do	.....	.....	6,000 00	.....	5,000 00	.....
Richelieu	do	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Frelighsburg	do	.....	.....	9,000 00	.....	.....	.....
Ste. Marie	do	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sud-Est							
Lavacrière	do	.....	.....	6,000 00	.....	50,000 00	.....
Comté de Brome	do	.....	.....	.....	.....	50,000 00	.....
Township de Brome	do	.....	.....	.....	.....	63,000 00	.....
do Sutton	do	.....	.....	.....	.....	25,000 00	.....
do Potton	do	.....	.....	.....	.....	20,000 00	.....
do Farnham Est	do	.....	.....	.....	.....	25,000 00	.....
do Dunham	do	.....	.....	.....	.....	5,000 00	.....
Village de Farnham Ouest	do	.....	.....	.....	.....	5,000 00	.....
do Farnham Est	do	.....	.....	.....	.....	30,000 00	.....
do Waterloo	do	.....	.....	.....	.....	10,000 00	.....
do St. Oesaire	do	.....	.....	.....	.....	15,000 00	.....
do Drummondville	do	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total							
		.....	.....	.....	25,000 00	32,000 00	32,000 00

SOMMAIRE.

	Emprunt	Total.	Subvention.	Total.	Souscription au capital- actions et au capital-débet- tures.	Total.	Grand Total.	
							\$	c.
	\$ cts.	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Gouvernement fédéral.....	17,454,300 00	.....	42,876,621 33	.....	.....	.....	60,330,921 33	.....
do d'Ontario.....	.....	.....	2,716,199 65	.....	.....	.....	2,716,199 65	.....
do Québec.....	2,000,000 00	.....	1,434,571 00	.....	.....	.....	3,434,571 00	.....
do Nouveau-Brunswick.....	.....	.....	682,000 00	.....	.....	.....	982,000 00	.....
do Nouvelle-Ecosse.....	720,000 00	20,174,300 00	485,000 00	48,194,391 98	.....	.....	1,205,000 00	68,618,691 98
<i>Municipalités, etc.</i>								
Dans Ontario.....	75,000 00	.....	5,389,574 93	.....	10,000 00	.....	5,474,574 93	.....
Québec.....	.....	.....	351,000 00	.....	3,347,000 00	.....	3,698,000 00	.....
Nouveau-Brunswick.....	.....	.....	168,500 00	.....	.....	.....	168,500 00	.....
Nouvelle-Ecosse.....	.....	.....	59,562 00	.....	100,000 00	.....	159,562 00	.....
		75,000 00		5,968,636 93		3,457,000 00		9,500,636 93
		20,249,300 00		54,163,028 91		3,707,000 00		78,119,328 91

RÉPONSE

[ET RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE]

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 29 mars 1876,—demandant communication des états et statistiques du revenu de l'intérieur pour les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1875.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,
Ottawa 8 et 11 avril 1876.

ÉTAT général du revenu de l'intérieur pendant le second semestre de l'année 1875.

—	Accise.	Canaux.	Glissoires et estacades.	Loyer de forces hydrauliques	Travaux publics de 2e. ordre.	Inspection des bois de construction.	Timbres d'effets de commerce.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Juillet.....	399,078 14	58,104 94	14,372 63	4,301 65	307 77	16,940 17	13,571 99	506,677 29
Août.....	390,527 20	58,986 84	12,105 03	2,354 00	386 00	16,147 66	23,146 91	503,653 64
Septembre....	488,221 25	50,224 09	169 06	110 00	54 70	7,590 37	18,223 94	564,593 41
Octobre.....	527,422 18	55,248 14	571 35	2,048 50	55 04	5,836 31	20,136 52	611,318 04
Novembre.....	549,145 31	37,655 49	14,063 53	438 50	54 34	11,323 79	17,354 88	630,035 84
Décembre.....	552,332 52	475 12	7,963 69	977 50	58 10	1,713 66	22,901 34	586,421 93
Total	2,906,726 60	260,694 62	49,245 29	10,230 15	915 95	59,551 96	115,335 58	3,402,700 15

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 1er avril 1876.

ÉTAT du revenu de l'accise pendant le second semestre de 1875.

—	Spiritueux.	Liquueur de malt.	Malt.	Tabac.	Taxe sur le pétrole et droit d'inspection.	Marchandises fabriquées entreposées.	Saisies.	Autres recettes.	Total.
	\$ cts.	\$ c.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ cts.
Juillet.....	230,928 42	4,800 00	10,425 84	138,335 53	11,121 93	2,427 17	51 00	988 25	399,079 14
Août.....	228,561 57	1,357 82	13,840 27	126,468 57	16,875 55	2,865 62	.....	557 80	390,527 20
Septembre....	268,031 81	2,285 69	27,081 77	157,198 35	30,372 57	2,844 76	.....	406 30	488,221 25
Octobre.....	296,731 38	2,089 15	31,358 78	152,475 33	41,818 71	2,564 33	8 00	376 50	527,422 18
Novembre....	305,851 53	2,351 01	37,142 30	161,528 56	38,867 22	2,907 43	4 66	492 60	549,145 31
Décembre....	360,304 73	929 61	33,415 87	119,582 59	36,314 31	1,243 76	63 35	478 30	552,332 52
Total ...	1,690,409 44	13,813 28	153,264 83	855,588 93	175,370 29	14,853 07	127 01	3,299 75	2,906,726 60

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 1er avril, 1876.

ETAT des spiritueux fabriqués sur lesquels les droits ont été acquittés pendant le semestre expiré le 31 décembre 1875.

	Quantités fabriquées.	Droits perçus à la sortie de la fabrique.	Droits perçus à la sortie de l'entrepôt.	Quantités totales sur lesquelles les droits ont été acquittés.	Total des droits perçus.
	Galls.	Galls.	Galls.	Galls.	\$ cts.
Juillet.....	180,632	31,995	222,370	254,365	228,928 42
Août.....		13,889	240,224	254,113	228,701 57
Septembre.....		33,960	263,154	297,114	267,641 81
Octobre.....		45,928	283,974	329,902	296,912 53
Novembre.....		79,813	259,541	339,354	305,420 37
Décembre.....	572,558	167,662	232,525	400,187	359,929 74
Sur licences.....					2,875 00
Totaux.....	753,190	373,247	1,501,788	1,875,035	1,690,409 44

ETAT de la liqueur de malt fabriquée sur laquelle les droits ont été acquittés pendant le semestre expiré le 31 décembre 1875.

	Quantités fabriquées.	Quantités sur lesquelles les droits ont été acquittés.	Total des droits perçus.
	Galls.	Galls.	\$ cts.
Juillet.....	1,606,217	<i>Nil.</i>	<i>Nil.</i>
Août.....		4,856	157 82
Septembre.....		51,867	1,685 69
Octobre.....		59,666	1,939 15
Novembre.....		56,954	1,851 01
Décembre.....	2,986,045	22,449	729 61
Sur licences.....			7,450 00
Totaux.....	4,592,262	195,792	13,813 28

ETAT du malt fabriqué sur lequel les droits ont été acquittés pendant le semestre expiré le 31 décembre 1875.

	Quantités fabriquées.	Droits perçus à la sortie de la fabrique.	Droits perçus à la sortie de l'entrepôt.	Quantités totales sur lesquelles les droits ont été acquittés.	Total des droits perçus.
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	\$ cts.
Juillet.....	535,040	32,040	945,544	977,584	9,775 84
Août.....		6,887	1,147,140	1,154,027	11,540 27
Septembre.....		170,928	1,742,249	1,913,177	19,131 77
Octobre.....		1,368,192	1,172,686	2,540,878	25,408 78
Novembre.....		1,954,949	1,524,281	3,479,230	34,792 30
Décembre.....	16,593,961	1,677,876	1,608,711	3,286,587	32,865 87
Sur licences.....					19,750 00
Totaux.....	17,129,001	5,210,872	8,140,611	13,351,483	153,264 83

ÉTAT du revenu de l'intérieur pendant le semestre expiré le 31 décembre 1875.
 TABAC A FUMER, CIGARES ET TABAC À PRISER.

1875.	Quantités fabriquées.				Droits payés à la sortie de la fabrique.				Droits payés à la sortie de l'entrepôt.				(En feuilles.) Droits payés à la sortie de l'entrepôt.		Quantités totales ayant acquitté les droits.	Total des droits perçus.
	Cigares.		Tabac à priser.		Tabac à fumer.		Cigares.		Tabac à priser.		Etranger.		Canadien.			
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.		
Juillet	1,537,317½	76,386	60,061½	17,220	640,513½	6,441½	3,709	18,222	3,499	649,766	3,499	3,499	134,335	53	134,335 53	
Août.....	.....	145	62,566	20,381½	487,138	5,464½	1,917	25,281	3,495	606,243½	25,281	3,495	126,068	57	126,068 57
Septembre.....	.....	.....	77,383½	20,469	621,315	5,147½	4,272	30,599	1,087	760,418½	30,599	1,087	157,098	35	157,098 35
Octobre.....	.....	.....	77,374½	22,147	2,814	6,266	1,925	16,590	.....	733,723½	16,590	.....	152,425	33	152,425 33
Novembre.....	1,369,940½	89,200	86,240½	23,332½	643,071	4,496½	4,218	12,121	85	778,352½	12,121	85	161,238	56	161,238 56	
Décembre.....	.....	.....	64,884½	24,624½	466,482	4,896½	.....	5,389	241	568,013	5,389	241	119,482	59	119,482 59
Total.....	2,907,257½	165,586	429,116½	128,174½	3,364,536	32,701½	16,041	108,402	8,407	4,096,516½	108,402	8,407	860,638	93	860,638 93	

PÉTROLE.

1875.	Quantités fabriquées.		Droits payés à la sortie de la raffinerie.		Droits payés à la sortie de l'entrepôt.		Quantités sur lesquelles les droits ont été acquittés.		Total des droits perçus.
	Galls.		Galls.		Galls.		Galls.		
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	
Juillet.....	.....	.....	156,415-00	14,157-84	170,572-84	10,284-41	.....	.....	10,284-41
Août.....	.....	.....	231,205-50	33,789-94	264,995-44	16,899-56	.....	.....	16,899-56
Septembre.....	.....	.....	331,000-00	151,664-87	482,664-87	28,959-95	.....	.....	28,959-95
Octobre.....	.....	.....	398,821-50	269,097-25	667,918-75	40,079-38	.....	.....	40,079-38
Novembre.....	.....	.....	403,060-50	218,836-56	621,897-06	37,313-26	.....	.....	37,313-26
Décembre.....	.....	.....	344,949-00	232,544-00	577,493-00	34,649-26	.....	.....	34,649-26
Total.....	3,000,303	.....	1,865,505-50	920,090-46	2,785,595-96	167,135-83	.....	.....	167,135-83
					Droits d'inspect.	7,384-46			7,384-46
					Licences.....	850-00			850-00
									175,370-29

ÉTAT des objets fabriqués, entreposés pendant le semestre expiré le 31 décembre 1875.

	Vinaigre fabriqué.	Spiritueux méthyleux fabriqués.	Vinaigre sur lequel les droits ont été acquittés.	Spiritueux mé- thyleux sur lesquels les droits ont été acquittés.	Total des droits perçus.
	Galls.	Galls.	Galls.	Galls.	\$ cts.
Juillet.....	39,954	4,060	39,432	4,567	2,077 17
Août.....	48,252	3,667	61,985	4,056	2,815 62
Septembre.....	44,353	4,420	64,708	3,578	2,844 76
Octobre.....	52,022	1,502	63,905	1,831	2,564 33
Novembre.....	52,031	5,291	56,157	5,804	2,857 43
Décembre.....	44,452	4,532	17,976	3,796	1,193 76
Licences.....					500 00
Totaux	281,064	23,472	304,163	23,632	14,853 07

ÉTAT des quantités de marchandises qui ont monté ou descendu par les canaux ci-dessous dénommés du 1er juillet au 31 décembre 1875.

Canaux.	Tonneaux, remonte.	Tonneaux, descente.	Total tonneaux.
<i>Canal Welland.</i>			
Marchandises qui ont acquitté les péages	242,846	522,220	765,066
do exemptes de péages	18,535		18,535
Total, Welland.....	261,381	522,220	783,601
<i>Canaux du St. Laurent.</i>			
Marchandises qui ont acquitté les péages	101,773	314,749	416,522
do exemptes de péages.....	77,623	141,086	218,709
Total, St. Laurent	179,396	455,835	635,231
<i>Canaux de l'Outaouais.</i>			
Marchandises qui ont acquitté les péages.	1,408	318,465	319,873
do exemptes de péages	326		326
Total, Outaouais.....	1,734	318,465	320,199
<i>Canal Rideau.</i>			
Marchandises qui ont acquitté les péages	68,593	25,430	94,023
do exemptes de péages	2,994		2,994
Total, Rideau	71,587	25,430	97,017

ETAT des quantités de marchandises qui ont monté ou descendu par les canaux ci-dessous dénommés.—*Suite.*

Canaux.	Tonneaux, remonte.	Tonneaux, descente.	Total tonneaux.
<i>Canal Chambly.</i>			
Marchandises qui ont acquitté les péages	57,736	115,482	173,218
do exemptes de péages	315	.....	315
Total, Chambly	58,051	115,482	173,533
<i>Canal de la baie de Burlington.</i>			
Total du fret, exempt de péages.....	43,877	29,576	73,453
<i>Canal St. Pierre.</i>			
Total, fret.....	2,490	11,244	13,734

ETAT du tonnage des navires qui ont monté et descendu les canaux ci-dessous dénommés du 1er juillet au 31 décembre 1875.

Canaux.	Tonneaux, remonte.	Tonneaux, descente.	Total tonneaux.
Canal Welland.....	346,216	365,529	711,745
Canaux du St. Laurent	528,806	381,029	909,835
Canaux de l'Outaouais	34,697	181,129	215,826
Canal Rideau.....	59,642	68,793	128,435
Canal Chambly.....	66,688	117,900	184,588
Canal de la baie de Burlington.....	89,692	86,237	175,929
Canal St. Pierre	12,002	12,235	24,237

ETAT des bois carrés et des gros bois plats qui ont passé par les glissoires et les améliorations de la rivière Outaouais et de ses tributaires, entre le 1er juillet et le 31 décembre 1875 ; sur lesquels les droits de glissoire ont été réglés au moyen de bons adressés à McLean Stewart, écr., payables à Québec, ou ont été déposés à une banque d'Ottawa.

	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Novembre	Décembre.	Totaux.
	Pièces.	Pièces.			Pièces.	Pièces.	Pièces.
Pin blanc.....	93,158	54,409				4,235	151,802
Pin rouge.....	21,158	11,716				610	33,484
Cèdre.....	24				500	111	635
Tilleul.....	235	68				30	333
Noyer tendre.....	14						14
Merisier.....	226	74				38	338
Epinette.....	32	1				7	40
Pruche.....	68					24	92
Hêtre.....		5					5
Orme.....	557	110				113	780
Frêne.....	1,515	765				272	2,552
Epinette rouge.....	1,123	274				1,137	2,534
Erable.....	6	12					18
Chêne.....	701	54				195	950
Epars.....	66	44					110
Bois blanc.....	20						20
Traverses de ch. de fer.....					3,800		3,800
Perches de clôture.....					2,960		2,960
Total.....	118,903	67,532			7,260	6,772	200,467

ETAT des bois de construction mesurés, inspectés et comptés par les bureaux des inspecteurs des ports de Québec et de Montréal, pendant le semestre expiré le 31 décembre 1875.

Espèces de bois, etc., etc.	Mesuré, inspecté ou compté.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre	Décembre.
		Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Pin blanc	Mesuré	86,957	139,774	39,822	10,230	4	Rien.
Pin rouge.....	do	7,657	19,900	8,410	2,237	304	do
Chêne.....	do	26,446	14,472	16,073	10,341	1,059	do
Orme	do	6,064	5,467	1,814	5,408	1,900	do
Frêne.....	do	3,437	1,645	549	1,684	8	do
Merisier	do	676	143	91	574	5	do
Tilleul.....	do	262	152	28	157	.....	do
Noyer tendre.....	do	18	2	3	33	.....	do
Bois blanc.....	do	294	6	35	191	229	do
Noyer noir.....	do	517	15	77	16	.....	do
Epinette rouge.....	do	1,473	3,193	107	81	255	do
Cerisier.....	do	83	41	1	43	11	do
Peuplier baumier..	do	186	135	31	5	.....	do
Platane.....	do .....	.....	.....	.....	5	.....	do
Hêtre.....	do	1	.....	.....	.....	27	do
Erable.....	do	67	25	12	7	1	do
Sycomore.....	do .....	.....	.....	.....	2	.....	do
Epinette rouge.....	do	28	9	13	.....	.....	do
Pruche.....	do	6,916	1,169	1,284	1,581	1,538	do
Noyer dur.....	do	148	310	83	342	.....	do
Mats de pin blanc..	19 à 24 pes..	9	.....	.....	.....	.....	do
do	24 p. et plus..	61	.....	.....	.....	.....	do
Mats de pin rouge..	12 à 19 pes..	73	.....	58	.....	.....	do
do	19 à 24 pes..	2	.....	1	.....	.....	do
Espars d'ép. rouge.	12 à 19 pes..	37	.....	.....	.....	.....	do
		Pièces.	Pièces.	Pièces.	Pièces.	Pièces.	Pièces.
Pruche.....	Inspecté.....	2,112	.....	.....	.....	.....	Rien.
Merisier.....	do .....	.....	.....	221	.....	.....	do
Orme	do	4	.....	.....	.....	.....	do
Frêne.....	do	12	.....	.....	.....	.....	do
Pin blanc.....	do	2	.....	.....	.....	.....	do
Madriers de pin.....	do	394,069	228,662	203,405	159,799	1,525,646	147,638
Madr. d'ép. rouge.	do	380,530	227,360	75,404	244,520	97,303	13,053
Madr. forts de pin..	do	23,224	21,722	9,468	2,727	27,760	46,489
Madr. forts d'ép. r.	do	56,465	27,960	17,148	23,366	27,092	1,846
Madriers de pruche	do .....	.....	.....	.....	.....	1,200	.....
Planches.....	do	8,722	34	.....	.....	6,727	.....
Bois à lattes (cord.)	do	186	19,615	.....	.....	.....	.....
		M. pds.	M. pds.	M. pds.	M. pds.	M. pds.	M. pds.
Douves étalon.....	do	363-5-3-2	179-3-3-12	106-5-3-26	213-6-2-13	.....	.....
Douv., Ind. Occid.	do	126-5-2-12	283-5-0-22	345-5-0-10	27-2-1-26	.....	.....
Douves à barils.....	do	4-0-11	9-3-11	2-0-0-11	.....	.....	.....
		Pièces.	Pièces.	Pièces.	Pièces.	Pièces.	Pièces.
Madriers de pin.....	Compté.....	216,606	4,437	3,040	.....	121,502	433,054
Madriers forts d'ép.	do .....	.....	3,645	.....	.....	.....	.....
Planches do	do .....	.....	19,615	.....	.....	.....	.....
Planches de chêne.	do .....	.....	.....	.....	170,600	.....	.....
do	do .....	.....	.....	.....	913	.....	.....
Planch. d'épinette.	Mesuré.....	.....	.....	.....	.....	331,800	.....
Madr. forts de pin..	Compté.....	.....	.....	.....	.....	14,123	2,360
Madr. forts d'ép.	do .....	.....	.....	.....	.....	61,085	.....
Planches do	do .....	.....	.....	.....	.....	167,590	.....
		Pieds.	Pieds.	Pieds.	.....	Pieds.	.....
Gros bois plats:—							
Pin blanc.....	do	66,205	46,112	.....	.....	66	.....
Chêne.....	do	2,555	.....	.....	.....	.....	.....
Pruc ẽ	do	29,617	.....	136	.....	1,742	.....

**ETAT des bois de construction mesurés, inspectés et comptés par les bureaux
des Inspecteurs, etc.—*Suite.***

Espèces de bois, etc., etc.	Mesuré, inspecté ou compté.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre	Décembre.
Gros bois plats :—		Pieds.	Pieds.	Pieds.		Pieds.	
Erable.....	Compté.....	2,517	.....	.....	.....	.....	.....
Hêtre.....	do.....	306	.....	.....	.....	.....	.....
Orme.....	do.....	7,097	.....	23	.....	72	.....
Merisier.....	do.....	769	.....	.....	.....	45	.....
Tilleul.....	do.....	977	.....	.....	.....	28	.....
Epinette rouge...	do.....	25,601	462	.....	.....	.....	.....
Epinette.....	do.....	6,506	.....	.....	.....	182	.....
Cèdre.....	do.....	40,040	.....	29,681	.....	.....	.....
Espars.....	do.....	6,882	.....	.....	.....	.....	.....
Frêne.....	do.....	3,493	.....	.....	.....	263	.....
Sciages pour l'ex- portation.....	do.....	.....	.....	Pièces.	Pièces.	Pièces.	.....
				540,877	92,061	254,468	.....

ETAT des timbres d'effets de commerce émis pendant le semestre expiré le 31 décembre 1875.

	1 cent.	2 cents.	3 cents.	4 cents.	5 cents.	6 cents.	7 cents.	8 cents.	9 cents.	10 cents.	20 cents.	30 cents.	40 cents.	50 cents.	\$1	\$2	\$3	Valeur.
																		\$ cts
Juillet...	55,241	52,500	88,300	4,350	6,440	47,750	1,900	2,775	28,550	7,130	6,820	6,405	2,210	3,092	1,702	529	320	20,685 41
Août.....	12,288	11,650	62,700	2,395	4,544	32,500	1,420	2,695	27,600	9,330	5,455	7,155	2,285	2,978	2,002	391	200	17,266 38
Sept.....	61,281	36,900	104,000	4,100	6,455	55,300	1,250	1,050	31,600	7,900	6,910	7,470	3,700	4,299	2,149	418	261	23,341 56
Oct.....	28,230	20,850	63,200	2,925	6,280	43,950	2,550	2,900	30,400	16,120	10,390	8,475	3,695	5,568	2,577	757	259	24,172 30
Nov.	26,778	26,900	116,900	2,900	11,850	47,800	2,400	2,200	23,550	12,555	7,220	7,220	2,045	4,052	1,748	360	235	21,235 28
Déc.	48,728	42,700	39,400	2,650	5,820	35,550	1,900	2,675	27,800	5,785	4,095	5,630	3,110	2,991	1,953	679	468	18,443 82
Total.	232,546	191,500	474,500	19,320	41,389	266,850	11,420	14,295	169,500	58,820	40,890	42,355	17,045	22,980	12,131	3,134	1,743	125,144 75

Etat indiquant le revenu annuel des articles ci-dessous énumérés, depuis le commencement de la Confédération, par tête relativement à la population des provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et de toute la Confédération.

	Ontario.				Québec.				Nouvelle-Ecosse.				Nouveau-Brunswick.				*Confédération.							
	Whisky	Vin	Tabac	Pétrole	Whisky	Vin	Tabac	Pétrole	Whisky	Vin	Tabac	Pétrole	Whisky	Vin	Tabac	Pétrole	Whisky	Vin	Tabac	Pétrole				
1861.....	\$ 1,109	\$ 114	\$ 163	\$ 006	\$ 1,001	\$ 111	\$ 088	\$ 048	\$ 894	\$ 033	\$ 045	\$ 112	\$ 048	\$ 870	\$ 030	\$ 068	\$ 039	\$ 1,028	\$ 097	\$ 043	\$ 176	\$ 014		
1868.....	\$ 841	\$ 110	\$ 169	\$ 061	\$ 666	\$ 082	\$ 074	\$ 217	\$ 007	\$ 706	\$ 057	\$ 030	\$ 045	\$ 786	\$ 049	\$ 027	\$ 216	\$ 068	\$ 092	\$ 037	\$ 193	\$ 041		
1870.....	\$ 997	\$ 101	\$ 209	\$ 105	\$ 1,016	\$ 078	\$ 089	\$ 326	\$ 020	\$ 652	\$ 055	\$ 034	\$ 244	\$ 043	\$ 957	\$ 038	\$ 035	\$ 287	\$ 057	\$ 062	\$ 049	\$ 259	\$ 061	
1871.....	\$ 1,090	\$ 122	\$ 265	\$ 130	\$ 1,127	\$ 082	\$ 106	\$ 431	\$ 015	\$ 706	\$ 066	\$ 050	\$ 290	\$ 045	\$ 1,079	\$ 039	\$ 048	\$ 071	\$ 059	\$ 056	\$ 336	\$ 077		
1872.....	\$ 1,182	\$ 135	\$ 330	\$ 188	\$ 1,259	\$ 101	\$ 134	\$ 510	\$ 035	\$ 765	\$ 057	\$ 054	\$ 386	\$ 046	\$ 1,128	\$ 047	\$ 050	\$ 416	\$ 068	\$ 1,160	\$ 108	\$ 070	\$ 422	\$ 073
1873.....	\$ 1,115	\$ 155	\$ 334	\$ 286	\$ 1,351	\$ 107	\$ 122	\$ 471	\$ 019	\$ 780	\$ 060	\$ 042	\$ 251	\$ 075	\$ 1,233	\$ 065	\$ 057	\$ 347	\$ 084	\$ 1,135	\$ 120	\$ 066	\$ 350	\$ 084
1874.....	\$ 1,507	\$ 154	\$ 422	\$ 351	\$ 1,541	\$ 087	\$ 162	\$ 615	\$ 032	\$ 887	\$ 059	\$ 056	\$ 337	\$ 079	\$ 1,255	\$ 053	\$ 075	\$ 404	\$ 101	\$ 1,363	\$ 119	\$ 086	\$ 442	\$ 103
1875.....	\$ 1,150	\$ 140	\$ 333	\$ 379	\$ 1,500	\$ 110	\$ 134	\$ 529	\$ 029	\$ 788	\$ 057	\$ 044	\$ 333	\$ 083	\$ 1,158	\$ 047	\$ 044	\$ 389	\$ 104	\$ 1,127	\$ 114	\$ 069	\$ 428	\$ 098
Moyenne des 8 ann.	\$ 1,128	\$ 129	\$ 276	\$ 108	\$ 1,112	\$ 086	\$ 116	\$ 416	\$ 021	\$ 773	\$ 056	\$ 044	\$ 271	\$ 057	\$ 1,061	\$ 045	\$ 051	\$ 330	\$ 073	\$ 1,078	\$ 104	\$ 060	\$ 328	\$ 070

* L'Ile du Prince-Edouard, le Manitoba et la Colombie-Britannique ne sont pas compris dans ce tableau.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
5 avril 1876.

ETAT indiquant la consommation annuelle des articles ci-dessous énumérés, depuis le commencement de la Confédération, par tête relativement à la population des provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et de toute la Confédération.

	Ontario.						Québec.						Nouvelle-Ecosse.						Nouveau-Brunswick.						*Confédération.															
	Bière.		Vin.		Tabac.		Pétrole.		Spiriteux.		Bière.		Vin.		Tabac.		Pétrole.		Spiriteux.		Bière.		Vin.		Tabac.		Pétrole.		Spiriteux.		Bière.		Vin.		Tabac.		Pétrole.			
	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs	Gals	Lbs				
1861.....	1-841	2-587	.....	1-596	1-113	1-534	2-782	3-691	1-804	.....	0-87	1-091	5-39	2-31	1-143	5-76	1-260	6-22	2-60	2-661	.....	5-76	1-604	2-269	1-74	1-738	.....	1-621	1-973	.....	0-98	1-815	.....	.....	.....	.....
1868.....	1-311	2-806	.....	0-41	1-569	1-003	9-61	2-544	.....	0-64	8-90	9-90	0-90	1-040	1-194	.....	0-85	1-734	.....	0-85	1-734	.....	5-32	1-124	2-290	1-15	1-755	.....	0-85	1-734	.....	0-85	1-734	.....	0-85	1-734	.....	0-85	1-734	
1869.....	1-557	2-486	0-66	1-831	1-844	1-496	2-385	3-35	8-30	1-031	0-97	2-128	5-65	1-288	7-60	1-19	2-425	1-19	2-425	8-54	1-434	2-163	1-95	2-190	1-19	2-425	1-19	2-425	1-19	2-425	1-19	2-425
1870.....	1-704	3-094	0-68	1-626	2-868	1-652	2-478	2-26	9-43	1-267	1-41	1-830	6-97	1-456	7-96	1-54	2-536	1-54	2-536	1-259	1-578	2-490	2-59	2-052	1-54	2-536	1-54	2-536	1-54	2-536	1-54	2-536
1871.....	1-846	3-806	0-98	2-179	2-028	1-847	2-608	6-01	9-82	1-183	1-59	2-473	6-76	1-604	9-01	1-64	2-587	1-64	2-587	9-23	1-723	2-774	2-57	2-481	1-64	2-587	1-64	2-587	1-64	2-587	1-64	2-587
1872.....	1-733	4-226	1-13	1-681	2-438	1-849	2-961	2-32	1-006	1-144	1-20	1-612	7-83	1-630	1-004	1-81	2-181	1-81	2-181	1-023	1-682	3-188	2-38	1-989	1-81	2-181	1-81	2-181	1-81	2-181	1-81	2-181
1873.....	1-231	4-055	1-23	2-079	2-750	1-937	2-728	4-33	1-113	1-099	1-59	2-125	7-83	1-634	8-60	2-41	2-472	2-41	2-472	1-161	1-994	3-012	2-88	2-666	2-41	2-472	2-41	2-472	2-41	2-472	2-41	2-472
1874.....	1-507	4-435	.....	0-85	1-723	2-692	1-458	2-786	.....	3-11	2-307	3-81	8-27	9-73	0-74	1-639	9-06	1-268	7-66	0-79	1-794	.....	1-138	1-394	3-191	1-49	1-915	.....	0-79	1-794	.....	0-79	1-794	.....	0-79	1-794	.....	0-79	1-794	
1875.....	1-507	4-435	.....	0-85	1-723	2-692	1-458	2-786	.....	3-11	2-307	3-81	8-27	9-73	0-74	1-639	9-06	1-268	7-66	0-79	1-794	.....	1-138	1-394	3-191	1-49	1-915	.....	0-79	1-794	.....	0-79	1-794	.....	0-79	1-794	.....	0-79	1-794	
Moyenne des 8 ans.	1-703	3-411	.....	0-73	1-789	1-992	1-594	2-665	.....	4-27	2-526	2-97	9-59	1-036	1-133	1-894	6-77	1-388	8-55	1-58	2-292	.....	9-41	1-570	2-882	2-07	2-093	.....	1-58	2-292	.....	1-58	2-292	.....	1-58	2-292	.....	1-58	2-292	

* L'Île du Prince-Edouard, le Manitoba et la Colombie-Britannique ne sont pas compris dans ce tableau.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
5 avril 1876.

TABLEAU indiquant les quantités de marchandises frappées du droit d'accise, et les quantités importées de marchandises similaires, entrées dans la consommation, avec indication du revenu qui en a été tiré

Années.	Population approximative.	Spiritueux.							Malt et liqueur de malt.										Vins—importés en totalité.						
		Licences.	Quantités fabriquées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licences de maltteurs.	Licences de brassieurs.	Malt.			Liqueur de malt.			Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.	Consommation par tête de la population.		Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licences.	
							Revenu par tête.	Consommation par tête.			Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.		Revenu par tête.	Consommation par tête.			Revenu par tête.	Consommation par tête.		
No.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	No.	No.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	No.			
*1861.....	2,506,755			3,861,559																					
Ontario et Québec seulement.			Importé.....	302,085										Importé..	4,898,995	47,763									
1868.....	3,360,586	25	4,080,047	74,076 Importé.....	3,844,595 1,548,780	2,315,642 1,141,950	1.028	1.604	108	153	16,267,899	837,738 Importé.....	16,299,059 20,304	7,433,685	46,634 Importé..	7,387,051 239,643	308,136 19,367	.097	2.269	585,716	146,312	.043	.174	128	
1869.....	3,402,378	27	3,782,032	198,782 Importé.....	2,809,521 1,017,615	1,776,737 815,281	.761	1.124	105	134	26,692,423	1,146,759 Importé.....	23,731,351 1,043,712	7,603,548	49,836 Importé..	7,553,712 241,109	278,357 37,729	.092	2.290	493,306	129,178	.037	.115	104	
1870.....	3,443,736	27	3,484,586	254,621 Importé.....	3,811,027 1,129,673	2,407,635 905,698	.962	1.434	112	143	32,761,858	5,573,119 Importé.....	22,636,249 698,940	7,290,540	54,913 Importé..	7,235,627 215,628	262,142 31,224	.085	2.163	674,929	170,547	.049	.195	100	
1871.....	3,485,752	23	5,303,171	271,332 Importé.....	4,219,245 1,283,894	2,664,024 1,027,906	1.059	1.578	108	149	32,976,247	6,524,850 Importé.....	27,671,497 45,360	8,457,096	53,444 Importé..	8,403,652 277,961	304,142 29,452	.095	2.490	717,032	195,180	.056	.257	99	
1872.....	3,528,320	20	4,870,326	432,047 Importé.....	4,569,949 1,510,117	2,884,067 1,209,315	1.160	1.723	116	149	42,308,851	8,765,786 Importé.....	29,981,647 58,392	9,557,328	108,046 Importé..	9,449,282 338,336	344,964 36,447	.108	2.774	908,221	247,352	.070	.257	91	
1873.....	3,571,468	19	5,547,517	327,531 Importé.....	4,476,404 1,533,574	2,825,140 1,228,469	1.135	1.682	111	151	44,010,495	10,193,631 Importé.....	33,955,694 94,716	11,060,521	85,300 Importé..	10,975,221 412,004	384,929 45,349	.120	3.188	851,759	236,706	.066	.238	80	
1874.....	3,615,105	17	5,428,467	206,054 Importé.....	5,466,820 1,746,223	3,494,359 1,436,222	1.363	1.994	113	150	30,496,163	6,281,055 Importé.....	32,458,140 901,584	10,513,539	78,171 Importé..	10,435,368 456,654	368,725 60,446	.119	3.012	1,043,942	314,450	.086	.288	87	
1875.....	3,659,603	15	5,616,426	203,896 Importé.....	3,940,082 1,163,679	2,958,815 1,166,637	1.127	1.394	108	148	40,040,025	4,701,152 Importé. ...	32,155,198 478,764	11,325,438	69,913 Importé..	11,255,525 423,778	370,352 49,092	.114	3.191	548,721	254,004	.069	.149	101	
Importations... En feuilles.....					33,137,643 10,933,555	21,326,419 8,931,478										72,695,438 2,605,113	2,621,747 309,106								
Grand total....	28,066,948	173	38,112,572	1,968,339	44,071,198	30,257,897	1.078	1.570	881	1,177	265,553,961	44,024,090	222,230,607	73,241,695	546,257	75,300,551	2,930,853	.104	2.682	5,823,626	1,693,729	.060	.207	790	

NOTE.—Le mot "importé" ne se rapporte pas à la colonne où il se trouve, mais aux chiffres de la colonne suivante ; la même

a consommation, avec indication du revenu qui en a été tiré pendant les années ci-dessous mentionnées,—en Canada, non compris l'Île du Prince-Edouard, le Manitoba et la Colombie-Britannique.

Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.			Vins—importés en totalité.		Tabac.											Pétrole.								
			Consommation par tête de la population.		Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licences.	Tabacs fabriqués, à priser et en feuilles.			Cigares.			Tabacs de toute espèce entrés pour la consommation.	Revenu perçu sur tous les tabacs.	Consommation par tête de la population.		Licences.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.
Revenu par tête.	Consommation par tête.	Revenu par tête.	Consommation par tête.	Quantités manufacturées.			Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.		Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Lbs.	Lbs.	Lbs.			Revenu par tête.	Consommation par tête.					
\$	Galls.	Galls.	\$	Galls.	No.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	\$	\$	Lbs.	No.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	
	1-973	247,702						4,549,669						4,549,669		1-815								
308,136 19,367	·097	2-269	585,716	146,312	·043	·174	128	5,039,593	207,278	4,178,649	116,236	100	116,920	429,569	433,393	·176	1-738	26	237,765	7,228	176,101	10,033	·014	·193
									Importé.....	1,390,646		Importé	155,080	1,545,726	159,264				Importé.....	7,228	473,935	38,260		
									En feuilles...	128,278		En feuilles	128,278	1,065	11,065				Importé.....	758,060	1,630,613	104,079	·041	·575
278,357 37,729	·092	2-290	493,306	129,178	·037	·115	104	5,476,945	169,251	5,121,114	·116,279	20	117,115	5,238,229	530,908	·193	1-755	49	2,772,224	758,060	1,630,613	38,395	·041	·575
									Importé.....	500,669		Importé	106,420	607,089	115,802				Importé.....	758,060	1,630,613	104,079	·041	·575
									En feuilles...	366,430		En feuilles	366,430	38,125	38,125				Importé.....	758,060	1,630,613	104,079	·041	·575
262,142 31,224	·085	2-163	674,929	170,547	·049	·195	100	7,231,318	407,001	6,539,812	127,850	20	127,329	6,667,140	743,163	·259	2-190	55	10,736,636	6,941,521	3,617,820	200,709	·061	1-103
									Importé.....	349,240		Importé	222,783	572,023	112,987				Importé.....	6,941,521	3,617,820	24,180	·061	1-103
									En feuilles...	368,771		En feuilles	368,771	51,666	51,666				Importé.....	6,941,521	3,617,820	24,180	·061	1-103
304,142 29,452	·095	2-490	717,032	195,180	·056	·257	99	7,963,320	689,476	6,294,882	126,472	56	125,842	6,420,724	984,128	·336	2-052	52	11,689,761	5,531,780	5,381,007	247,359	·077	1-591
									Importé.....	124,684		Importé	240,256	364,940	137,516				Importé.....	5,531,780	5,381,007	21,597	·077	1-591
									En feuilles...	312,517		En feuilles	312,517	42,679	42,679				Importé.....	5,531,780	5,381,007	21,597	·077	1-591
344,964 36,447	·108	2-774	908,221	247,352	·070	·257	91	7,276,617	701,296	7,669,584	193,777	523	191,565	7,861,149	1,210,082	·422	2-481	50	12,323,991	8,085,794	4,398,313	233,996	·073	1-302
									Importé.....	109,070		Importé	472,663	581,733	238,764				Importé.....	8,085,794	4,398,313	26,256	·073	1-302
									En feuilles...	306,031		En feuilles	306,031	43,099	43,099				Importé.....	8,085,794	4,398,313	26,256	·073	1-302
334,929 45,349	·120	3-188	851,759	236,706	·066	·238	80	6,249,742	644,384	6,075,776	201,376	1,547	188,353	6,264,129	970,458	·350	1-999	43	14,602,087	9,635,998	4,493,185	237,777	·084	1-387
									Importé.....	95,528		Importé	475,716	571,244	236,978				Importé.....	9,635,998	4,493,185	62,787	·084	1-387
									En feuilles...	391,431		En feuilles	391,431	53,292	53,292				Importé.....	9,635,998	4,493,185	62,787	·084	1-387
368,725 60,446	·119	3-012	1,043,942	314,450	·086	·288	87	8,456,735	492,353	8,101,819	230,809	1,165	237,669	8,339,488	1,323,354	·442	2-566	43	6,752,282	1,065,787	5,197,178	274,190	·103	1-618
									Importé.....	128,195		Importé	417,487	545,682	224,694				Importé.....	1,065,787	5,197,178	88,482	·103	1-618
									En feuilles...	293,701		En feuilles	293,701	52,187	52,187				Importé.....	1,065,787	5,197,178	88,482	·103	1-618
370,352 49,092	·114	3-191	548,721	254,004	·069	·149	101	9,127,645	358,288	6,120,840	328,877	.....	309,979	6,430,819	1,352,923	·428	1-915	31	4,811,596	1,368	5,121,519	287,859	·098	1-589
									Importé.....	120,815		Importé	163,470	150,972	150,972				Importé.....	1,368	5,121,519	94,186	·098	1-589
2,621,747 309,106										50,102,476			1,414,772	51,517,248	7,548,409						30,065,736	1,576,002		
										2,818,847			2,253,875	5,072,722	1,376,077						3,106,855	394,143		
										2,167,159				2,167,159	292,113									
2,930,853	·104	2-682	5,823,626	1,693,729	·060	·207	790	56,821,915	3,669,327	55,088,482	1,441,676	3,431	3,668,647	58,757,129	9,216,599	·328	2-093	349	63,926,342	32,027,536	33,172,591	1,970,145	·070	1-189

colonne il où il se trouve, mais aux chiffres de la colonne suivante; la même explication s'applique aux mots "en feuilles."

A. BRUNEL,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

archandises similaires, entrées dans la consommation, avec indication du revenu qui en a été tiré pendant les années ci-dessous mentionnées,—dans la province d'Ontario

				Vins—importés en totalité.				Tabac.												Pétrole.							
Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.	Consommation par tête de la population.		Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licenses.	Tabacs fabriqués, à priser et en feuilles.			Cigares.			Revenu perçu sur tous les tabacs.	Tabacs de toute espèce entrés pour la consommation.	Consommation par tête de la population.		Licenses.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.			
		Revenu par tête.	Consommation par tête.			Revenu par tête.	Consommation par tête.		No.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.			Lbs.	Revenu par tête.						Consommation par tête.	Revenu par tête.	Consommation par tête.	
Galls.	\$	\$	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	No.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	\$	Lbs.	\$	Lbs.	No.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.		
4,898,995 47,763				247,702						Importé...	4,549,669				4,549,669												
4,009,581 4,059,472 41,171 3,944,492 26,518 4,966,398 49,166 5,870,930 61,938 6,965,964 91,113 6,780,441 92,546 7,526,965 104,719	176,645 169,228 4,430 157,654 3,944 193,087 5,237 216,532 6,853 249,032 10,125 250,730 10,609 230,671 10,906	.114 .110 .101 .122 .135 .155 .154 .140	2-587 2-606 2-486 3-094 3-606 4-226 4-055 4-435		22,361 65,289 30,535 105,344 111,290 34,613 161,805 189,124 55,614 209,072 71,635 112,446	.014 .019 .021 .030 .033 .042 .042 .033	.041 .066 .068 .098 .113 .123 .065	86 64 56 50 46 46 56 67	2,233,105 1,643,861 1,599,173 1,912,936 1,501,008 1,371,590 1,480,490 1,692,494	35,748 26,113 Importé... 12,038 Importé... 22,190 33,542 Importé... 88,966 2,545,310 42,745 34,965 Importé... 2,699,561 47,791	2,387,514 2,263,106 95,478 2,712,299 92,733 2,441,833 50,366 3,273,179 52,799 2,545,310 42,745 3,252,763 53,679 47,791	86,756 86,618 Importé... 92,158 Importé... 94,905 78 109,600 97,050 131,205 198,854	86,756 86,618 22,870 92,158 26,915 93,995 49,278 110,339 150,109 179 123,212 130,307 87,997 190,436 27,040	253,233 243,942 23,001 309,157 25,178 396,699 33,968 526,339 80,061 412,900 65,488 542,562 165,957 3,383,070 52,891 619,196 32,870	2,474,270 2,349,724 118,348 2,804,457 119,648 2,535,828 99,644 3,383,518 202,908 2,641,325 165,957 3,383,070 141,676 2,889,997 74,831	.163 .169 .209 .265 .368 .286 .351 .379	1-596 1-569 1-831 1-626 2-179 1-681 2-079 1-723	26 47 54 50 45 38 40 28	237,765 2,769,136 10,735,120 11,628,430 12,209,182 14,520,197 6,741,920 4,778,468	4,839 754,978 6,837,828 Importé... 5,174,184 4,605,608 Importé... 8,052,872 9,614,128 Importé... 1,065,693 203,714 4,403,036 229,712	176,101 1,558,146 19,971 2,918,324 26,271 4,605,608 40,188 3,300,772 36,830 3,929,470 141,498 4,458,348 236,627 203,714 231,592 28,026	9,875 95,211 2,105 165,388 2,637 208,020 3,973 178,445 3,597 209,055 16,987 236,627 24,631 231,592 28,026	.006 .061 .105 .130 .110 .135 .154 .150	.113 1-0-3 1-8-14 2-8-36 2-0-8 2-4-38 2-7-0 2-6-92			
44,124,243 467,171	1,643,579 52,104										21,575,565 435,591			886,624 487,421	3,304,028 313,457	22,462,189 923,012											
44,591,414	1,695,683	.129	3-411	954,370	322,308	.024	.073	471	13,434,657	253,562	22,011,156	897,146	257	1,374,045	3,617,485	23,385,201	.276	1-789	328	63,620,218	31,504,522	26,047,989	1,416,169	.108	1-9-12		

'importé' ne se rapporte pas à la colonne où il se trouve, mais aux chiffres de la colonne suivante.

A. BRUNEL,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

TABLEAU indiquant les quantités de marchandises frappées du droit d'accise, et les quantités importées de marchandises similaires, entrées dans la consommation, avec

Victoria.

Années.	Population approximative.	Spiriteux.							Malt et liqueur de malt.										Vins—importés en totalité.						
		Licenses.	Quantités fabriquées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licenses de maltteurs.	Licenses de brassieurs.	Malt.			Liqueur de malt.			Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.	Consommation par tête de la population.		Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.			
							Revenu par tête.	Consommation par tête.			Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.		Revenu par tête.	Consommation par tête.			Revenu par tête.	Consommation par tête.	Revenu par tête.	Consommation par tête.
1881.....	1,166,660	1	167,567	6,617	971,570	583,951	1·001	1·534	19	20	4,906,835	Importé....	5,676,527	3,125,157	.....	3,125,157	121,129	·111	2·782	431,485	110,435	·091	·369	
1882.....	1,174,987	.....	.....	Importé....	818,829	584,288	.....	.....	14	17	7,743,006	Importé....	1,512	.....	.....	120,728	8,926	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1883.....	1,183,171	1	223,426	3,592	711,109	447,999	-666	-961	14	17	7,743,006	Importé....	7,373,459	2,924,350	4,386	2,919,964	89,491	·082	2·544	370,273	87,997	·074	·315		
1884.....	1,191,516	3	328,694	4,839	418,404	335,175	.....	.....	17	20	8,608,789	Importé....	7,254,647	2,815,656	1,943	2,813,713	86,298	·078	2·385	498,802	117,103	·099	·421
1885.....	1,199,917	2	343,359	7,597	1,263,996	796,567	1·016	1·496	14	21	7,426,158	Importé....	612,000	2,892,490	6,060	2,886,430	90,450	·082	2·478	506,636	127,068	·106	·425		
1886.....	1,208,376	.....	.....	6,794	1,373,010	865,746	1·127	1·652	17	22	8,872,399	Importé....	17,856	8,851,777	74,807	3,026,811	110,195	·101	2·606	639,130	161,392	·131	·532
1887.....	1,216,810	1	1,211	9,848	1,548,289	975,918	1·259	1·847	17	24	9,010,156	Importé....	598,656	9,362,889	31,727	3,459,837	116,439	·107	2·961	561,365	147,375	·122	·464		
1888.....	1,225,480	1	1,291	618	658,521	527,628	1·258	1·849	18	23	6,631,032	Importé....	54,000	8,021,873	1,800	3,163,916	100,296	·097	2·728	698,380	197,397	·162	·574		
1889.....	.....	.....	.....	279	1,599,601	993,389	1·349	1·937	16	20	9,481,716	Importé....	835,056	9,559,342	.....	3,286,299	121,214	·110	2·786	381,331	164,704	·134	·311
1890.....	.....	.....	.....	516,515	1,014,780	518,749	1·200	1·458	.....	.....	.....	Importé....	378,360	.....	.....	128,822	14,377	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1891.....	.....	.....	.....	.....	10,313,747	6,631,226	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,682,127	835,512	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1892.....	.....	.....	.....	.....	4,940,276	4,010,552	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	818,073	88,632	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1893.....	
1894.....	
1895.....	
1896.....	
1897.....	
1898.....	
1899.....	
1900.....	
Grand total...	9,586,917	9	1,065,548	40,184	15,254,023	10,641,778	1·112	1·594	132	167	62,680,091	1,089,464	67,386,931	24,802,850	120,723	25,500,200	924,144	·096	2·665	4,087,402	1,113,471	·116	·427		

NOTE.—Le mot "importé" ne se rapporte pas à la colonne où il se trouve, mais aux chiffres de la colonne suivante.

marchandises similaires, entrées dans la consommation, avec indication du revenu qui en a été tiré pendant les années ci-dessous mentionnées—dans la province de Québec.

lt.				Vins—importés en totalité.				Tabac.												Pétrole.						
Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.	Consommation par tête de la population.		Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licenses.	Tabacs fabriqués, à priser et en feuilles.			Cigares.			Tabacs de toute espèce entrées pour la consommation.	Revenu perçu sur tous les tabacs.	Consommation par tête de la population.		Licenses.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		
		Revenu par tête.	Consommation par tête.			Revenu par tête.	Consommation par tête.		Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.			Revenu par tête.	Consommation par tête.						Revenu par tête.	Consommation par tête.	
Galls.	\$	\$	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	No.	Lbs.	Lbs.	\$	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	\$	\$	Lbs.	No.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	
3,125,157	121,129	.111	2-782	431,485	110,435	.091	.369	29	2,482,412	163,723	1,673,463	25,806	100	26,640	1,700,103	168,007	.218	1-804					84	.008	.087	
120,728	8,926			8,926						Importé..	255,617		Importé.	149,600	405,217	86,577						2,389	84			
2,919,964	89,491	.082	2-544	370,273	87,997	.074	.315	25	2,961,714	90,165	2,041,952	21,575		22,411	2,064,363	202,655	.217	1-966	2	3,088	2,416	28,142	2,935	.007	.064	
69,544	7,639			7,639						Importé..	179,033		Importé.	66,980	246,013	52,492						Importé.	47,054	6,214		
2,813,713	86,298	.078	2-385	498,802	117,103	.099	.421	31	4,700,588	294,429	2,938,359	28,885		28,364	2,966,723	329,083	.326	2-692	1	1,516	58,390	350,809	17,574	.020	.335	
58,121	6,554			6,554						Importé...	107,912		Importé.	110,258	218,170	56,749						Importé.	46,543	6,408		
2,886,430	90,450	.082	2-478	506,636	127,068	.106	.425	36	5,211,861	415,661	2,854,174	27,640		27,824	2,881,998	431,349	.431	2-588	2	61,332	347,591	215,056	11,149	.015	.226	
66,240	7,538			7,538						Importé.	39,616		Importé.	162,931	202,547	82,862						Importé.	55,021	7,868		
3,026,811	110,195	.101	2-606	639,130	161,392	.134	.532	34	4,883,163	340,013	3,060,771	80,733		445	3,138,553	477,640	.510	2-879	5	114,809	26,841	653,327	33,283	.035	.601	
100,878	11,611			11,611						Importé...	36,191		Importé.	280,275	316,466	134,952						Importé.	68,557	9,812		
3,459,837	116,439	.107	2-961	561,365	147,375	.122	.464	23	4,211,429	304,868	2,595,109	101,027		1,368	2,684,148	413,032	.471	2-524	5	81,891	20,537	173,055	9,099	.019	.232	
118,018	13,720			13,720						Importé...	38,323		Importé.	327,373	365,696	156,587						Importé.	107,794	14,704		
3,163,916	100,296	.097	2-728	698,380	197,397	.162	.574	22	6,137,414	319,140	3,693,802	97,587		1,165	3,799,147	596,662	.615	3-414	3	10,362		384,495	19,840	.032	.433	
155,722	18,267			18,267						Importé...	57,702		Importé.	297,307	355,009	151,963						Import.	143,339	19,298		
3,286,299	121,214	.110	2-786	381,331	164,704	.134	.311	26	6,413,342	262,832	2,539,568	128,274		117,794	2,657,362	549,648	.529	2-307	3	33,128		326,753	16,674	.029	.381	
128,822	14,377			14,377						Importé...	52,018		Importé.	118,456	170,474	98,598						Importé.	140,200	20,036		
24,682,127	835,512										21,397,198			495,199	21,892,397	3,168,076						2,131,137	110,638			
818,073	88,632										766,412			1,513,180	2,279,592	820,780						710,979	94,002			
25,500,200	924,144	.096	2-665	4,087,402	1,113,471	.116	.427	226	37,001,923	2,190,831	22,163,610	511,527	3,078	2,008,379	24,171,989	3,988,856	.416	2-526	21	306,126	458,164	2,842,116	204,640	.021	.297	

A. BRUNEL,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

TABLEAU indiquant les quantités de marchandises frappées du droit d'accise, et les quantités importées de marchandises similaires, entrées dans la consommation, avec indic

Années	Population approxi- mative.	Spiritueux.								Malt et liqueur de malt.										Vins—importés en totalité.			
		Licenses.	Quantités fabriquées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licenses de malteurs.	Licenses de brasseurs.	Malt.			Liqueur de malt.			Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.	Consommation par tête de la population.		Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.	
							Revenu par tête.	Consomma- tion par tête.			Quantités manu- facturées.	Quantités expor- tées.	Quantités entrées pour la consom- mation.	Quantités manu- facturées.	Quantités expor- tées.	Quantités entrées pour la consom- mation.		Revenu par tête.	Consomma- tion par tête.			Revenu par tête.	Consomma- tion par tête.
							\$	Galls.			Lbs.	Lbs.	Lbs.	Galls.	Galls.	Galls.		\$	\$			Galls.	Galls.
1868.....	368,978			1,136	716	\$	\$	Galls.	No.	No.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.
1869.....	375,676	1	443	Importé ... 1,564	401,638	329,295	.894	1.091	4	6	482,453	Importé .. 18,792	518,054	163,572	39,504	124,068	6,098	.033	.539	85,270	16,957	.045	.231
1870.....	381,690	1	8,339	Importé ... 14,279	316,570	253,721	.706	.890	4	5	1,107,527	Importé .. 1,068,275	1,068,275	338,960	40,954	298,006	12,094	.057	.990	33,883	11,300	.030	.090
1871.....	387,800	1	16,423	Importé ... 4,712	50,553	32,099	.652	.830	5	6	996,095	Importé .. 1,201,352	1,201,352	370,513	50,211	320,302	13,213	.055	1.031	37,093	13,021	.034	.097
1872.....	394,007			Importé ... 4,240	269,991	216,972	.706	.943	4	5	1,064,543	Importé .. 1,466,223	1,466,223	445,788	47,384	398,404	15,712	.066	1.297	54,867	19,587	.050	.141
1873.....	400,314			Importé ... 6,200	290,016	232,076	.765	.992	4	5	770,704	Importé .. 1,120,820	1,120,820	393,960	30,869	363,091	12,258	.057	1.183	62,676	21,469	.054	.159
1874.....	406,722	1	4,185	Importé ... 2,438	342,601	274,194	.780	1.006	3	5	747,300	Importé .. 1,213,289	1,213,289	395,960	50,130	345,830	12,983	.060	1.144	48,104	17,017	.042	.120
1875.....	413,232			Importé ... 1,751	71,090	45,664	.887	1.113	5	5	894,175	Importé .. 1,150,416	1,150,416	419,816	76,371	343,445	11,265	.059	1.099	64,899	22,894	.056	.159
				Importé ... 276,844	381,915	315,210	.788	.827	5	5	961,643	Importé .. 1,259,549	1,259,549	379,744	69,913	309,831	13,795	.057	.973	30,930	18,274	.044	.074
				Importé ... 276,844	276,844	277,093						Importé .. 98,352	98,352		92,465	10,043							
Importations ..					397,259	259,841										2,502,977	98,807						
					2,605,046	2,159,000										739,042	77,018						
Grand total ..	3,128,429	4	29,390	35,184	3,002,305	2,418,841	.773	.959	34	42	7,024,440		9,554,034	2,908,313	405,336	3,242,019	175,825	.056	1.036	417,722	140,519	.044	.133

NOTE.—Le mot "importé" ne se rapporte pas à la colonne où il se trouve, mais aux chiffres de la colonne suivante.

narchandises similaires, entrées dans la consommation, avec indication du revenu qui en a été tiré pendant les années ci-dessous mentionnées, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Malt.					Vins—importés en totalité.				Tabac.										Pétrole.										
Quantités exportées.		Quantités entrées pour la consommation.		Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.		Consommation par tête de la population.		Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licenses.	Tabacs fabriqués, à priser et en feuilles.			Cigares.			Tabacs de toute espèce entrés pour la consommation.	Revenu perçu sur tous les tabacs.	Consommation par tête de la population.		Licenses.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.	
Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu par tête.	Consommation par tête.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Revenu par tête.	Consommation par tête.			Quantités manufacturées.	Quantités exportées.		Quantités entrées pour la consommation.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.			Quantités entrées pour la consommation.	Revenu par tête.						Consommation par tête.	Revenu par tête.
Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	No.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	\$	\$	Lbs.	No.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.		
39,504	124,068	6,098	·033	·539	85,270	16,957	·045	·231	6	303,789	7,807	117,672	250	100	117,772	11,800	·112	·143	.....	.....	.....	.....	Importé.	212,829	17,916	·048	·576
Importé	74,966	6,188	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	408,807	408,807	.....	Importé	411,807	29,713	.....	.....	.....	.....	.....	.....	666	67,204	3,812	·045	·416
40,954	298,006	12,094	·057	·990	33,883	11,300	·030	·090	8	702,007	52,973	637,576	.....	20	637,576	63,871	·200	1·895	.....	.....	.....	.....	Importé.	89,076	13,244	.....	.....
Importé	73,931	9,667	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68,392	68,392	.....	Importé	74,442	11,510	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40,248	158,727	8,087	·043	·565
50,211	320,302	13,213	·055	1·031	37,093	13,021	·034	·097	7	808,915	95,771	734,892	.....	20	734,892	84,076	·244	2·128	.....	.....	.....	.....	Importé.	57,084	8,548	.....	.....
Importé	73,539	7,971	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34,475	34,475	.....	Importé	77,615	9,037	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,006	231,051	11,725	·045	·697
47,384	398,404	15,712	·066	1·297	54,867	19,587	·050	·141	6	617,767	232,120	686,073	.....	56	686,169	103,980	·290	1·830	.....	.....	.....	.....	Importé.	39,579	5,907	.....	.....
Importé	104,776	10,183	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,986	9,986	.....	Importé	23,875	8,647	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,601	217,007	10,908	·046	·676
30,869	363,091	12,258	·057	1·183	62,676	21,469	·054	·159	5	803,857	293,634	951,142	.....	.....	951,142	142,883	·386	2·473	.....	.....	.....	.....	Importé.	49,321	7,350	.....	.....
Importé	103,175	10,313	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,431	6,431	.....	Importé	23,320	9,167	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,333	192,196	9,699	·075	·755
50,130	345,830	12,983	·060	1·144	48,104	17,017	·042	·120	5	577,114	231,459	630,545	.....	.....	630,545	94,813	·251	1·612	.....	.....	.....	.....	Importé.	110,430	16,326	.....	.....
Importé	112,294	11,265	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,805	4,805	.....	Importé	14,994	5,913	.....	.....	.....	.....	.....	.....	152,576	7,634	.....	.....	
76,371	343,445	12,654	·059	1·099	64,899	22,894	·056	·159	5	722,706	134,235	845,827	.....	.....	845,827	130,400	·337	2·125	.....	.....	.....	.....	Importé.	165,889	24,607	·079	·785
Importé	103,896	11,388	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,529	7,529	.....	Importé	18,770	7,074	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,368	208,900	10,451	·083	·906
69,913	309,831	13,795	·057	·973	30,930	18,274	·044	·074	4	958,476	90,832	669,805	.....	.....	669,805	134,270	·333	1·639	.....	.....	.....	.....	Importé.	165,632	23,963	.....	.....
Importé	92,465	10,043	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,232	4,232	.....	Importé	7,573	3,598	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	2,502,977	98,807	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,273,532	5,273,532	.....	.....	5,273,532	766,093	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,227,661	62,316	.....	.....
.....	739,042	77,018	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	544,657	544,657	.....	.....	652,396	84,659	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	889,840	117,861	.....	.....
405,336	3,242,019	175,825	·056	1·036	417,722	140,519	·044	·133	46	5,494,631	1,138,881	5,818,189	250	96	107,935	5,926,124	850,752	·271	1·894	.....	.....	.....	59,222	2,117,501	180,177	·057	·677

A. BRUNEL,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

TABLEAU indiquant les quantités de marchandises frappées du droit d'accise, et les quantités importées de marchandises similaires, entrées dans la consommation, avec indic

Années.	Population approximative.	Spiritueux.							Malt et liqueur de malt.										Vins—importés en totalité.				
		Licenses.	Quantités fabriquées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licenses de malteurs.	Licenses de brasseurs.	Malt.			Liqueur de malt.			Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.	Consommation par tête de la population.		Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.	
							Revenu par tête.	Consommation par tête.			Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.		Revenu par tête.	Consommation par tête.			Revenu par tête.	Consommation par tête.
1868.....	275,086	No.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	No.	No.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Galls.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	Galls.	Galls.	Galls.	\$	Galls.
1869.....	278,545			Importé..	18,474 328,313	11,084 228,366	·870	1·260	3	5	377,307	.....	349,512	130,375	2,130	128,245	4,264	·030	·622	68,961	18,920	·068	·250
1870.....	282,047			Importé..	4,151 214,145	47,639 171,550	·786	1·040	3	5	781,868	{ Importé..	689,474 5,184	276,330	60	276,270	7,544	·049	1·194	23,861	7,520	·027	·085
1871.....	285,594			Importé..	2,624 240,071	77,689 192,243	·957	1·288	2	5	378,395	.....	437,594	157,120	.....	157,120	4,975	·038	·760	33,690	9,888	·035	·119
1872.....	289,184	2	35,804	Importé..	526 271,631	90,896 217,344	1·079	1·456	3	4	407,122	.....	429,166	152,420	.....	152,420	4,892	·039	·736	44,239	13,912	·048	·154
1873.....	292,821	1	448	Importé..	417 305,014	82,346 244,123	1·128	1·504	3	4	425,742	.....	537,817	188,450	.....	188,450	5,978	·047	·901	44,610	14,606	·050	·154
1874.....	296,503			Importé..	204 336,118	89,322 268,955	1·233	1·630	3	4	444,699	.....	587,479	203,590	.....	203,590	6,475	·055	1·004	53,166	16,700	·057	·181
1875.....	300,230			Importé..	2,544 340,963	92,417 279,829	1·255	1·634	3	4	323,011	.....	444,484	147,566	.....	147,566	5,045	·053	·850	71,591	22,523	·075	·241
				Importé..	132,610 248,226	99,457 248,343	1·158	1·268	2	4	409,828	{ Importé..	417,071 1,548	132,430	.....	132,430	4,670	·047	·766	24,014	13,360	·044	·079
Importations.....					909,241 2,284,481	590,850 1,850,753							3,892,597 6,732			1,386,091 580,827	43,843 60,560						
Grand total.....	2,300,010	3	36,252	10,466	3,193,722	2,441,603	1·061	1·388	22	35	3,547,972	.....	3,899,329	1,388,281	2,190	1,966,918	104,403	·045	·855	364,132	117,429	·051	·158

NOTE.—Le mot "importé" ne se rapporte pas à la colonne où il se trouve, mais aux chiffres c

similaires, entrées dans la consommation, avec indication du revenu qui en a été tiré pendant les années ci-dessous mentionnées, dans la province du Nouveau-Brunswick.

			Vins—importés en totalité.				Tabac.										Pétrole.								
Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.	Consommation par tête de la population.		Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licenses.	Tabacs fabriqués, à priser et en feuilles.			Cigares.			Tabacs de toute espèce entrés pour la consommation.	Revenu perçu sur tous les tabacs.	Consommation par tête de la population.		Licenses.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		
	Revenu par tête.	Consommation par tête.			Revenu par tête.	Consommation par tête.		Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.			Revenu par tête.	Consommation par tête.						Revenu par tête.	Consommation par tête.	
Galls.	\$	Galls.	Galls.	Galls.	\$	Galls.	No.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	\$	\$	Lbs.	No.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	
4,264							7	20,287			3,424		3,424	3,424	353										
4,236	·030	·622	68,961	18,920	·068	·250	7	169,363	Importé	726,222	Importé	2,480	728,702	42,972	·157	2·661				Importé	158,635	74	·039	·576	
7,544										306,758		8,086	314,844	31,505	·216	1·734					27,121	2,121	·068	·532	
6,302	·049	1·194	23,861	7,520	·027	·085	6	122,642	Importé	157,766	Importé	10,520	168,286	58,972						Importé	121,091	16,832			
4,975										4,763		6,806	527,498	6,806	·287	2·425					5,055	190,460	9,659	·057	·854
5,954	·038	·760	33,690	9,888	·035	·119	6	122,642	Importé	114,120	Importé	42,470	156,590	22,023						Importé	50,570	6,587			
4,892										19,505		3,927	685,500	103,766							329,291	16,465	·071	1·259	
6,294	·039	·736	44,239	13,912	·048	·154	7	220,756	Importé	24,716	Importé	14,158	38,874	12,041	·405	2·536				Importé	30,522	3,849			
5,978										34,107		3,444	700,453	105,900							480	227,208			
7,689	·047	·901	44,610	14,606	·050	·154	6	88,589	Importé	13,649	Importé	25,390	39,039	14,584	·416	2·557				Importé	41,350	5,497	·058	·928	
6,475										19,091		3,299	614,142	92,811	·347	2·181					198,464	9,923	·084	1·032	
9,638	·055	1·004	53,166	16,700	·057	·181	6	89,609	Importé	9,655	Importé	14,942	24,597	8,990						Importé	103,744	14,770			
5,045										3,963		2,017	702,875	107,024	·404	2·472					94	201,759	10,088	·101	1·161
10,905	·053	·850	71,591	22,523	·075	·241	4	116,125	Importé	9,285	Importé	20,942	30,227	12,765						Importé	142,699	19,946			
4,670										4,624		1,749	507,356	101,996	·389	1·794					182,830	9,142	·104	1·139	
9,562	·047	·766	24,014	13,360	·044	·079	4	63,333	Importé	16,774	Importé	14,633	31,407	15,006						Importé	159,241	22,162			
43,843										4,023,340		32,752	4,056,092	602,327							1,537,133	68,832			
60,560										1,072,187		145,535	1,217,722	157,180							807,852	100,325			
104,403	·045	·855	364,132	117,429	·051	·158	47	890,704	86,053	5,095,527	32,752	178,287	5,273,814	759,507	·330	2·292					5,629	2,344,985	169,157	·073	·941

té” ne se rapporte pas à la colonne où il se trouve, mais aux chiffres de la colonne suivant.

A. BRUNEL,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

TABLEAU indiquant les quantités de marchandises frappées du droit d'accise, et les quantités importées de marchandises similaires, entrées dans la consommation, avec indication du revenu qui en a été tiré pendant les années ci-dessous mentionnées, dans la province du Manitoba.

Années.	Population approximative.			Spiritueux.					Malt et liqueur de malt.						Vins—importés en totalité.			Tabac.									Pétrole.													
	No.	Licenses.	Quantités fabriquées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Revenu par tête.	Consommation par tête.	Licenses de maltieurs.	Licenses de brassours.	Malt.			Liqueur de malt.			Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.	Consommation par tête de la population.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Revenu par tête.	Consommation par tête.	Licenses.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Revenu par tête.	Consommation par tête.	Licenses.	Quantités manufacturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Revenu par tête.	Consommation par tête.				
1874.....	1	2891	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	No.	No.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	Galls.	\$		No.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	\$	\$	Lbs.	No.		Galls.	\$	\$	Galls.
			
			Importé	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1875.....	1	1870	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
			
			Importé	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Importations.....			.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
			
Grand total.....	2	4761	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NOTE.—Le mot "importé" ne se rapporte pas à la colonne où il se trouve, mais aux chiffres de la colonne suivante.

TABLEAU indiquant les quantités de marchandises frappées du droit d'accise, et les quantités importées de marchandises similaires, entrées dans la dans la province de la Colombie-Britannique.

Années.	Spiritueux.							Malt et liqueur de malt.										Vins—importés en totalité.						
	Population approximative.		Quantités fabriquées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licences de malteurs.	Licences de brasseurs.	Malt.			Liqueur de malt.			Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.	Consommation par tête de la population.		Quantités entrées pour la consommation.	Revenu perçu.	Consommation par tête de la population.		Licences.
	No.	Galls.					Revenu par tête.	Consommation par tête.			Quantités facturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.	Quantités facturées.	Quantités exportées.	Quantités entrées pour la consommation.		Revenu par tête.	Consommation par tête.			Revenu par tête.	Consommation par tête.	
1874.....	1	2122		2,209	1,748			5	7	606,958		468,505		109,376		109,376	5,810							2
1875.....	1	1211	Importé	83,040	55,327			4	8	425,927	Importé	42,516	134,307	Importé	25,402	4,085	16,404	6,436						3
			Importé	3,649	2,986						459,179	5,666		21,382	12,484									
Importations.....				5,858	4,734						927,684				243,683	11,476								
Grand total	2	3333		154,388	125,276			9	15	1,032,885		1,080,000		243,683		297,216	20,890							5

NOTE.—Le mot "importé" ne se rapporte pas à la colonne où il se trouve, mais aux chiffres de la colonne suivante.

importées de marchandises similaires, entrées dans la consommation, avec indication du revenu qui en a été tiré pendant les années ci-dessous mentionnées, dans la province de la Colombie-Britannique.

					Vins—importés en totalité.				Tabac.											Pétrole.																		
lt.		Revenu perçu sur le malt et la liqueur de malt.		Consommation par tête de la population.		Quantités entrées pour la consommation.		Revenu perçu.		Consommation par tête de la population.		Licences.			Tabacs fabriqués, à priser et en feuilles.			Cigares.			Tabacs de toute espèce entrés pour la consommation.		Revenu perçu sur tous les tabacs.		Consommation par tête de la population.		Licences.		Quantités manufacturées.		Quantités exportées.		Quantités entrées pour la consommation.		Revenu perçu.		Consommation par tête de la population.	
	Quantités entrées pour la consommation.																																					
	Galls.	\$	\$	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.	No.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	\$	\$	Lbs.	No.	Galls.	Galls.	Galls.	\$	\$	Galls.											
.....	109,376	5,810							2			4,306	1,481	1481	5,787	1,309																						
.....	25,402	4,085			16,404	6,436			3		Importé	90,344		12095	102,439	29,480							Importé	28,806	4,321													
.....	134,307	5,666										4,138	2,499	2499	6,637	1,977							Importé	5,471	274													
.....	28,121	5,329			21,382	12,484					Importé	100,399		11973	112,372	37,759							Importé	31,321	4,673													
.....	243,683	11,476										8,444		3980	12,424	3,286									5,471	274												
.....	53,533	9,414										190,743		24068	214,811	67,239									60,127	8,994												
.....	297,216	20,890			37,786	18,920			5			199,187	3,980	28048	227,235	70,525									65,598	9,268												

A. BRUNEL,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

(No. 53.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 21 février 1876 :—
demandant copie des instructions données à M. Talbot, un des employés
ou sous-inspecteurs du département des Postes, au sujet de sa visite
dans le district électoral de Charlevoix pendant la dernière élection
fédérale en janvier dernier.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 13 mars 1876.

(No. 54.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 9 mars 1876 :—
demandant copie de la correspondance relative à la démission de M.
McDougall, maître de poste de Christmas Island, Cap Breton.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 13 mars 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les
réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

(No. 55.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 8 mars 1876 :—
demandant un état indiquant les noms des occupants de terres sur
les Iles du St. Laurent, entre Brockville et Gananoque, appelées les
Mille Iles, le nombre d'acres possédés par chacun des dits occupants et
la valeur et estimation de chaque acre ainsi occupé.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 13 mars 1876.

(No. 56)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 2 mars 1876 :—
demandant la correspondance entre le conseil des Sauvages des Six
Nations et le Département des Affaires des Sauvages au sujet du paie-
ment d'intérêts d'arrages qui leur appartiennent, et qui ont été placés
dans leur fonds général; aussi, un état approximatif indiquant le mon-
tant des dits intérêts.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 13 mars 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions les
réponses ci-dessus ne sont pas imprimées]

(No. 57)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 8 mars 1876 :—
demandant un rapport indiquant le nombre des causes intentées devant
la Cour Suprême, et le nombre de jugements rendus par la susdite Cour.]

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 15 mars 1876

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

COPIES

DES

RÈGLES ET ORDRES GÉNÉRAUX

Edictés par les Juges des Cours Suprême et de l'Echiquier, pour régler la procédure de ces Cours, et pour exécuter les autres objets, tels que contenus dans la section 79 de "l'Acte de la Cour Suprême et de l'Echiquier."

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

REPONSE

A une Adresse de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 21 février 1876, demandant un état indiquant le nombre total de journaux et feuilles périodiques dans chaque comté et cité du Canada qui ont payé le droit de port imposé sur les journaux expédiés du bureau de leur publication, et le revenu total en provenant durant les trois mois expirés le 31 décembre dernier

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat

SECRETARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 14 mars 1876.

ETAT indiquant le nombre total de journaux et feuilles périodiques dans chaque comté et cité du Canada qui ont payé le droit de port imposé sur les journaux expédiés du bureau de leur publication, et le revenu total en provenant durant les trois mois expirés le 31 décembre 1875.

ONTARIO ET QUÉBEC.

Cité ou comté.	Journaux et feuilles pér.	Montant.	Cité ou comté.	Journaux et feuilles pér.	Montant.
		\$ cts.			\$ cts.
Addington.....	1	0 59	Missisquoi.....	1	1,505 52
Algoma.....	2	4 29	Monck.....	2	16 54
Argenteuil.....	2	4 35	Montréal.....	31	9 46
Arthabaska.....	1	5 00	Muskoka.....	3	1,967 60
Beauharnois.....	1	0 99	Niagara (Nil).....	.....	6 55
Bonaventure.....	1	0 44	Norfolk.....	6	22 20
Bothwell.....	3	5 91	Northumberland.....	6	18 84
Brant.....	9	57 22	Ontario.....	9	48 51
Bruce.....	6	9 48	Ottawa (cité).....	7	145 18
Cardwell.....	1	3 40	Ottawa (comté).....	5	7 94
Châteauguay.....	1	3 49	Oxford.....	11	75 59
Dundas (comté).....	2	22 33	Peel.....	2	21 76
Durham.....	10	60 74	Perth.....	6	53 88
Elgin.....	4	95 17	Peterboro'.....	4	21 40
Essex.....	6	16 55	Pontiac.....	1	1 99
Glengarry.....	2	9 36	Prescott.....	3	2 85
Grenville.....	3	7 72	Prince-Edouard.....	1	17 67
Grey.....	5	21 81	Québec.....	13	266 11
Haldimand.....	2	6 37	Renfrew.....	6	20 27
Halton.....	5	17 86	Richmond.....	1	4 91
Hamilton.....	6	163 54	Richelieu.....	.....	12 27
Hastings.....	3	66 83	St. Hyacinthe.....	5	24 48
Huntingdon.....	1	7 47	St. Jean.....	5	86 18
Huron.....	6	48 77	Shefford.....	3	13 91
Jacques Cartier (Nil).....	.....	.....	Sherbrooke.....	4	44 55
Joliette.....	1	1 06	Simcoe.....	14	55 88
Kent.....	2	8 61	Stanstead.....	1	7 28
Kingston.....	3	37 50	Trois-Rivières.....	2	16 68
Lambton.....	4	30 10	Toronto.....	35	2,280 01
Lanark.....	6	52 64	Victoria.....	3	29 95
Leeds (Brockville).....	4	27 33	Waterloo.....	12	56 63
Lennox.....	4	47 00	Welland.....	3	11 89
Levis.....	1	10 10	Wellington.....	13	158 18
Lincoln.....	6	39 66	Wentworth (comté).....	2	12 01
London.....	8	594 28	York.....	6	28 65
Middlesex.....	4	17 56			
<i>A reporter</i>.....	.....	1,505 52	Total.....	.....	\$7,073 32

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Antigonish.....	1	1 34	<i>Report</i>.....	.....	379 63
Annapolis.....	1	2 40	King.....	1	12 02
Cap Breton.....	2	14 17	Pictou.....	2	26 97
Cumberland.....	3	15 14	Queen.....	1	1 80
Digby.....	1	4 92	Yarmouth.....	2	17 03
Halifax.....	17	341 66			
<i>A reporter</i>.....	.....	379 63	Total.....	.....	\$ 437 45

ÉTAT indiquant le nombre total de journaux et feuilles périodiques, etc.—*Suite*

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cité ou comté.	Journal et feuilles pér.	Montant.	Cité ou comté.	Journal et feuilles pér.	Montant.
		\$ cts.			\$ cts.
Carleton.....	1	11 07	<i>Report</i>		68 31
Charlotte.....	3	18 51	St. Jean.....	16	295 17
Frédéricton.....	3	19 24	Westmoreland.....	2	24 72
Northumberland.....	3	19 49			
<i>A reporter</i>		68 31	Total.....		\$388 20

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Cité ou comté.	Journal et feuilles pér.	Montant.
		\$ cts.
Charlottetown.....	8	116 11
Georgetown (pas de rapport).....		
Summerside do.....		
Total.....		\$116 11

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Cité ou comté.	Journal et feuilles pér.	Montant.
		\$ cts.
New Westminster.....	1	5 83
Victoria.....	2	22 20
Total.....		\$28 03

MANITOBA.

Cité ou comté.	Journal et feuilles pér.	Montant.
		\$ cts.
Fert-Garry.....	2	16 81
Total.....		\$16 81

TOTAUX.

Ontario et Québec.....		7,073 32
Nouvelle-Ecosse.....		437 45
Nouveau-Brunswick.....		388 20
Ile du Prince-Édouard.....		116 11
Colombie-Britannique.....		28 03
Manitoba.....		16 81
Total.....		\$8,059 92

DÉPARTEMENT DES POSTES,
DIVISION DE LA COMPTABILITÉ,
10 mars 1876.

RÉPONSE

(No. 91 de la dernière Session.)

A une adresse de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 15 mars 1875, demandant tous les papiers, documents, lettres et correspondances ayant rapport au choix d'un emplacement pour la construction d'un bassin de radoub dans le port de Québec.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,
OTTAWA, 4 avril 1875.

OTTAWA, 15 mai 1874.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de F. H. Grant, écr., l'un des commissaires du havre de Québec, de vous transmettre la résolution suivante adoptée unanimement aujourd'hui par la Commission du Havre, et qui lui a été communiquée par le télégraphe.

“ Que la Commission est d'avis, qu'il importe suprêmement qu'il ne soit pas pris de décision quant au choix d'un emplacement pour la construction du bassin de radoub projeté, avant que la Commission puisse avoir l'opinion d'ingénieurs à ce sujet et leur estimation du coût des travaux dans divers endroits.”

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
J. B. MARTEL,
Sec.-trésorier, C.H.Q.

A l'honorable A. MACKENZIE, M.P.,
Premier ministre, Ottawa.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 5 novembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, conformément à une résolution passée par la Commission le 29 du mois dernier, copie du rapport de MM. Kinniple et Morris sur le coût de construction du bassin de radoub projeté à Québec.

Je demeure, Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
J. B. MARTEL,
Secrétaire-trésorier.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire du ministère des
Travaux Publics, Ottawa.

RAPPORTS SUR LE COUT DE LA CONSTRUCTION D'UN BASSIN DE
RADOUB ET D'AUTRES TRAVAUX SOIT DU COTÉ NORD OU
DU COTÉ SUD DU PORT DE QUÉBEC.

3, WESTMINSTER CHAMBERS,
LONDON, S.-O., ET GREENOCK, N. B.,
15 octobre 1874.

Au président et aux membres de la Commission du Havre de Québec.

MESSIEURS,—Pour compléter notre rapport sur les emplacements les plus propres à la construction d'un bassin de radoub, en date du 8 septembre 1874, nous avons l'honneur de vous adresser un rapport sur le coût de la construction d'un bassin de radoub à l'Anse de Lampson, du côté du nord, et aussi d'un bassin entre le quai du gouvernement et les moulins à scie de M. Patton du côté sud du fleuve St. Laurent.

Si le bassin est construit à l'Anse de Lampson, comme le fait remarquer le rapport supplémentaire du 9 septembre 1874, il sera nécessaire, avant de commencer aucuns des travaux permanents, de défaire les quais qui y sont et d'entourer la place d'un batardeau.

Cela coûterait environ £25,000, vu que le batardeau aurait à reposer sur le roc, et que tout le pilotis aurait à être muni de sabots de fer enfoncés dans le roc.

Il faudrait aussi se procurer de l'argile de remplissage pour remblayer les murs d'enceinte et le batardeau, ce qu'il serait peut-être difficile d'avoir sans des frais considérables.

Les débris des excavations dans le roc pourraient servir au béton de remblai en arrière des murs, etc. ; ces matériaux étant inutiles pour le remplissage à moins d'être mêlés avec de la chaux hydraulique et du sable, ce qui serait trop dispendieux pour être praticable.

Le fond est aussi très irrégulier, et le pilotis intermédiaire après avoir été une fois enfoncé aurait probablement à être retiré et renfoncé de nouveau, pour s'ajuster à la surface du roc.

Jusqu'à la ligne de l'eau basse, dans les petites mers, une grande partie du batardeau au lieu d'être en bois peut être en pierre délardée et en ciment de Portland, appuyé par une maçonnerie étanche en brique et ciment de Portland, avec remblai d'argile ou d'autres matériaux convenables en arrière.

Le batardeau, à l'entrée du bassin de radoub, aurait à être d'une grande force, et sa construction demanderait tout le soin possible, car il est probable qu'avec une telle fondation pour les travaux, une grande partie de la saison se passerait au forage du roc pour la réception du pilotis, et à moins que le pilotis intermédiaire ne fût enfoncé et le batardeau rempli d'argile et bien assujéti, avant la fin de la saison, les ouvrages courraient grands dangers d'être détruits par les glaces pendant l'hiver.

On doit se rappeler que si l'on choisit l'Anse de Lampson comme emplacement du bassin de radoub, il sera impossible d'agrandir le bassin plus tard, et que le terrain n'étant solide que près du rivage, le coût en serait d'autant plus considérable.

Ceci étant dit, nous avons l'honneur de vous communiquer, à votre demande, un rapport préliminaire sur le mode de construction et sur le coût probable d'un bassin de radoub à l'Anse de Lampson suivant l'esquisse ci-annexée.

Nous n'avons pas encore fait une exploration détaillée, ni de plan de l'emplacement, mais d'après les renseignements que nous avons, nous pouvons dire avec une certaine exactitude que le coût probable d'un bassin de radoub, ayant les dimensions suivantes et construit avec les matériaux ci-après indiqués, serait de £110,000.

Longueur du Bassin mesurée suivant son axe.

	Pd.	Pc.
Longueur de l'entrée jusqu'au bajoyer extérieur.....	35	0
Longueur du bajoyer extérieur.....	16	0
Largeur de la chambre pour la réception du caisson...	16	0
Longueur du bajoyer intérieur.....	20	0
Longueur du radier.....	500	0
Longueur totale.....	587	0
Profondeur de l'eau au seuil à marée haute dans les petites mers.....	20	0
Profondeur de l'eau au seuil à marée haute dans les grandes mers.....	24	6
Largeur de l'entrée (côtés d'aplomb).....	60	0
Rayon des bajoyers.....	100	0
Profondeur de l'eau sur le radier près du bajoyer inté- rieur à marée haute dans les grandes mers.....	25	6
Inclinaison du fond du bassin (soit 15 pouces sur la lon- gueur totale du radier).....	1 pd. sur	400 0
Largeur du bassin au sommet.....	99	9
Entre les murs latéraux au gradin inférieur.....	90	0
Largeur du radier entre les derniers gradins au fond du bassin.....	58	3

Nous recommandons ces dimensions, vu que dans un port comme Québec, où il n'y a pas de bassin à flot, et où, en certains temps, il n'y aurait pas suffisamment à faire pour occuper entièrement le bassin de radoub, celui-ci, étant de ces dimensions, pourrait servir de bassin à flot.

On remarquera que le bassin a une largeur de 90 pieds à marée haute dans les petites mers, et qu'il sera suffisamment spacieux pour contenir quatre navires de la grosseur de ceux généralement employés pour le transport du bois, lesquels pouvant être maintenus dans le bassin à un niveau constant pourront effectuer leurs chargements avec beaucoup plus de facilité. La chose aurait encore plus d'avantage si quelque voie ferrée venait à se prolonger jusque sur les côtés du bassin.

De plus, quand deux navires sont ensemble dans le bassin vis-à-vis les chantiers du milieu, ou lorsque quatre navires sont vis-à-vis les chantiers latéraux, il serait très difficile, pendant une marée baissant rapidement, de mettre ces navires en place et prêts à recevoir les accores.

C'est alors que serait avantageuse la possibilité de retenir l'eau dans le bassin ; à l'aide de pertuis le niveau de l'eau pourrait être baissé pouce par pouce sous la direction des charpentiers de navires, jusqu'à la hauteur de l'eau du fleuve, et dès lors les pompes pourraient en quelques heures mettre le bassin à sec.

La section générale du bassin est des plus simples ; on a évité toute maçonnerie superflue et coûteuse.

À la tête du bassin, il y a deux glissoires pour le bois ; chacune d'elles a six pieds de largeur ; elles sont séparées des côtés du bassin par un escalier en pierre.

Deux autres glissoires à bois avec escaliers en pierre sont indiquées immédiatement en arrière du bajoyer intérieur ; peut-être ces glissoires seront-elles suffisantes, mais il est plus prudent d'en construire au moins une autre vers le milieu du bassin ; nous avons indiqué cette glissoire au côté ouest du bassin ; elle traversera le mur latéral, voutée de façon à ne pas interrompre la continuité des gradins et du sommet du mur.

De cinquante en cinquante pieds sont pratiquées à la face verticale des gradins des trous pour les pieds, et, le long des murs, des échelles, pour faciliter l'accès aux gradins et au fond du bassin.

Les échelles seront construites le long des défenses en bois assujéties aux murs latéraux du bassin.

De chaque côté du fond, il y aura trois larges gradins de peu d'élévation; ces gradins seront bordés d'une pierre marginale comme celles employées dans les pavages ordinaires, et pavés de blocages posés à brin de mortier en ciment de Portland et gros sable.

Les tins seront disposés en trois rangées sur un grillage de bois de charpente enclavé dans le roc, et dont les interstices seront remplis de béton en ciment de Portland; le tout recouvert d'un plancher d'orme de 6 pouces d'épaisseur solidement cloué aux pièces du grillage.

Entre ces rangées de tins, la surface du roc sera pavée de blocage de même que les gradins du fond.

Des canaux d'écoulement seront pratiqués sous les radiers et le long des revers des murs tel qu'il sera indiqué dans les devis.

Les faces des murs latéraux, des murs d'entrée, des bajoyers, de la chambre pour la réception du caisson, les ailes d'entrée, seront toutes en pierre déladée.

Les parties exposées de la maçonnerie, telles que les escaliers, les glissoires, les voûtes, les bajoyers, les gradins, les chaperons, et les écoinçons, etc., seront en pierre piquée.

Les parois intérieures du lit du caisson seront de granite, piqué, frotté et poli, afin de former avec les faces du caisson un joint parfaitement hermétique.

Nous proposons d'appuyer tous les murs en arrière avec du béton en blocage et ciment de Portland, au-dessous du niveau de la marée haute, et avec du béton à la chaux hydraulique au-dessus de ce niveau.

La surface supérieure des murs et du remplage sera pavée de blocages posés en ciment de Portland.

Le caisson et le pont repliant seront semblables à ceux qui fonctionnent à présent avec succès à Greenock, où le bassin peut être ouvert ou fermé à toute heure de la marée, ce qui permet aux navires d'entrer lorsque l'eau est suffisamment haute pour qu'ils puissent se placer sur leurs chantiers.

Quant la marée est montante et est aidée du vent de l'est, il serait difficile, même dans un endroit où il y a reflux de l'eau contre la marée, comme au quai du gouvernement, de maintenir un navire en droite ligne donnant sur l'entrée du bassin; mais en attendant quelque peu, jusqu'à ce que la marée ait commencé à baisser, le navire éviterait graduellement à la marée contre le vent, ou *vice versa*, et les opérations de l'entrée se trouveraient de beaucoup facilitées pendant les mauvais temps; et pour cette raison entre beaucoup d'autres, nous considérons qu'il est d'une grande importance de construire le caisson de telle sorte qu'il puisse être ouvert ou fermé à toute heure de la marée, comme à Greenock, où le bassin s'ouvre ou se ferme en moins de trois minutes, et cela souvent lorsque, vù la marée, le vent, etc., il serait à peu près impossible de faire fonctionner des portes ou des caissons ordinaires.

Le caisson sera de fer forgé; avec quelque soin, et une couche de peinture annuelle, ce caisson ne venant en contact qu'avec de l'eau douce pourra durer au moins cinquante ans sans réparations.

La chambre pour la réception du caisson est de telle sorte, que lorsque le caisson est retiré, l'on peut introduire dans des rainures pratiquées à cet effet à l'entrée de la chambre des cloisons en bois qui serviraient à empêcher l'eau d'entrer dans la chambre pendant les réparations.

De la chambre au puits de la pompe du bassin, dont le fonds se trouvera de plusieurs pieds plus bas que le fond de la chambre du caisson, il y aura un tuyau de drainage qui servira à assécher la chambre quand le caisson sera en réparation. Nous considérons de plus qu'il est important que le caisson soit tenu à sec, et hors de danger, dans sa chambre, pendant l'hiver.

L'appareil de la pompe sera entièrement placé sous le sol, sous une voûte en pierre ou sous un toit de grosses pièces de bois recouvert d'asphalte et de sable. De cette façon, tout l'appareil sera placé si bas et sera si bien protégé contre le froid, que les chaudières et la machine se conserveront en parfait état pendant l'hiver.

Une pompe d'assèchement capable de rejeter du plus bas niveau environ 1,000 gallons d'eau à la minute, pourrait maintenir à sec la chambre du caisson et le puits

de la pompe du bassin, et pourrait aussi servir à chauffer la chambre de la machine et de la chaudière pendant l'hiver.

Nous croyons que les pompes devraient être à force centrifuge, placées bas et arrangées de telle sorte qu'elles n'aient pas une plus grande charge d'eau que la différence entre le niveau de l'eau à l'intérieur et celui à l'extérieur du bassin.

Notre estimation pourroit à un pouvoir capable d'assécher le bassin en trois heures au plus après la marée basse, ce que nous considérons tout-à-fait suffisant; mais si la Commission veut que le bassin puisse se vider en moins de temps, il y aura à augmenter considérablement la force des pompes.

La somme de £110,000 que nous mentionnons plus haut, est tout-à-fait suffisante croyons-nous, pour un bassin des dimensions et de la qualité que nous indiquons; mais nous n'avons pas pris en considération le surplus probable de temps que demanderait la construction d'un bassin à cet endroit, en sus de celui que prendrait la construction d'un pareil bassin à la Pointe-Lévis.

Si l'on adoptait l'emplacement suggéré à la Pointe-Lévis, l'on aurait presque rien à perdre pour la main-d'œuvre à la marée; car l'on pourrait commencer la partie supérieure du bassin aussitôt l'entreprise donnée, et les hommes employés à cette partie des travaux, pourraient à marée basse aller travailler à la partie du large, et *vice versa*.

La main-d'œuvre à la marée est généralement très coûteuse, car, les hommes reçoivent d'ordinaire le prix d'une journée de travail pour une seule marée, quel que soit le temps qu'ils donnent; mais de la façon que nous venons d'indiquer, chaque homme fait une journée pleine.

À cet emplacement de la Pointe-Lévis, nous proposons de construire des murs en béton de blocages composé des débris des excavations dans le roc à la tête du bassin, avec terrassements d'argile ou d'autres matériaux convenables, jusqu'à la ligne de l'eau basse dans les marées bâtarde. A partir des extrémités de ces murs qui sont fondés sur le roc, nous proposons de construire le batardeau et d'en entourer l'espace en face de l'entrée, tel qu'indiqué dans le plan.

Un batardeau construit sur le roc, pour être sûr et étanche, a besoin d'être bien assujéti au roc, et d'avoir une grande largeur à la base; celui-ci devra en outre être bâti de façon à pouvoir être enlevé sans aucuns frais qui auroient pu être évités.

Cet emplacement, comme on peut le voir par la section longitudinale, est éminemment propre à la fondation du bassin; le niveau du roc est, à un ou deux pieds près, celui qu'il faut à l'entrée, et il s'abaisse graduellement vers le fleuve.

Il n'y a à mer basse nulle part moins de quatre pieds d'eau au-dessous du niveau du seuil, ce qui peut être regardé comme très-heureux, attendu que par là se trouvent évités les longs et dispendieux travaux que nécessiterait l'excavation à la poudre d'un chenal conduisant au bassin.

Cet emplacement permet aussi la construction d'un batardeau moins dispendieux; car le niveau du roc au-dessous de la ligne d'eau basse, bien que suffisant pour le passage des navires, est de 5 ou 6 pieds plus élevé qu'à l'Anse de Lampson, et de plus le batardeau temporaire en cet endroit n'aurait guère plus d'un tiers de la longueur de celui qu'il faudrait construire à l'Anse de Lampson, et pourrait être construit simultanément avec les travaux qui se feront au rivage.

Le roc s'élève graduellement vers la tête du bassin, où il n'est plus qu'à un pied ou deux du niveau proposé du couronnement de l'ouvrage.

L'excavation de la partie supérieure du bassin fournira beaucoup plus de matériaux qu'il n'en sera employé dans les murs et les remplages, etc.

Nous croyons que non-seulement ce surplus de matériaux serait de bonne défaité pour différents usages dans des ouvrages riverains, mais encore qu'il seroit pour la Commission d'une valeur considérable pour des remplages ou pour autres fins de cette nature, dans le cas où l'on ferait quelques améliorations au havre du côté nord du fleuve.

Nous comptons que la construction, en cet endroit, d'un bassin de radoub des dimensions indiquées plus haut et fait avec les mêmes matériaux, coûterait £88,900, ou environ £20,000 de moins qu'à l'anse de Lampson; un bassin à l'emplacement de la Pointe-Lévis aurait de plus l'avantage de pouvoir être prolongé de 350 pieds, pour

l'accommodement des petits voiliers ou autres navires, pour environ £16,200. Soit, un bassin d'une longueur totale de 850 pieds construit à cet endroit, coûterait environ £4,000 de moins qu'un bassin de 500 pieds à l'anse de Lampson; la différence étant principalement due aux dispendieux travaux préliminaires et ouvrages temporaires qui seront nécessaires en ce dernier endroit.

A l'anse de Lampson, nous considérons que les ouvrages temporaires courraient, entre autres dangers, grands risques d'être endommagés par les glaces flottantes; et d'après la configuration du rivage, l'entrée du bassin serait placée de manière à favoriser probablement l'accumulation de sables ou d'argile entre les ailes.

La petite esquisse de l'Anse de Lampson n'est pas un levé d'après nature, mais elle est prise d'un tracé que s'est procuré notre M. Morris lorsqu'il était à Québec, et d'un plan du port et du havre de Québec publié en date de 1861.

Le plan de l'emplacement au quai du gouvernement à la Pointe-Lévis, que nous avons choisi comme le plus propre à la construction du bassin projeté, est basé sur les explorations de notre M. Morris, et peut être employé dans la préparation des contrats, des plans, etc.

Nous avons tâché dans notre premier plan et dans les estimations qui l'accompagnent, de comprendre toutes les améliorations apportées aux bassins de radoub par le génie moderne, et nous serons heureux de fournir de plus amples détails et de nouveaux renseignements si vous le désirez.

Nous avons l'honneur d'être, Messieurs,

Vos obéissants serviteurs,

KINNIPLE ET MORRIS.

OTTAWA, 11 novembre 1874.

MONSIEUR,—Au sujet de votre lettre du 5 du courant me transmettant le rapport de MM. Kinniple et Morris sur le coût du bassin de radoub projeté à Québec, avec plans, etc., je dois vous prier de me faire tenir le rapport des Commissaires du havre sur ce document.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,

Secrétaire.

J. B. MARTEL, écr.,

Secrétaire-trésorier de la

Commission du Havre, Québec.

OTTAWA, 21 novembre 1874.

MONSIEUR,—Comme je suis dans la nécessité de me rendre à Québec pour affaires de cours, je ne puis rester plus longtemps à Ottawa et vous présenter moi-même la requête de mes commettants au sujet du bassin de radoub projeté. Cette requête vous sera remise par M. E. W. Sowell, député par la Chambre de Commerce de Lévis.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant serviteur.

LOUIS H. FRÉCHETTE.

A l'honorable

A. MACKENZIE,

Premier ministre, etc., etc.

A l'honorable A. Mackenzie, Premier ministre, Ottawa.

La requête de la Chambre de Commerce de Lévis—représente humblement :

Qu'il est probable que vous aurez bientôt à faire le choix d'un emplacement pour un bassin de radoub dans le port de Québec, et vous savez probablement que les éminents ingénieurs anglais, MM. Kinnipie et Morris, après une exploration et un examen minutieux du havre, ont choisi sur le terrain du gouvernement à la Pointe-Lévis, un emplacement offrant des avantages qui ne peuvent se trouver en aucun autre endroit dans le voisinage de Québec, entre autres les suivants : Cet endroit ne demanderait pas autant de batardeau ; le fond est de roc ; l'eau y est libre tard dans l'automne et à bonne heure le printemps, et aucune glace en hiver ne peut y encombrer les travaux, vu que le courant porte toute la glace vers le nord. Il y a aussi un bateau-traversier qui fait en été service régulier entre Québec et le quai qui se trouve sur cette propriété, distance d'environ 1½ mille.

Un autre avantage qu'offre cet emplacement, c'est que bâti en cet endroit le bassin pourrait dans l'avenir être agrandi indéfiniment à peu de frais. Il est probable que bientôt le chemin de fer Grand Tronc passera près de cet endroit, vu qu'il est à présent question de construire un embranchement depuis St. Charles, passant par la grève, à Lévis, jusqu'à la gare actuelle.

Nous avons aussi l'honneur de mentionner que suivant les estimations reçues de Londres il y a quelques jours, un bassin de radoub de 500 pieds, du côté de Québec, coûterait £110,000 sterling, tandis qu'il coûterait à Lévis £88,900, soit £21,100 de moins. A Lévis, un bassin de 850 pieds peut être construit pour £106,000, soit £4,000 de moins que coûterait à Québec un bassin de 500 pieds.

Nous croyons pouvoir respectueusement faire remarquer que chaque année 400 ou 500 navires prennent leurs chargements du côté de Lévis, tandis que les droits de port retournent tous à Québec, et que jamais rien n'a été dépensé pour travaux d'amélioration du côté sud du fleuve.

C'est pourquoi cette Chambre demande respectueusement que, quelle que soit la décision qui sera prise, elle ne le soit qu'en rendant justice à la Pointe-Lévis ; et confiants dans votre impartialité et celle de vos collègues, nous nous en rapportons à vous, persuadés que nous n'avons rien à craindre.

Et vos requérants ne cesseront de prier,

J. H. SIMMONS,
Président.
L. G. DESJARDINS,
Secrétaire.

Pointe-Lévis, 14 novembre 1874.

(Original.)

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
LÉVIS, 18 novembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser la résolution suivante unanimement adoptée à une réunion des membres du Conseil de la Chambre de Commerce tenue aujourd'hui à midi.

Il a été proposé par M. C. Dagneau, secondé par M. P. C. Dumontier, et résolu : "Que ce Conseil approuve la pétition—dont lecture lui a été donnée—adressée à l'honorable Alexandre Mackenzie, Ottawa, relativement au choix du site de St. Joseph de Lévis pour le bassin de radoub, et prie L. H. Fréchette, écr., M.P., de la présenter au Premier ministre et de l'appuyer de son influence auprès du gouvernement fédéral."

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. G. DESJARDINS,
Secrétaire.

L. H. FRÉCHETTE, écr., M.P.,
Québec.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
LÉVIS, 18 novembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser la résolution suivante unanimement adoptée à une assemblée du Conseil de la Chambre de Commerce, tenue aujourd'hui, à midi.

Proposé par I. N. Belleau, écr., secondé par J. B. Michaud, écr., et résolu : " Que E. W. Sewell, écr., soit prié de nous représenter auprès du gouvernement à Ottawa, conjointement avec L. H. Fréchette, écr., M. P., et de faire valoir les titres de l'emplacement de la Pointe-Lévis à être choisi comme endroit où devra être construit le bassin de radoub projeté."

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. G. DESJARDINS,

Secrétaire.

E. W. SEWELL, ÉCR.,
Lévis.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
LÉVIS, 20 octobre 1874.

MONSIEUR,—Le président de la Chambre de Commerce m'a chargé de vous adresser une copie de la résolution suivante, adoptée unanimement à la dernière assemblée du Conseil.

Proposé par C. W. Carrier, écr., secondé par Jacques Jobin, écr., et résolu : " Que ce Conseil après avoir entendu les très intéressantes explications de E. W. Sewell, écr., sur la possibilité de la navigation du golfe et du fleuve St. Laurent jusqu'à Québec pendant l'hiver, est convaincu que cette navigation est praticable. En conséquence, le Conseil est persuadé que le gouvernement fédéral prendra sérieusement en considération cette question importante pour le pays en général."

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. G. DESJARDINS,

Secrétaire-trésorier.

E. W. SEWELL, ÉCR.,
Lévis.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC.
QUÉBEC, 11 novembre 1874.

CHER MONSIEUR,—C'est avec beaucoup de plaisir que je vous communique la résolution suivante adoptée à l'unanimité par le Conseil de la Chambre de Commerce de Québec, au sujet de la question de la navigation du St. Laurent en hiver, que vous avez traitée devant lui d'une manière si habile et si satisfaisante.

Je suis, cher Monsieur,

Votre très dévoué,

J. W. GRANT,

Secrétaire.

F. W. SEWELL, ÉCR.,
Québec.

(Original.)

A Son Excellence le Gouverneur-Général de la Puissance du Canada, et aux honorables ministres composant le Conseil de Sa Majesté pour la dite Puissance.

La requête des soussignés, résidant dans la paroisse de St. Joseph de Lévis et dans le village de Lauzon.

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :—

Qu'il est important pour le pays en général et pour notre district en particulier, qu'il soit construit dans le port de Québec, un bassin de radoub pour les vaisseaux d'outre-mer ;

Que d'après le rapport de MM. Kinniple et Morris, ingénieurs anglais distingués, chargés de visiter le port de Québec, et de choisir le site le plus propice à la construction du dit bassin, ce site se trouve être sur la rive sud, dans les limites de la paroisse St. Joseph de Lévis ;

Que dans l'opinion de tous les hommes compétents et désintéressés, ce rapport est parfaitement juste, et que le site choisi, au quai du gouvernement à St. Joseph, offre en réalité, pour la construction du dit bassin, des avantages de beaucoup supérieurs à ceux de toutes les autres localités ;

Que dans les limites de la paroisse de St. Joseph, se trouve une population ouvrière immense, industrielle et plus que suffisante pour la construction du dit bassin et le radoub des bâtiments ;

Que les embranchements projetés en cet endroit du chemin de fer Intercolonial et de celui de Kenebec, transporteront au bassin même, en tout temps de l'année, les matériaux nécessaires au radoub des bâtiments ;

Que pour ces raisons et pour un grand nombre d'autres qu'il serait trop long d'énumérer, et qui sont mentionnées dans le rapport de MM. Kinniple et Morris, il convient que le site de St. Joseph de Lévis soit choisi, à l'exclusion de tout autre, pour y construire le bassin de radoub, dans le port de Québec.

C'est pourquoi, les soussignés vous prient humblement de vouloir bien décider en faveur du site le plus favorable, mentionné dans le rapport de MM. Kinniple et Morris, certains que par là vous contribuerez largement au bien général du commerce d'une très grande partie de la Puissance.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Pointe-Lévis, 16 novembre 1875.

E. FAFARD, *Ptre, Curé,*
et 1,011 autres.

A l'honorable Alexandre Mackenzie, Premier ministre, et ministre des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR,—La requête des soussignés, citoyens de la ville de Lévis, du village de Bienville, et de la paroisse de Notre-Dame de Lévis, représente humblement :—

Qu'attendu que le rapport des ingénieurs, MM. Kinniple et Morris, chargés par les commissaires des havres de Montréal et de Québec de choisir l'emplacement le plus propre à la construction d'un bassin de radoub, démontre que la propriété du gouvernement située en la paroisse de St. Joseph est en tout point supérieure pour cet objet à tout autre endroit dans le port de Québec ; ce serait une injustice pour le public en général, et pour vos requérants en particulier, si ce rapport était mis de côté et s'il n'était pas tenu compte de ses conclusions.

C'est pourquoi vos requérants vous prient de considérer favorablement ce rapport, et demandent que la question soit décidée impartialement sur son seul mérite, c'est-à-dire suivant l'opinion de personnes aussi compétentes et aussi désintéressées que le sont MM. Kinniple et Morris.

P. G. ROY, *Maire,*
et 189 autres.

Lévis, 12 novembre 1874.

OTTAWA, 1er décembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 21 du mois dernier, transmettant au ministère plusieurs requêtes des citoyens de la ville de Lévis et des habitants du comté, demandant que le bassin de radoub projeté soit construit à la Pointe-Lévis.

J'ai l'honneur, etc.,

F. BRAUN,
Secrétaire.

L. H. FRÉCHETTE, écr., M. P.,
Lévis.

QUÉBEC, 11 décembre 1874.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les requêtes ci-incluses de la part des citoyens de Lévis, concernant la question du bassin de raboub.

Bien sincèrement à vous,

LOUIS-H. FRÉCHETTE.

A l'honorable

A. MACKENZIE, Premier ministre.

(Original.)

LÉVIS, 11 décembre 1874.

HONORABLE MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous transmettre la résolution suivante adoptée à l'unanimité, le 23 novembre dernier, par le Conseil de la ville de Lévis.

“Proposé par le conseiller Louis Bégin, secondé par le conseiller Etienne Dussault, et résolu :

“Que les honorables membres du gouvernement fédéral, et en particulier l'honorable premier ministre et Commissaire des Travaux Publics soient humblement priés de prendre en leur plus favorable considération, le rapport de MM. Kinniple et Morris, touchant le choix d'un emplacement pour la construction d'un bassin de radoub dans le port de Québec et d'en adopter les conclusions, en choisissant l'Anse des Sauvages, à St. Joseph de Lévis, pour la construction du dit bassin, et que la présente résolution soit mise entre les mains de L. H. Fréchette, écr., M. P., pour être présentée à qui de droit.”

Nous avons l'honneur d'être, honorable monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

GEORGE COUTURE,
Maire.

FLAVIEN ROY,
Secrétaire.

A l'honorable A. MACKENZIE,

Premier ministre et commissaire des Travaux Publics,
Ottawa.

LÉVIS, 12 novembre 1874.

A l'honorable Alexandre Mackenzie, Premier ministre, et ministre des Travaux Publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—La requête des soussignés, citoyens de la ville de Lévis, du village de Bienville, de la paroisse de Notre-Dame de Lévis, représente humblement :

Qu'attendu que le rapport des ingénieurs, MM. Kinniple et Morris, chargés par les commissaires des havres de Montréal et de Québec de choisir l'emplacement le plus propre à la construction d'un bassin de radoub, démontre que la propriété du gouvernement située en la paroisse de St. Joseph est en tout point supérieure pour cet objet à tout autre endroit dans le port de Québec ; ce serait une injustice pour le

public en général, et pour vos requérants en particulier, si ce rapport était mis de côté et s'il n'était pas tenu compte de ses conclusions.

C'est pourquoi vos requérants vous prient de considérer favorablement ce rapport, et demandent que la question soit décidée impartialement sur son seul mérite, c'est-à-dire suivant l'opinion de personnes aussi compétentes et aussi désintéressées que le sont MM. Kinniple et Morris.

JULES LEPAGE,
et 110 autres.

A l'honorable ALEX. MACKENZIE,
Premier ministre et ministre des
Travaux Publics, Ottawa.

(Original.)

BIENVILLE, 10 novembre 1874.

HONORABLE MONSIEUR, — Nous avons l'honneur de vous transmettre la résolution suivante qui a été adoptée à l'unanimité le neuf du mois courant par le conseil municipal du village de Bienville :

Proposé par Pascal Morin, secondé par Pierre Duclos, jr., et résolu : " Que les honorables membres du gouvernement fédéral et en particulier l'honorable premier ministre et commissaire des Travaux Publics soient humblement priés de prendre en leur plus favorable considération le rapport de messieurs Kinniple et Morris touchant le choix d'un site pour la construction d'un bassin de radoub dans le port de Québec, et d'en adopter les conclusions en choisissant l'Anse des Sauvages, à St. Joseph de Lévis, pour la construction du dit bassin, et que la présente résolution soit mise entre les mains de L. H. Fréchette, écrivain, M.P., pour être présentée à qui de droit.

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

JEAN SAMSON,
Maire.
BERNARD BOUCHARD,
Secrétaire-Trésorier.

A l'honorable A. MACKENZIE,
Premier ministre et ministre
des Travaux Publics, Ottawa.

LÉVIS, 12 novembre 1874.

A l'honorable Alexandre Mackenzie, Premier ministre et ministre des Travaux Publics, Ottawa.

MONSIEUR, — La requête des soussignés, citoyens de la ville de Lévis, du village de Bienville et de la paroisse de Notre-Dame de Lévis, représente humblement :

Qu'attendu que le rapport des ingénieurs, MM. Kinniple et Morris, chargés par les commissaires des havres de Montréal et de Québec de choisir l'emplacement le plus propre à la construction d'un bassin de radoub, démontre que la propriété du gouvernement située en la paroisse de St. Joseph est en tout point supérieure pour cet objet à tout autre endroit dans le port de Québec ; ce serait une injustice pour le public en général, et pour vos requérants en particulier, si ce rapport était mis de côté et s'il n'était pas tenu compte de ses conclusions.

C'est pourquoi vos requérants vous prient de considérer favorablement ce rapport, et demandent que la question soit décidée impartialement sur son seul mérite, c'est-à-dire suivant l'opinion de personnes aussi compétentes et aussi désintéressées que le sont MM. Kinniple et Morris.

ISIDORE BÉGIN,
et 275 autres.

A l'honorable ALEX. MACKENZIE,
Premier ministre et ministre des
Travaux Publics, Ottawa.

OTTAWA, 23 décembre 1874.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 du courant, transmettant au ministre deux requêtes de la part de citoyens de la ville de Lévis, du village de Bienville et de la paroisse de Notre-Dame de Lévis, demandant que le bassin de radoub projeté soit construit à St. Joseph de Lévis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,

Secrétaire.

L. H. FRÉCHETTE, écr., M.P.,
Lévis, P.Q.

*A l'honorable Alexandre Mackenzie, Premier ministre et ministre des Travaux Publics,
Ottawa.*

MONSIEUR, — La requête des soussignés, citoyens de la ville de Lévis, du village de Bienville, et de la paroisse de Notre-Dame de Lévis, représente humblement :

Qu'attendu que le rapport des ingénieurs, MM. Kinniple et Morris, chargés par les commissaires des havres de Montréal et de Québec de choisir l'emplacement le plus propre à la construction d'un bassin de radoub ; démontre que la propriété du gouvernement située en la paroisse de St. Joseph est en tout point supérieure pour cet objet à tout autre endroit dans le port de Québec ; ce serait une injustice pour le public en général et pour vos requérants en particulier, si ce rapport était mis de côté et s'il n'était pas tenu compte de ses conclusions.

C'est pourquoi vos requérants vous prient de considérer favorablement ce rapport, et demandent que la question soit décidée impartialement sur son seul mérite, c'est-à-dire suivant l'opinion de personnes aussi compétentes et aussi désintéressées que le sont MM. Kinniple et Morris.

E. DUSSAULT,

et 101 autres.

Lévis, 12 novembre 1874.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,

QUÉBEC, 30 décembre 1874.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur le 4^e rapport de messieurs Kinniple et Morris au sujet d'emplacements pour la construction d'un bassin de radoub, que je vous transmets sous ce pli.

Respectueusement à vous,

J. B. MARTEL,

Secrétaire-trésorier.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire du ministère des
Travaux Publics, Ottawa.

3, WESTMINSTER CHAMBERS, LONDON, S. O., ET GREENOCK,

12 décembre 1874.

Au Président et aux membres de la Commission du Havre de Québec.

MESSIEURS, — A votre nouvelle demande, nous avons examiné l'Anse de Wolfe, et la propriété qui se trouve au nord de la rue St. Paul, comme emplacement d'un bassin de radoub.

Dans le but de donner une estimation approximative du coût de la construction d'un bassin de radoub à chacun de ces emplacements, nous avons dû entreprendre une série de forages et de sondages aux deux endroits.

EMPLACEMENT DE L'ANSE DE WOLFE.

Nous sommes d'avis que la place la plus favorable à la construction d'un bassin de radoub en cet endroit est celle indiquée dans l'esquisse ci-jointe marquée de la lettre A.

Si l'on consulte le plan l'on verra que la distance depuis le chemin jusqu'à la ligne de basse mer, mesurée suivant l'axe du bassin, est d'environ 900 pieds, et d'environ 550 pieds depuis la ligne de basse mer jusqu'à l'enlignement général des quais où aboutit le bassin ; la différence de 350 pieds qu'il y a entre ces deux chiffres représente la prolongation que l'on pourrait donner plus tard au bassin.

Les forages ont atteint le roc à une profondeur de 10¹/₂ pieds 6 pouces au-dessous du niveau de la mer basse. On remarquera que les ouvrages de l'entrée sont indiqués en dedans de la ligne de basse mer ; en cet endroit l'on trouvera le roc au niveau voulu d'environ 8 pieds au-dessous du niveau de la mer basse. A la tête du bassin, près des quais, le roc est à un niveau de 6 pieds 9 pouces au-dessous du niveau de la haute mer.

Le chenal qu'il faudra creuser pour l'approche du bassin nécessitera un certain montant de dragage. Il faudra draguer une partie du Banc de sable à la Mouche, afin de faciliter aux gros steamers l'entrée du bassin.

D'après les données que nous nous sommes procurées, nous pouvons compter avec une certaine exactitude, que le coût probable de la construction en cet endroit d'un bassin de radoub fait avec les matériaux et suivant les dimensions indiqués dans notre rapport du 15 octobre 1874, sera de £105,000 sterling.

De même que dans tous les endroits où la laisse de basse mer (batture) a peu d'inclinaison, il faudrait aux alentours du bassin faire des remplissages considérables pour former le sol nécessaire à la construction d'ateliers et d'autres bâtiments.

Comme nous le faisons remarquer dans notre premier rapport, le bassin de radoub, s'il est construit en cet endroit sera tout l'hiver enclavé dans la glace.

Pour construire le bassin de radoub dans cette anse, il faudra faire des achats considérables de terrain et de constructions qui y sont érigés.

EMPLACEMENT AU NORD DE LA RUE ST. PAUL.

Le plan ci-joint, marqué de la lettre B, représente probablement, toutes choses étant considérées, la meilleure position que l'on pourrait donner à un bassin de radoub en cet endroit.

On a commencé le forage à un point 150 pieds au large de la ligne de mer haute, mesurés en ligne avec le centre du bassin projeté. A 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau à marée basse, le roc n'était pas encore atteint. Les couches forées étaient premièrement du sable, puis du gravier dur, ensuite de l'argile bleue et encore du gravier dur.

Vers la ligne de basse mer à l'entrée du bassin, deux trous ont été forés ; les couches traversées sont les mêmes que nous venons de mentionner.

A 100 pieds de l'extrémité du quai de M. Laroche, mesurés le long du côté nord du quai en gagnant le rivage, et à 40 pieds du quai, un autre trou a été foré à travers des couches identiques, savoir : sable, gravier dur, argile bleue et gravier. La profondeur de ce trou était de onze pieds au dessous du niveau de l'eau à marée basse.

A 200 pieds de l'extrémité du même quai, mesurés le long du côté du nord, et à 70 pieds du quai, la tige de sonde a été enfoncée à travers 18 pouces de sable et ensuite à travers une belle couche de glaise bleue solide de 10 pieds d'épaisseur ; la profondeur atteinte étant au-dessous du niveau des fondations des ouvrages du bassin, nous n'avons pas cru nécessaire de forer plus profondément.

Encore à 325 pieds de l'extrémité du même quai mesurés le long du côté nord en gagnant le rivage, et à environ 90 pieds du quai, un autre trou a été foré, à travers 18 pouces de sable et une épaisseur de 9 pieds 6 pouces de glaise bleue solide.

Du côté sud du quai et à une distance de 266 pieds de l'extrémité en gagnant vers le rivage, et à mi-chemin environ entre les quais, un trou a été percé à travers 18 pouces de sable, et dix pieds de glaise bleue solide.

A l'endroit marqué R, où la ligne du centre du bassin traverse le côté sud du quai de M. Laroche, nous avons été informés, et nous croyons que c'est l'opinion généralement reçue, que le roc se trouve à peu près au niveau de l'eau à mer basse; on nous avait rapporté qu'en cet endroit le roc avait été nivelé à la poudre, pour l'accommodement de petits navires. Les forages déjà décrits que nous avons faits près du rivage, et un examen attentif du roc exposé, nous firent croire qu'il n'était guères possible que ce roc fût du roc solide. Pour nous en assurer, nous avons profité d'une marée basse pour faire creuser un grand trou à quelques pieds plus loin, et avant le retour de la marée nous avons déjà atteint une profondeur de quatre pieds. Les débris de l'excavation se composaient de gravier et de gros cailloux, dont quelques-uns si pesants qu'un homme ne pouvait les porter. Nous avons à plusieurs reprises tenté d'enfoncer une tige de fer pointue, mais nous n'avons pu la faire pénétrer plus de quelques pouces à cause des cailloux.

Nous avons eu occasion de creuser un trou au point marqué H sur le plan marqué B (joint à ce rapport), à une distance de 175 pieds du quai de la Commission en ligne avec ce quai et à la ligne de basse mer; la marée étant basse, nous avons creusé un trou un peu plus bas que le niveau de l'eau basse dans le sable à travers une couche de deux pieds de glaise bleue compacte. Le trou percé atteignit une profondeur totale de dix pieds au-dessous du niveau de l'eau à mer basse; à cette profondeur la couche était de gravier compact. Ces résultats s'accordent assez bien avec ceux obtenus à l'entrée proposée du bassin de radoub.

Nous sommes entrés dans quelques détails sur les résultats de nos travaux de forage, afin que les Commissaires puissent se former une idée de la nature du fond dans ce voisinage.

Ces forages nous font douter qu'aucuns des quais aient été bâtis sur le roc solide.

En somme nous pouvons dire que si le bassin de radoub est construit en cet endroit (et au lieu indiqué dans le plan), la moitié reposera sur un bon fond de glaise, et l'autre sur un fond de gravier compact.

Il faudra draguer considérablement pour creuser un chenal d'approche depuis le milieu du quai de la Commission jusqu'à l'entrée du bassin.

D'après les données ci-dessus et autres que nous nous sommes procurées, nous pouvons compter avec une certaine exactitude que le coût probable d'un bassin de radoub construit en cet endroit avec les matériaux et suivant les dimensions indiqués dans notre rapport du 15 octobre 1874, sera de £100,000, y compris les frais de dragage.

Un bassin de radoub, construit en cet endroit, serait tout l'hiver enclavé dans la glace.

Il faudra aux alentours du bassin faire des remplissages considérables pour former le sol nécessaire à l'érection d'ateliers et d'autres bâtiments.

Si l'on décide de construire le bassin en cet endroit, il faudra faire des achats considérables de terrain et de constructions qui y sont érigées.

L'on pourrait plus tard, en faisant l'acquisition du terrain et des quais qui se trouvent jusqu'à la rue St. Paul, agrandir le bassin de 200 pieds.

Dans le cas où l'un de ces emplacements serait choisi pour la construction du bassin de radoub, il nous faudrait avoir un relevé en détail avec niveaux et forages, pour pouvoir préparer les plans et devis.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

KINNIPLE ET MORRIS.

OTTAWA, 18 janvier 1875.

MONSIEUR, — J'ai reçu instruction d'accuser réception de votre lettre du 30 du mois dernier par laquelle vous transmettez au ministère le rapport de MM. Kinniple

et Morris, ingénieurs civils, au sujet d'emplacements pour la construction du bassin de radoub projeté dans le port de Québec, accompagné de plans préparés par eux.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

J. B. MARTEL, écr.,
Sec.-trésorier de la Commission du Havre,
Québec.

A Son Excellence le très honorable comte de Dufferin, Gouverneur-Général et Vice-Amiral du Canada.

HÔTEL-DE-VILLE.

QUÉBEC, 31 décembre 1874.

La requête de la Corporation de la cité de Québec :—REPRÉSENTE HUMBLEMENT,

Que l'on se propose de construire un bassin de radoub et de faire d'autres améliorations dans le havre de Québec pour accommoder la flotte considérable qui visite ce port, et que les nombreux moyens sans cesse croissants de communication avec l'ouest sont de nature à augmenter davantage.

Que l'embouchure de la rivière St. Charles se recommande par ses grands avantages pour l'exécution de ces travaux.

Que le grand espace disponible en cet endroit permettrait à la Commission du Havre d'y placer le bassin de radoub et tous les autres bassins et améliorations, et ces travaux se trouvant ainsi réunis, il en résulterait de grands avantages pour l'expédition facile et prompte des grains et autres articles.

C'est pourquoi, votre requérante prie humblement Votre Excellence de faire construire le bassin de radoub à l'embouchure de la rivière St. Charles, cet endroit étant le plus convenable et le plus avantageux pour cet ouvrage.

O. MURPHY,
Maire.

(Original.)

CONSEIL DU VILLAGE DE LAUZON.

Séance spéciale du 19 janvier 1875. Présents: M. le maire, Charles Bourget; MM. les conseillers F. X. Couillard, P. Bourget, G. Bégin, V. Montminy, A. Théberge, et Ed. Bergeron.

M. F. X. Couillard, secondé par M. G. Bégin, propose la motion suivante :— Résolu unanimement :

Que vu la motion passée à une séance du Conseil-de-ville de Québec, promettant de payer l'intérêt de £20,000 si le gouvernement décide de bâtir le bassin de radoub dans la rivière St. Charles, ce conseil croit devoir exposer au gouvernement fédéral,—

Que le bassin de radoub devant être construit dans le port de Québec, pour rencontrer les besoins du commerce général de la Puissance, l'endroit recommandé par MM. Kinniple et Morris, les ingénieurs capables et désintéressés de la Commission du Havre de Québec, comme étant le site le plus favorable à la construction du bassin, devrait être choisi sans aucune considération des offres du Conseil-de-ville de Québec ;

Que tous les hommes désintéressés du district de Québec sont unanimes à reconnaître l'absurdité de la construction du bassin de radoub dans la rivière St. Charles, et ils comptent fortement que le gouvernement fédéral saura détourner au profit du commerce de la Puissance en général et du port de Québec en particulier, le gaspillage d'une centaine de mille louis que l'on désire faire pour attirer un peu de commerce à Québec et favoriser pour quelque temps ses classes ouvrières.

Que l'offre même de cet intérêt faite par le Conseil-de-ville de Québec, pour compenser le surplus du coût de l'ouvrage est une preuve irrécusable du peu d'avantages qu'offre le site de la rivière St. Charles à la construction du bassin de radoub, comparé à celui recommandé à St. Joseph de Lévis.

L'intérêt offert par la ville de Québec, s'il compense le surplus des dépenses de construction ne saurait rencontrer le surplus des réparations annuelles du bassin occasionnées surtout par sa mauvaise situation, construit qu'il sera dans un endroit d'accès difficile, à cause des sables qui s'y amoncelleront, à cause aussi de la glace qui séjourne en cet endroit beaucoup plus longtemps que partout ailleurs dans le port de Québec.

Et copie de la présente résolution devra être adressée sans délai, par le secrétaire au gouvernement fédéral à Ottawa.

M. BOURGET,

Sec.-trés. du Conseil.

(Original.)

OTTAWA, le 2 février 1875.

MONSIEUR, — Je suis chargé d'accuser réception de copie d'une résolution du Conseil du village de Lauzon, recommandant St. Joseph de Lévis, comme l'endroit le plus favorable pour un bassin de radoub dans le port de Québec.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,

Secrétaire.

M. BOURGET, écr.,

Sec.-trés. du Conseil,

Village de Lauzon, comté de Lévis, Q.

A Son Excellence le très honorable comte de Dufferin, Gouverneur-Général et Vice-Amiral du Canada.

La requête de la corporation de Québec, REPRÉSENTE HUMBLEMENT :—

Que l'ingénieur employé par la Commission du havre de Québec a fait un rapport constatant que bien qu'il soit désirable pour plusieurs raisons que le bassin de radoub projeté soit construit à l'embouchure de la rivière St. Charles, et bien qu'il soit possible de le construire en cet endroit, cependant si le bassin est construit en cet endroit il coûtera quelque £20,000 de plus que s'il est construit dans un autre endroit indiqué dans le rapport.

Que convaincu de la grande importance qu'il y a de construire ce bassin dans un endroit de facile accès pour les classes ouvrières, et commode pour le commerce, au lieu de le placer à une distance de trois milles de la ville, et croyant que le bassin devrait faire partie des améliorations générales du havre groupées d'après un seul et même plan, et qu'il serait ainsi plus utile, le Conseil de la cité de Québec, au nom de la cité, a adopté la résolution suivante : Si le gouvernement accorde la demande qu'a dernièrement formulée ce Conseil, et fait construire le bassin de radoub à ou près de l'embouchure de la rivière St. Charles, le Conseil de la cité paiera annuellement à l'ordre du gouvernement du Canada l'intérêt de vingt mille louis si la construction de ce bassin en cet endroit entraîne cette dépense en sus.

C'est pourquoi, votre requérante prie humblement Votre Excellence de bien vouloir accorder la demande qui vous a déjà été soumise par elle, à la condition mentionnée dans sa requête, si Votre Excellence le juge nécessaire.

Et votre requérante ne cessera de prier.

O. MURPHY,

Maire.

HOTEL-DE-VILLE,

QUÉBEC, 26 janvier 1875.

CHAMBRE DES COMMUNES,
8 février 1875.

CHER MONSIEUR.—Je prends la liberté de vous transmettre sous ce pli une requête de la part du conseil municipal de Lauzon, au sujet du bassin de radoub du port de Québec.

Très-respectueusement,
L.-H. FRÉCHETTE.

Hon. A. MACKENZIE,
etc., etc., etc.

(Original.)

PROVINCE DE QUÉBEC.

MUNICIPALITÉ DE LA PAROISSE ST. JOSEPH DE LÉVIS.

A une session générale du conseil municipal de la paroisse St. Joseph de Lévis, tenue au lieu ordinaire des sessions du dit conseil en la salle publique de la dite paroisse, lundi le premier jour de février, en l'année de Notre-Seigneur, mil huit cent soixante et quinze, conformément aux dispositions du codé municipal de la province de Québec; à laquelle assemblée sont présents le maire Théodore Samson, et les conseillers MM. Théodore Guay, François Ls. Guay, Joseph Ruel, Elie Guay et Michel Guay, membres du dit conseil, formant *quorum*, sous la présidence de M. le maire.

Proposé par Michel Guay secondé par Théodore Guay, et résolu unanimement:—

Que ce conseil a appris par la voix des journaux, que le conseil de la ville de Québec en séance, a adopté une résolution dans laquelle il offre à payer au gouvernement l'intérêt de quatre-vingt mille piastres, si ce dernier décidait à construire le bassin de radoub à la rivière St. Charles du côté de Québec, ce conseil croit devoir exposer au gouvernement fédéral:—

Que le bassin de radoub devant être construit dans le port de Québec, pour favoriser le commerce de la Puissance, l'endroit reconnu favorable suivant le rapport des ingénieurs Kinniple et Morris de la commission du havre de Québec, comme étant la place la plus avantageuse à la construction du bassin, devrait être choisi sans aucune considération des offres du conseil-de-ville de Québec.

Que tous les hommes désintéressés du district de Québec sont unanimes à reconnaître le désavantage qui en résultera si la construction du bassin de radoub se fait à la rivière St. Charles, et ils comptent beaucoup que le gouvernement fédéral saura détourner en faveur du commerce de la Puissance, et du port de Québec en particulier, le gaspillage d'une somme de quatre-vingt mille piastres que l'on désire faire pour attirer un peu de commerce à Québec, et favoriser pour quelque temps ses classes ouvrières.

Que l'offre même de cet intérêt, pour compenser le surplus que coûterait l'ouvrage, est une grande preuve du peu d'avantage qu'offre l'endroit de la rivière St. Charles à la construction du bassin de radoub, comparé à celui recommandé à St. Joseph de Lévis.

L'intérêt offert par la ville de Québec, s'il rencontre le surplus des dépenses de construction, ne saurait rencontrer le surplus des réparations qui devra y être fait annuellement, occasionnées surtout par son mauvais site, construit qu'il sera dans un endroit d'accès difficile, à cause des sables qui s'y amoncelleront, à cause aussi de la glace qui séjourne à cet endroit plus longtemps qu'ailleurs dans tout le port de Québec.

Que nous croyons qu'il est de notre devoir de mentionner qu'il se rencontre dans la paroisse de St. Joseph des ouvriers en assez grand nombre pour travailler à la construction du bassin de radoub; et cela peut se concevoir par la construction du grand nombre de navires qui se fait chaque année du côté du sud, et spécialement à St. Joseph.

Nous croyons comme le dit le rapport des ingénieurs, que St. Joseph est le site le plus avantageux de tout le port de Québec pour la construction du bassin de radoub. Et enfin, que copie de la présente résolution soit transmise par le secrétaire, au gouvernement fédéral à Ottawa.

THÉODORE SAMSON,

Maire.

Attesté,

CYRILLE SAMSON,
Secrétaire-trésorier.

Vraie copie,

CYRILLE SAMSON,
Secrétaire-trésorier.

OTTAWA, 12 février 1875.

MONSIEUR.—J'ai instruction d'accuser réception de la lettre que vous avez adressée à l'honorable ministre des Travaux Publics en date du 8 courant, transmettant la requête de la municipalité de la paroisse de St. Joseph de Lévis, par laquelle les requérants demandent que le bassin de radoub devant être construit dans le port de Québec soit placé du côté de Lévis.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

L. H. FRÉCHETTE, écrivain, M. P.,
Chambre des Communes, Ottawa.

HÔTEL-DE-VILLE, QUÉBEC,
25 février 1875.

A une séance spéciale du conseil-de-ville de la cité de Québec, tenue le 15 janvier dernier, il a été résolu :

Qu'un mémoire soit adressé par ce conseil au gouvernement fédéral lui exposant :—

Qu'un ingénieur employé par la commission du havre de Québec a fait rapport que, bien qu'il soit à désirer pour plusieurs raisons que le bassin de radoub projeté soit construit à l'embouchure de la rivière St. Charles, et bien qu'il soit possible de l'y construire, cependant si le bassin est construit à cet endroit il coûtera £20,000 de plus que s'il est construit dans un autre endroit indiqué dans le rapport ;

C'est pourquoi, convaincu de la grande importance qu'il y a de construire ce bassin dans un endroit accessible aux classes ouvrières et au commerce, au lieu de le placer à une distance de trois milles de la cité, et croyant que le bassin devrait faire partie des améliorations générales du havre groupées d'après un seul et même plan, ce conseil, au nom de la population de Québec, si le gouvernement accorde sa demande, s'engage à payer l'intérêt des £20,000 si la construction du bassin dans la rivière St. Charles entraîne cette dépense en sus.

Attesté,

L. A. CANNON,
Greffier de la Cité.

RÉPONSE

A une Adresse de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 6 mars 1876, demandant tous les rapports d'ingénieurs, rapports de la Commission du havre de Québec, documents, correspondances et arrêtés du Conseil ayant rapport au choix d'un emplacement pour la construction d'un bassin de radoub dans le port de Québec.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 16 mars 1876.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 20 avril 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la dernière assemblée de la Commission du havre, tenue à son bureau, rue Dalhousie, samedi, le 17 du courant, la Commission a pris en considération les Actes 38, Victoria chap. 55 et 56, et adopté la résolution suivante :

“ La Commission apprend avec surprise que non-seulement la Commission du havre de Montréal a été exemptée du paiement de sa contribution promise de \$5,000 par année à être appliquée à l'acquit de l'intérêt de la somme que coûtera le bassin de radoub projeté, mais que la somme à être payée par la Commission du havre de Québec a été augmentée d'autant ;

“ Copies de la présente résolution seront transmises à l'honorable Ministre des Travaux Publics et à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, avec copie de la correspondance échangée avec la Commission du havre de Montréal, faisant foi de son consentement à payer cette contribution à condition que le projet de prélever un impôt sur les navires fût abandonné.”

Ci-inclus sont des copies des lettres Nos. 1,549 et 1,552.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

J. B. MARTEL,

Secrétaire-trésorier.

A l'hon. ALEX. MACKENZIE, M. P.,
Premier-ministre et ministre des
Travaux Publics, Ottawa.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
MONTREAL, 4 juillet 1874.

MONSIEUR,—Suivant le désir de la commission du havre de Montréal, j'ai l'honneur de vous transmettre pour l'information de la commission du havre de Québec, l'extrait suivant du procès-verbal de la séance tenue le 2 du courant.

“ Le comité nommé pour recevoir la députation de Québec au sujet du bassin de radoub, a l'honneur de faire rapport : “ Que la députation de Québec s'est parfaitement accordée avec votre comité sur la nécessité de l'entreprise projetée ; et comme il est entendu que le gouvernement fournira les fonds nécessaires pour la construction du bassin de radoub, à condition qu'il lui soit donné une garantie de \$10,000 à être appliquées au paiement de l'intérêt annuel de la somme déboursée, votre comité s'accorde à recommander que cette commission garantisse le paiement de \$6,000 par année, pourvu que la commission du havre de Québec se charge de la garantie des autres \$4,000 et à la condition toutefois que le choix de l'emplacement du bassin et la direction des travaux soient confiés à un ou plusieurs ingénieurs compétents dont la nomination sera approuvée par les deux commissions, et qu'aucun impôt spécial ne soit maintenant ni dans l'avenir prélevé dans le but de couvrir la charge ci-dessus mentionnée, et que la commission du havre de Montréal ait le droit d'être représentée dans la direction des affaires relatives au bassin de radoub en proportion de la garantie qu'elle apporte.”

“ M. Cramp propose que le rapport soit adopté et communiqué à la députation de Québec.”

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,

Secrétaire.

J. B. MARTEL, écrivain,

Secrétaire de la commission du havre de Québec.

QUÉBEC, 3 juillet 1874.

Le comité spécial nommé pour se rencontrer avec la députation de la commission du havre de Montréal au sujet du bassin de radoub, a l'honneur de faire rapport qu'il a rencontré les membres de cette députation à Montréal, jeudi dernier.

Votre comité a proposé un impôt de un par cent par tonneau sur les steamers océaniques, la balance des \$10,000 non couverte par le revenu de cet impôt devant être payée en égale part par les deux commissions—le tout ne devant pas excéder \$10,000.

Le comité de Montréal s'opposa tout-à-fait à tout impôt sur les navires, et proposa que les deux commissions paient à même leur fonds communs la somme de \$10,000 par année, et que le bassin soit bâti dans le port de Québec.

Après une longue discussion nous convînmes de recommander que les deux commissions garantissent au gouvernement le paiement de \$10,000 par année, la commission du havre de Montréal devant payer \$6,000, et celle du havre de Québec \$4,000 ; le choix de l'emplacement du bassin et la direction des travaux devant être confiés à des ingénieurs compétents. Il fut aussi suggéré qu'un comité spécial composé de membres des deux commissions soit nommé pour la direction des affaires relatives au bassin de radoub.

Le tout respectueusement soumis,

JAMES G. ROSS,

Président du comité.

À la commission du

Havre de Québec.

OTTAWA, 4 mai 1875.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de la part du ministre des Travaux Publics d'accuser réception de votre lettre du 20 du mois dernier, lui transmettant copie d'une

résolution adoptée à une assemblée des commissaires du havre de Québec, relativement à la contribution que devront respectivement payer les commissions des havres de Québec et Montréal, pour la construction du bassin de radoub projeté dans le port de Québec.

J'ai, etc.,

F. BRAUN,
Secrétaire.

J. B. MARTEL, écr.,
Secrétaire de la commission du havre de
Québec.

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,
OTTAWA, 10 mai 1875.

(No. 143.—Heure 1:45.)

Par le télégraphe, de Québec à F. Braun.

Comment se fait-il que je n'aie pas de réponse de l'administration. J'ai écrit et télégraphié à M. Mackenzie. J'ai télégraphié à vous-même samedi. Veuillez répondre immédiatement; c'est important.

L.-H. FRÉCHETTE.

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,
OTTAWA, 8 mai 1875.

(No. 142.—Heure 2:55.)

Par le télégraphe, de Québec à F. Braun.

M. T. P.

L'automne dernier, j'écrivis à l'administration au sujet du bassin de radoub; ma lettre n'a pas été produite avec les autres documents. La gazette de Lévis conteste l'existence de cette lettre. Nous avons une assemblée publique lundi soir. Il est excessivement important que j'aie une preuve que ma lettre a été reçue. M. Mackenzie étant absent, veuillez vous occuper de cela et m'envoyer par le télégraphe une réponse officielle à l'Albion Hotel, Québec.

L.-H. FRÉCHETTE.

(Télégramme).

OTTAWA, 10 mai 1875.

Je trouve de vous plusieurs lettres accompagnées de requêtes relatives au bassin de radoub projeté. Celle dont vous parlez a dû être écartée.

F. BRAUN,
Secrétaire.

L. H. FRÉCHETTE, M.P.,
Albion Hotel, Québec,

(Original.)

A l'honorable ministre des Travaux Publics, et Premier Ministre de la Puissance du Canada, etc., etc.

L'humble requête des soussignés citoyens propriétaires et francs-tenanciers du comté de Bellechasse, y résidant, expose très-respectueusement:

Que le gouvernement fédéral de la Puissance du Canada ayant à cœur et voulant promouvoir les intérêts généraux de la Puissance a reconnu la nécessité de faire construire dans le beau et puissant port de Québec un bassin de radoub,

Que les ingénieurs nommés par le gouvernement de cette Puissance pour faire la visite et l'exploration des lieux et faire rapport de l'endroit qui est le plus avantageux pour y construire le dit bassin de radoub, ont soigneusement et attentivement visité les lieux, tant à Québec qu'à Lévis, et qu'après un examen sévère et avoir murement délibéré sur le pour et le contre de tous les lieux qui leur ont été montrés et indiqués par les intéressés, ont fait un rapport favorable de l'Anse des Sauvages, à St. Joseph de Lévis, comme étant la place la plus propice et la plus avantageuse pour y construire le bassin de radoub en question. Que le jugement porté par les dits ingénieurs qui sont des hommes très-compétents sur la matière en question, et nullement intéressés à ce que le dit bassin de radoub soit plutôt à une place qu'à l'autre, mais n'ayant en vue que le bien public et l'avantage général de toute la Puissance, ce jugement doit être favorablement reçu, et leur rapport adopté, malgré les prétentions des intéressés de la cité de Québec, qui désirent l'avoir à la Rivière St. Charles, au nord de Québec, où la glace n'y part que très tard tous les printemps, et pour les autres raisons qui sont amplement énumérées dans le rapport sus-mentionné des dits ingénieurs.

Et ferez justice,

ELZÉAR LACOMBE, Maire.
ED. S. BELLEAU, M.D.
F. TALBOT, N.P.,
URSINE MERCIER, et 217 autres.

St. Michel de Bellechasse,
le 27 avril 1875.

(Original.)

OTTAWA, le 19 mai 1875.

MONSIEUR,—J'ai instruction de l'hon. ministre des Travaux Publics d'accuser réception de la lettre que vous lui avez adressée en date du 10 du courant, transmettant la requête de certains propriétaires et franc-tenanciers du comté de Bellechasse, par laquelle ils demandent que le bassin de radoub que l'on se propose de construire au port de Québec, soit fixé du côté sud du St. Laurent, à St. Joseph de Lévis.

J'ai l'honneur, etc.,

Hon. T. FOURNIER,
Ministre de la Justice,
Ottawa.

F. BRAUN.
Secrétaire.

HAMILTON, ONT., 10 septembre 1870.

MONSIEUR,—J'ai concouru pour le prix de \$5,000 offert l'année dernière par les commissaires du havre de Québec, pour le meilleur plan d'amélioration du havre.

Une des conditions essentielles du concours, était que le meilleur plan devait recevoir l'approbation du gouvernement fédéral. Cette condition a été annoncée dans les journaux lorsque les plans ont été demandés, et, comme plusieurs autres, je me suis reposé sur cette condition.

Les plans ont été soumis aux commissaires en décembre dernier, et ceux-ci ont depuis accordé le premier prix à MM. Kinipple et Morris.

Je désirerais maintenant être informé si le gouvernement fédéral a approuvé les plans de MM. Kinipple et Morris.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. W. PLUNKETT,
Ingénieur.

A l'honorable ALEX. MACKENZIE,
Ministre des Travaux Publics,
Ottawa.

OTTAWA, 21 septembre 1875.

MONSIEUR—En réponse à votre demande du 10 du courant, relativement au bassin de radoub de Québec, j'ai instruction de vous informer que le gouvernement ne s'est pas encore prononcé sur les plans soumis pour ces ouvrages.

J'ai, etc.,

F. BRAUN,
Secrétaire.

E. W. PLUNKETT, écr., I. C.
Hamilton, Ont.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,

QUÉBEC, 20 octobre 1875.

MONSIEUR,—La députation de la Commission du havre de Québec qui s'est rendue auprès de vous à Ottawa il y a quelques jours, ayant appris aux commissaires que vous avez verbalement approuvé les plans préparés par MM. Kinipple et Morris pour les améliorations du havre, je suis chargé de vous demander respectueusement de bien vouloir transmettre à la Commission, aussi prochainement que possible, l'approbation officielle des plans, afin que le premier prix puisse être payé, et que l'on puisse avant la clôture de la navigation prendre des mesures pour faire avancer les travaux préliminaires, et éviter de graves délais.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

J. B. MARTEL,
Sec.-trésorier.

Hon. A. MACKENZIE, M. P.,
Ministre des Travaux Publics,
Ottawa.

HOTEL-DE-VILLE, QUÉBEC, 18 octobre 1875.

A une séance spéciale du conseil-de-ville tenue le 15 du courant, il a été résolu : Que MM. Kinipple et Morris, les ingénieurs de la Commission du havre ayant déclaré dans un premier rapport que le bassin de radoub coûterait quatre-vingt mille piastres (\$80,000) de plus dans la rivière St. Charles que s'il était construit à Lévis, ce conseil s'est obligé à garantir l'intérêt sur la différence du coût de construction jusqu'à concurrence de ce montant, s'il y avait lieu, et qu'il persiste dans sa détermination.

Qu'il paraît que les mêmes ingénieurs, dans un second rapport, sont venus à la conclusion que la construction du bassin de radoub dans la rivière St. Charles ne serait pas à propos, et que la commission du havre, par la voix prépondérante de son président a décidé de bâtir le dit bassin de radoub à Lévis.

Que le conseil a confiance que le gouvernement fédéral ne donnera pas une décision sur une question d'une importance si considérable pour cette ville, basée sur un rapport entièrement *ex parte*, mais qu'il ordonnera, avant d'agir, une autre exploration sous son contrôle exclusif.

Que, vu ces circonstances, ce conseil prie humblement le gouvernement d'ordonner une exploration immédiate de la rivière St. Charles, l'ingénieur de la cité étant admis, si cela peut se faire, à prendre part dans cette exploration, ce conseil payant la moitié des frais de la dite exploration ; et que Son Honneur le maire soit prié de se rendre à Ottawa pour communiquer au gouvernement la présente résolution et faire valoir les intérêts de notre ville, et que les représentants de cette cité au parlement fédéral soient invités à accompagner Son Honneur à Ottawa.

Attesté,

L. A. CANNON,
Greffier de la cité.

(No. 112,—heure, 5.25.)

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,
OTTAWA, 21 octobre, 1875.*Par télégraphe, de Québec à Owen Murphy, R. H.*

La Chambre de Commerce a décidé par quarante de majorité de recommander au gouvernement de construire le bassin de radoub à la rivière St. Charles. Dites-le à Thibaudeau et à Cauchon.

T. H. GRANT.

(No. 26,—heure, 10.35.)

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,
OTTAWA, 22 octobre, 1875.*Par télégraphe, de Québec à Owen Murphy, R. H.*

La Chambre de Commerce a télégraphié à M. Thibaudeau hier soir des détails complets sur le résultat de l'assemblée, lui demandant de les communiquer à vous, à M. Cauchon et au gouvernement; l'on désire vivement une décision immédiate afin de pouvoir compléter les explorations avant la fin de la saison; il n'y a pas besoin d'examiner davantage la rivière St. Charles, vu que Kinipple et Morris ont démontré à la dernière assemblée que le bassin peut se construire dans la rivière St. Charles. Faites tout en votre pouvoir pour obtenir une décision immédiate.

T. H. GRANT.

(No. 186,—heure, 6 p.m.)

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL,
OTTAWA, 21 octobre, 1875.*Télégramme, de Québec, à l'hon. I. Thibaudeau.*

DÉPUTATION DE QUÉBEC.—Veuillez communiquer au gouvernement la résolution suivante adoptée aujourd'hui par la Chambre de Commerce par un vote de quarante-neuf contre neuf: "A une assemblée de cette chambre tenue le 4 novembre 1874, après une longue discussion sur l'endroit le plus avantageux pour la construction d'un bassin de radoub, il a été résolu que la rivière St. Charles est l'endroit le plus avantageux pour la construction d'un bassin de radoub, si l'on tient compte des autres améliorations qui doivent être faites dans cette rivière par la commission du havre. D'après une exploration faite par M. Morris, il est maintenant constaté d'une manière positive, qu'un bassin de radoub, assez grand pour recevoir les bâtiments les plus considérables qui visitent nos eaux, peut être construit dans la rivière St. Charles; et cette assemblée prie instamment le gouvernement et la commission du havre de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour faire exécuter cette grande entreprise publique conjointement avec les autres améliorations du havre.

HENRY GLASS,
Secrétaire.

OTTAWA, 22 octobre 1875.

CHER MONSIEUR,—Je suis arrivé ici, hier, avec le maire de Québec, et les honorables MM. Thibaudeau et Cauchon, qui devaient se rendre auprès de vous ce matin pour conférer au sujet du bassin de radoub projeté. Comme ces messieurs semblent désirer que je ne sois pas présent à leur entrevue avec vous, je prends la liberté d'appeler votre attention sur quelques faits, que, j'en suis sûr, vous considérerez comme aussi concluants qu'aucun des arguments *ex parte* de ces messieurs. Ces faits ne sont que quelques exemples de ce qui arrive presque tous les jours pendant les mois les plus dangereux de notre navigation.

Le 19 février 1872,

Le steamer *Artic* partit de l'Anse des Sauvages et remorqua le *Pride of England* jusqu'à Tadoussac, et le capitaine a fait rapport qu'il eût pu remorquer le navire jusqu'au quai du gouvernement à Lévis.

Le 9 mars 1872,

Le steamer *Artic* et le *Prince-Edouard* remorquèrent le *Lake Huron* du Cap St. Ignace à l'Anse des Sauvages.

Le 10 avril 1872,

La barque *Strathardall*, qui avait échoué à St. Valliers, fit voile jusqu'à l'Anse des Sauvages et attendit là jusqu'au 8 mai pour être mise en cale.

Le 12 avril 1872,

Les steamers *Artic* et *Prince-Edouard* remorquèrent le navire *Pomona*, qui avait perdu son gouvernail. S'il y avait eu un bassin de radoub en cet endroit, ce navire eût pu remplacer son gouvernail et reprendre la mer aussitôt.

Le 20 avril 1872,

La barque *Viola*, naufragée à la Traverse, fut remorquée à l'Anse des Sauvages. Tous les navires que je viens de mentionner auraient pu être réparés immédiatement s'il y avait eu un bassin de radoub à l'endroit indiqué par MM. Kinniple et Morris à St. Joseph de Lévis.

En outre, vous devez vous rappeler qu'en avril 1874, la barque *Marchioness of Queensbury* se rendit jusqu'à l'Anse des Sauvages, et là en compagnie de quatre steamers de la ligne Allan, et deux de la ligne Dominion, et plusieurs voiliers, dut attendre jusqu'au 9 de mai, la glace du pont et des lacs n'étant passée que la veille au soir.

Si nous n'avions pas l'opinion d'ingénieurs compétents et désintéressés, et l'opinion de la commission du havre, ces faits seraient suffisants, je crois, pour nous convaincre que l'endroit en question (St. Joseph de Lévis) est le seul endroit dans le port de Québec où le bassin de radoub puisse être de grande utilité; car il est un fait constant que l'Anse Wolfe, de même que la rivière St. Charles sont couverts de glaces pendant six mois de l'année. Si un bassin de radoub est réellement nécessaire, ce doit être pendant la saison où les naufrages sont le plus fréquents, et si cet important ouvrage était fait du côté nord du fleuve, à quelque endroit que ce fût, le public perdrait plus de la moitié de son utilité. En un mot, en face des faits qui sont aujourd'hui connus, je ne vois pas comment le gouvernement pourrait faire à Québec au détriment de Lévis la promesse du bassin de radoub sans être accusé d'avoir cédé à d'autres influences qu'à celles de l'impartialité et de la justice.

Cher monsieur, dans l'éloquent et patriotique discours que vous avez prononcé l'année dernière à Québec, vous avez dit que le gouvernement est assez fort pour rendre justice à tout le monde. Eh bien, monsieur, je prends sur moi de vous représenter respectueusement que voici une bonne occasion de mettre cette parole en pratique, et, connaissant votre esprit d'impartialité et votre zèle indubitable pour le bien public, je suis sûr que la population de Lévis, de Bellechasse et des autres endroits intéressés dans cette affaire, aura une fois de plus l'occasion d'apprécier la bienveillance du gouvernement à son égard. Cette question ne regarde pas Québec seulement, elle intéresse tout le pays, et comme les plans sont déjà faits pour la construction du bassin à flot et des autres ouvrages d'améliorations du havre, dans la rivière St. Charles, la population de Québec n'aura certes pas raison de se croire oubliée.

Avec l'espoir, monsieur, que ce qui précède occupera votre plus sérieuse attention.

Je demeure, cher monsieur,

Votre très-respectueux serviteur,

L.-H. FRÉCHETTE.

Honorable ALEX. MACKENZIE,
Premier ministre, etc.

(A la hâte).

P.S.—Je viens de recevoir une dépêche m'annonçant qu'à une assemblée de la Chambre de Commerce, la majorité s'est naturellement prononcée en faveur de Québec, mais qu'une forte minorité, composée des plus considérables marchands de Québec, réellement intéressés dans la marine et dans les améliorations du havre, s'est déclarée en faveur de Lévis. Si le gouvernement n'est pas encore convaincu de notre droit à cet important ouvrage, que l'on consulte la Commission du havre de Montréal; nous n'avons aucune objection à ce que la question soit parfaitement examinée. Nous ne désirons pas embarrasser le gouvernement, mais au contraire nous voulons l'aider en diminuant sa responsabilité autant que possible. Ainsi, il serait peut-être à propos de remettre la décision de la question à une commission d'ingénieurs du Canada à qui l'on demanderait de visiter le port de Québec à une époque plus avancée de la saison, où ils pourraient juger de l'action de la glace.

L.-H. F.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC,
QUÉBEC, 22 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, à la demande du président de cette Chambre, copie d'un télégramme adressé à la députation de Québec à Ottawa, le 21 du courant, contenant copie d'une résolution concernant l'emplacement d'un bassin de radoub dans le port de Québec.

(Copie.)

“ QUÉBEC, 21 oct. 1875.

Veillez communiquer au gouvernement la résolution suivante adoptée aujourd'hui par la chambre de commerce par un vote de quarante-neuf contre neuf: “ À une assemblée de cette chambre tenue le 4 novembre 1874, après une longue discussion sur l'endroit le plus avantageux pour la construction d'un bassin de radoub, il a été résolu que la rivière St. Charles est l'endroit le plus avantageux pour la construction d'un bassin de radoub, si l'on tient compte des autres améliorations qui doivent être faites dans cette rivière par la commission du havre. D'après une exploration faite par M. Morris, il est maintenant constaté d'une manière positive, qu'un bassin de radoub, assez grand pour recevoir les bâtiments les plus considérables qui visitent nos eaux, peut être construit dans la rivière St. Charles; et cette assemblée prie instamment le gouvernement et la commission du havre de prendre immédiatement des mesures nécessaires pour faire exécuter cette grande entreprise publique conjointement avec les autres améliorations du havre.”

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

HENRY GLASS.

A l'honorable

ALEXANDER MACKENZIE,
Ministre des Travaux Publics,
Ottawa.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 30 octobre 1875.

MONSIEUR,—Vu que notre ingénieur M. Morris désire partir pour l'Angleterre le 6 novembre prochain, les Commissaires du havre désireraient avoir prochainement une réponse à leur lettre du 20 du courant adressée à l'honorable ministre des Travaux Publics, demandant son approbation des plans de MM. Kinniple et Morris

pour les améliorations du havre, et du paiement à ces messieurs de la récompense promise de cinq mille piastres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
J. B. MARTEL,
Secrétaire-trésorier.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire du ministère des Travaux Publics,
Ottawa.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai instruction d'accuser réception de votre lettre du 22 du mois dernier, demandant que le bassin de radoub projeté soit construit à St. Joseph de Lévis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
F. BRAUN,
Secrétaire.

L. H. FRÉCHETTE, écr.,
Québec.

OTTAWA, 2 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une résolution du Conseil-de-ville de la cité de Québec, adoptée à une assemblée spéciale tenue le 18 du mois dernier, et relative au choix d'un emplacement pour la construction du bassin de radoub projeté, etc.

J'ai, etc.,
F. H. ENNIS,
Pro-secrétaire.

L. A. CANNON, écr.,
Greffier de la cité, Québec.

OTTAWA, 2 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 22 du mois dernier, de la part de la Chambre de Commerce de Québec, au sujet du choix d'un emplacement pour la construction du bassin de radoub projeté.

J'ai l'honneur, etc.,
F. H. ENNIS,
Pro-secrétaire.

HENRY GLASS, écr.,
Secrétaire, Chambre de Commerce,
Québec.

OTTAWA, 8 novembre 1875.

MONSIEUR,—A la demande de l'honorable ministre des Travaux Publics, j'ai examiné avec soin les plans et les rapports envoyés à ce bureau par la Commission du havre de Québec, concernant les améliorations projetées de ce port; et j'ai l'honneur de vous présenter à ce sujet les considérations qui suivent:

Je constate que par annonces publiques l'exécution des plans a été mise au concours; et que huit plans différents ont été reçus dans l'automne ou l'hiver 1874.

Dans la première partie du mois dernier (octobre) les Commissaires du havre, ou une députation venant de leur part, et d'autres messieurs, se rendirent auprès du ministre et lui déclarèrent qu'ils étaient en faveur de la rivière St. Charles pour la construction de bassins d'attente et de bassins à flot d'après les plans de MM. Kinniple et Morris, mais que l'on ne s'accordait pas sur l'emplacement du bassin de radoub projeté.

La question fut discutée longuement avec le ministre, après quoi je fus invité à l'examiner et donner mon opinion sur différents points.

Je dois commencer par dire que la valeur de plans de travaux de cette sorte dépend autant de leur adaption à la localité et à leur situation que de leur adaption à la destination de l'entreprise.

Pour les personnes expérimentées dans ces matières, il est évident que l'on ne pouvait guères s'attendre qu'il serait tenu compte de ces conditions, à moins que les concurrents ne fussent parfaitement familiers avec la nature du fond, des marées et des courants, ainsi que des difficultés qui se rencontreraient probablement dans l'exécution de l'entreprise.

Ces connaissances étaient nécessaires non-seulement pour la conception et l'étude des plans, mais aussi pour l'estimation approximative sinon exacte du coût probable de leur exécution.

Je remarque néanmoins par les plans et les rapports qui sont soumis qu'aucun des concurrents, à l'époque de la préparation de leurs plans, ne possédait les renseignements nécessaires. Il y a en conséquence raison de craindre qu'on ait jugé du coût et de la possibilité de l'exécution des travaux projetés dans la rivière St. Charles sans avoir donné à la question toute la considération que demandait l'importance des difficultés à surmonter et de la dépense qu'entraînerait l'entreprise.

Les plans de MM. Kinniple et Morris présentent, il est vrai, un bel ensemble sur le papier, mais ni ces plans ni le rapport qui les accompagne ne contiennent de détails qui puissent permettre de juger de la nature des ouvrages proposés.

La chose est d'autant plus surprenante, si l'on se rappelle que l'endroit où ces ingénieurs proposent de faire construire ces travaux, est une batture de sable, qui, suivant la remarque d'un des concurrents, a été creusée en plus d'un endroit à des profondeurs de 40 à 45 pieds, sans qu'on n'ait pu nulle part trouver de fond solide.

Les améliorations proposées consisteront d'après la page 9 du rapport, en deux havres ou bassins d'attente, et en deux bassins à flot, en face des quais actuels au pied de la ville.

D'après le rapport, le plan et la position des travaux sont tels que l'entreprise peut être avantageusement divisée en quatre sections différentes, qui coûteraient en somme £556,000 sterling.

À la page 13 du rapport, il est dit sous le titre de *1re section des travaux*, que "Un quai de 3,500 pieds de longueur et de 100 pieds de largeur sera construit. Toute l'étendue qui se trouve entre les quais actuels sera draguée, quant à la moitié d'amont, ou à l'emplacement du bassin à flot du sud, à une profondeur de 15 pieds au-dessous du niveau de l'eau à marée basse, et rempli d'une couche de terre argileuse de 5 pieds d'épaisseur; et, quant à la moitié d'aval, soit, à l'emplacement du bassin d'attente, à une profondeur de 22 pieds à eau basse. Les matières retirées de ce draguage serviront au remplage du quai, etc.

" Ces travaux une fois complétés, formeront la première section du projet et couvriront une superficie de 43 acres, et donneront 3,500 pieds de nouveau quai, etc., le long duquel, dans le bassin d'attente, le draguage proposé se fera sur 150 pieds de largeur; le tout est estimé à \$76,000 sterling, ou \$380,000."

" En ce pays, où le bois est abondant, il est bien connu que le coffrage est le mur de soutènement le moins dispendieux que l'on puisse adopter pour un quai construit en eau profonde, comme les quais du bassin d'attente (en 22 pieds d'eau à marée basse), qui auront au moins 46 pieds de hauteur, et, en tenant compte du tassement, probablement plus de 50.

Un coffrage de cette hauteur, appuyé sur un fond de la nature de celui qu'il y a raison de croire que l'on trouvera en cet endroit, doit être d'une grande largeur pour

garder tant soit peu la position verticale, surtout s'il est destiné à retenir un terre-plein sur toute sa hauteur. Rendre la moitié du quai qui doit former un des côtés du bassin à flot étanche comme il est proposé, soit au moyen d'un mur de béton ou de quelque autre manière, coûtera au moins autant que le coffrage ordinaire.

Il me semble donc, le parement du quai mentionné dans la *première section des travaux* fût-il en bois ou en béton, que ce quai, ainsi que le terre-plein, et le draguage, etc., mentionnés plus haut, devront coûter, dans les circonstances les plus favorables, \$850,000 ou, ce qui est tout aussi probable, *un million* de piastres.

Je ne m'occupe pas ici de savoir si ces constructions sont faisables; de même que la question des frais, cette considération me semble, comme je l'ai déjà dit, n'avoir pas reçu toute l'attention que demandait l'importance de ces questions pour l'intérêt public.

J'ai cru devoir donner mon opinion sous cette forme, de manière que, lorsqu'elle sera communiquée à la Commission du havre, celle-ci puisse alors considérer, si, dans les circonstances, elle est justifiable au point de vue financier ou sous tout autre rapport, de prendre sur elle d'adopter aucun des plans qui lui ont été soumis.

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

JOHN PAGE,

I. C. Travaux Publics.

Au SECRÉTAIRE des Travaux Publics.

Télégramme à J. B. Martel, Québec.

OTTAWA, 11 novembre 1875.

Le ministre des Travaux Publics n'a reçu le rapport de M. Page qu'hier soir. La commission devra prendre ce rapport en considération avant que le gouvernement puisse se prononcer sur les plans. Le rapport vous est expédié par la malle aujourd'hui.

F. H. ENNIS,
Pro-secrétaire.

OTTAWA, 11 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, sur l'ordre du ministre des Travaux Publics, d'accuser réception de votre lettre du 30 du mois dernier, concernant les plans soumis par MM. Kinipple et Morris, pour l'amélioration du havre de Québec, et, à ce sujet, de vous communiquer, pour l'information de la commission du havre de Québec, le rapport ci-inclus qui lui a été adressé par l'ingénieur-en-chef du ministère, qui a été chargé d'examiner la question.

J'ai, etc.,

F. H. ENNIS,
Pro-secrétaire.

J. B. MARTEL, écrivain,
Secrétaire, Commission du Havre de Québec.

OTTAWA, 11 novembre 1875.

MONSIEUR,—La Commission du havre de Québec ayant demandé l'approbation du gouvernement pour les plans soumis par MM. Kinipple et Morris pour l'amélioration du havre de Québec, j'ai ordre de vous informer que l'ingénieur-en-chef du ministère ayant, dans son rapport du 8 du courant,—dont je vous ai adressé copie ce matin—fait entendre que, vu la nature probable du fond à l'endroit où l'on propose de bâtir le quai mentionné à la page 13 du rapport, le coût de ce quai (même s'il était construit avec les matériaux les moins dispendieux, et dans les circonstances les plus

favorables) ainsi que du draguage projeté, etc., s'élèverait à \$350,000 ou \$1,000,000, au lieu de \$380,000 comme l'estiment MM. Kinipple et Morris; le ministre juge à propos, avant de s'occuper davantage de la question, d'attendre que la Commission lui ait fait connaître ce qu'elle peut avoir à lui communiquer sur le sujet.

F. H. ENNIS,
Pro-secrétaire.

J. B. MARTEL, écrivain,
Bureau de la Commission du havre,
Québec.

OTTAWA, 15 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser des plans avec estimations du coût du bassin de radoub projeté et des améliorations du havre à l'embouchure de la rivière St. Charles.

Parmi les documents ci-joints vous trouverez des "réponses aux questions faites aux délégués de Québec, MM. O. Murphy, maire de Québec, Cauchon et Thibaudeau, par l'honorable M. Mackenzie, ministre des Travaux Publics."

La première question, concernant la tenure du terrain, recevra une réponse plus explicite lorsque je serai de retour à Québec. J'aurai l'honneur de présenter l'opinion légale de l'avocat de la cité.

Je crois que la réponse à la dernière des six questions, quant à la nécessité d'un quai conducteur à Lévis, convaincra l'honorable premier-ministre qu'un tel quai serait indispensable, et que n'y eût-il qu'un simple pilier, tel que proposé par MM. Kinipple et Morris, de quelque grosseur qu'il fût, il est certain qu'il se formera une *batture* ou étendue de glace attenant au rivage, en dehors de l'entrée du bassin, ce qui fait disparaître l'avantage que réclame Lévis, lequel suivant moi n'existe pas.

Il suffira, je crois, d'appeler l'attention de l'honorable M. Mackenzie sur le fait que MM. Kinipple et Morris, à la page 2 de leur rapport sur les améliorations du havre de Québec, du mois de novembre 1874, disent ce qui suit: "Il est cependant un endroit qui me paraît propre par excellence à la construction des bassins que l'on projette, et c'est sur les battures qui se trouvent au nord de la ville à l'embouchure de la rivière St. Charles."

Quels que soient donc les avantages que réclame l'emplacement de Lévis et celui du Banc à la Mouche pour les travaux projetés, ces messieurs considèrent celui qu'offre la rivière St. Charles comme infiniment supérieur.

Quant à la détermination précise de l'endroit propre à la construction des bassins à l'embouchure de la rivière St. Charles, la chose devra être examinée l'hiver prochain, lorsque la glace fournira un point d'appui solide permettant de pratiquer des forages et des sondages facilement réduits à un niveau d'eau basse donné; car si, de mon côté, je ne suis pas en mesure de dire positivement que l'on puisse trouver à l'ouest du brise-lames actuel une bonne fondation pour les bassins, MM. Kinipple et Morris ne peuvent pas non plus affirmer le contraire.

Les forages pratiqués jusqu'à présent permettent de croire que le bassin peut être construit à l'endroit et de la façon que j'ai proposés, sinon, il peut en tout cas, et ceci est admis par MM. Kinipple et Morris eux-mêmes, être construit sur l'un des emplacements proposés, soit entre le quai de Laroche et la fabrique d'objets en caoutchouc, soit sur la propriété de Renaud ou ailleurs, et pourvu que ce bassin de radoub soit bâti quelque part dans la rivière St. Charles, comme partie des améliorations générales du havre groupées d'après un seul et même plan, il y aura lieu d'être satisfait.

Je prends donc la liberté d'insister auprès de l'honorable premier-ministre sur la nécessité absolue qu'il y a de faire faire une exploration des lieux au commencement du présent hiver aussitôt que le pont de glace sera formé, ce qui sera vers le milieu de décembre, de manière que les plans et les sections puissent avancer suffisamment

pendant le reste de l'hiver pour permettre de commencer les travaux de bonne heure dans le printemps de 1876.

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

C. P. BAILLARGÉ,
Ingénieur de la cité de Québec.

F. BRAUN, Ecr.,
Secrétaire des Travaux Publics.

MEMORANDUM POUR LES DÉLÉGUÉS DE QUÉBEC.

Renseignements requis.

10. Quelle est la tenure du terrain dans le voisinage du quai de Renaud et de l'usine à gaz ?

20. Quelle est la valeur des quais qui devront être achetés pour le bassin ?

30. Quel sera le coût du draguage nécessaire pour permettre aux navires d'atteindre un bassin construit au quai de Renaud et jusqu'au voisinage de l'usine à gaz, respectivement ?

40. Jusqu'à concurrence de quelle somme la cité paierait-elle la différence (\$80,000) dans le prix de construction ?

50. Preuves quant aux dates où la glace disparaît ordinairement, au printemps, de l'endroit qui se trouve en dedans du brise-lames, et de l'endroit proposé comme emplacement du bassin à la Pointe-Lévis ; de même quant à la date ordinaire où se forme la glace de manière à empêcher les navires d'entrer en automne.

60. L'estimation de M. Morris, relative à l'emplacement de la Pointe-Lévis, comprend-elle le coût d'un quai conducteur ;—sinon, quel serait le coût d'un tel quai, s'il était nécessaire.

Bassin de radoub, sur l'emplacement au nord de la rue St. Paul, à l'ouest du quai de Laroche.

	£	s.	d.
Coût du draguage du chenal depuis les entrées du brise-lames jusqu'au bassin de radoub.....	105,000	0	0
Partie de cet item qui devra être imputée aux améliorations du havre lorsque le bassin d'attente et le bassin à flot seront complétés.....	8,500	0	0
Draguage supplémentaire, près du brise-lames, celui-ci devant être prolongé vers le nord, afin de donner du champ aux navires voulant entrer dans le bassin de radoub.....	7,500	0	0
Coût du glaisage supplémentaire du fond du bassin à flot, exigé par l'addition au brise-lames.....	3,150	0	0
Coût de 100 pieds de mur supplémentaire dû à l'addition au brise-lames.....	2,000	0	0
	<hr/>		
	124,150	0	0
Coût de la propriété.....	11,000	0	0
	<hr/>		
	£135,000	0	0
	<hr/>		
		\$685,750	

Draguage supplémentaire jusqu'à l'usine à gaz, si le bassin est construit en cet endroit, £4,000.

Renseignements demandés par l'honorable A. Mackenzie.

10. Quelle est la tenure du terrain dans le voisinage du quai de Renaud et de l'usine à gaz ?

20. Quelle est la valeur des quais qui devront être achetés pour le bassin ?

30. Quel sera le coût du draguage nécessaire pour permettre aux navires d'atteindre un bassin construit au quai de Laroche et jusqu'au voisinage de l'usine à gaz, respectivement ?

40. Jusqu'à concurrence de quelle somme la cité paiera-t-elle la différence dans le prix de construction ?

50. Preuves quant aux dates où la glace disparaît ordinairement au printemps, de l'endroit qui se trouve en dedans du brise-lames, et de l'endroit proposé comme emplacement du bassin à la Pointe-Lévis; de même quant à la date ordinaire où se forme la glace de manière à empêcher les navires d'entrer, en automne.

60. L'estimation de M. Morris, relative à l'emplacement de la Pointe-Lévis, comprend-elle le coût d'un quai conducteur; si non, quel serait le coût d'un tel quai, s'il était nécessaire ?

Réponses de M. Morris.

M. Baillargé a estimé le coût du terrain à 50 cents le pied carré.

M. Baillargé a estimé les quais à une somme additionnelle de \$1.00 du pied de superficie.

£8,500 et £4,000 sterling—A l'usine le fond n'est pas propre à un bassin de radoub.

M. Baillargé est informé qu'en moyenne la débacle a lieu au brise-lames le 25 avril.

M. Baillargé est informé que la glace se forme en dedans du brise-lame vers le 25 novembre.

M. Morris a souvent répété que s'il y avait besoin d'une construction quelconque pour faciliter aux navires l'entrée du bassin dans les temps les plus rigoureux, un pilier de 100 pieds de long serait tout-à-fait suffisant et coûterait £2,000 sterling. Cet item n'est pas compris dans l'estimation du coût du bassin.

Estimation du coût des améliorations à l'embouchure de la rivière St. Charles.

Estimation détaillée d'une section d'une verge linéaire du brise-lames projeté depuis l'usine à gaz, au havre du Palais, jusqu'au quai de prolongation de la rue Dalhousie, suivant la "coupe du brise-lames dans le voisinage du quai de l'usine à gaz."

Coffrage intérieur du bassin à flot, 46 $\frac{3}{4}$ verges cubes, à \$1.50	\$70 00
Coffrage extérieur, 20 verges cubes, à \$1.....	20 00
Draguage nécessaire pour la fondation du coffrage intérieur,	
39 verges, à 20 cents.....	7 80
	<hr/>
	\$97 80

A ajouter le draguage pour le remplissage de l'espace entre le coffrage intérieur et le coffrage extérieur, 217 verges à 20cents.....	43 40
	<hr/>
	\$141 20

Coût de cette section par verge linéaire $\times 33\frac{1}{2} = \$4,706.66$ par 100 pieds linéaires.

L'estimation détaillée de la seconde section du brise-lames c'est-à-dire depuis le quai de prolongation de la rue Dalhousie jusqu'à l'extrémité est ou extérieure, vis-à-vis l'extrémité nord du brise-lames actuel, par verge linéaire est de...\$ 275 10.

ou, par cent pieds linéaires...\$9,166 66.

L'estimation détaillée de la troisième section, savoir: le quai depuis la rue Dalhousie prolongée jusqu'au brise-lames, est comme suit :

Coffrage extérieur, 153 verges cubes par verge linéaire de la section, à \$1.50.....	\$229 50
Coffrage intérieur, 65½ verges cubes à \$1.50.....	98 00
Draguage pour les fondations du coffrage extérieur et du coffrage intérieur, en tout 35½ verges à 20 cents.....	\$70 80
	<hr/>
Remplissage entre les deux coffrages, 246½ verges cubes, à 20 cents.....	\$398 30
	<hr/>
Coût de la verge linéaire.....	\$447 60
ou par cent pieds linéaires, \$14,920 00	

ESTIMATION GÉNÉRALE.

Coût des plans A. ou B.

1re Section depuis le quai de l'usine à gaz jusqu'au quai de la rue Dalhousie, 2,900 pieds à \$47.06½.....	\$136,493 14
2de. Section, depuis le quai de la rue Dalhousie jusqu'à l'extrémité est ou extérieure du brise-lames, près de l'extrémité du brise-lames actuel, 1,300 pieds linéaires, à \$91.66½.....	119,166 58
3e. Section, quai depuis la rue Dalhousie prolongée, jusqu'au brise-lames, 1,150 pieds linéaires à \$149.20	164,866 60
Draguage du bassin d'attente, 1,000,000 pieds de superficie sur une profondeur moyenne de 9 pieds, 333,333 verges cubes à 20 cents.....	66,666 00
	<hr/>
	\$487,191 72

TRAVAUX SUBSÉQUENTS.

Remarques.

Coût de 10 pds. de draguage supplémentaire du bassin à flot, pour atteindre une profondeur totale suffisante pour assurer au bassin 25 pieds d'eau à marée haute : 3,000 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 500 = 15,000,000 cubes ÷ 27 = 555,555 verges cubes à 20 cents la verge.....	\$111,111 10
Ajoutez 2,900 pieds de mur de terre glaise dans la première section du brise-lames depuis la rue du Palais jusqu'au quai de la rue Dalhousie à \$20.....	58,000 00
1,150 pieds linéaires de mur de glaise dans la troisième section : le quai entre le quai de prolongation de la rue Dalhousie et le brise-lames, à \$25	28,750 00
	<hr/>
	\$197,861 10
Ajoutez le coût d'une écluse ou de portes entre le bassin d'attente et le bassin à flot.....	10,000 00
	<hr/>
	\$207,861 10

MÉMOIRANDUM POUR LES DÉLÉGUÉS DE QUÉBEC.

Renseignements requis par l'honorable M. Mackenzie.

10. Quelle est la tonure du terrain dans le voisinage du quai Renaud et de l'usine à gaz.

20. Quelle est la valeur des quais qui devront être achetés pour le bassin ?
30. Quel sera le coût du draguage nécessaire pour permettre aux navires d'atteindre un bassin construit au quai de Renaud, et jusqu'au voisinage de l'usine à gaz respectivement ?
40. Jusqu'à concurrence de quelle somme la cité paierait-elle la différence (80,000) dans le prix de construction ?
50. Preuves quant aux dates où la glace disparaît ordinairement au printemps, de l'endroit qui se trouve à l'intérieur du brise-lames, et de l'endroit proposé comme emplacement du bassin à la Pointe-Lévis; de même quant à la date ordinaire où se forme la glace de manière à empêcher les navires d'entrer en automne.
60. L'estimation de M. Morris relative à l'emplacement de la Pointe-Lévis, comprend-elle le coût d'un quai conducteur; si non, combien coûterait un quai conducteur en cet endroit si un tel quai était nécessaire ?

Réponse de M. Baillargé, ingénieur de la cité de Québec.

10. Le terrain est estimé à 50 cents le pied; à l'usine à gaz la corporation de Québec a dernièrement vendu le terrain à 40 cents le pied à la compagnie du gaz.— La superficie nécessaire pour un bassin à l'ouest du quai de Laroche, 99,845 pieds à 50 cents, coûterait \$49,922.50.

20. Valeur des quais, \$1 le pied en sus, ou \$1,50 la verge cube. Quai qu'il faudrait acheter pour l'emplacement du bassin à l'ouest du quai de Laroche, 9,000 pieds à \$1, \$9,000. Coût de l'emplacement entre le quai de Laroche et l'établissement de la compagnie de fabrication d'objets en caoutchouc, \$58,922.50.

30. M. Morris estime le coût du draguage pour arriver au bassin, au quai Laroche, à £8,500 stg., et à l'usine à gaz, à £4,000 stg. en sus, et dit qu'à l'usine le fond n'est pas propre à un bassin de radoub.

40. La cité s'est déjà engagée par l'action du Conseil-de-ville, à payer l'intérêt sur le coût additionnel, s'il en existe.

50. Dans l'opinion de personnes bien renseignées, la débâcle a lieu du 20 au 25 avril, mais d'après le tableau suivant, préparé par M. Simons, ingénieur, C. H. Q., la date moyenne de la débâcle est le 19 avril. Les renseignements venant de même source donnent le 16 décembre, comme date de la formation de la glace.

60. Tout le monde est d'avis qu'il faudra construire à Lévis, un pilier ou un quai conducteur qui coûtera de \$10,000, à \$50,000, et occasionnera la formation de *battures* de glaces; inconvénients qui feront plus que contrebalancer les avantages que l'on réclame pour Lévis.

QUÉBEC, 2 novembre 1875.

Tableau des dates de la formation annuelle du pont de glace sur la rivière St. Charles en automne, et des dates de la débâcle au printemps :

	Formation du pont de glace.	Débâcle.
1861.....	18 décembre.....	16 avril.
1862.....	20 décembre.....	1er mai.
1863.....	.....	10 avril.
1864.....	10 décembre.....	10 avril.
1865.....	10 novembre.....	.....
1866.....	20 décembre.....	20 avril.
1867.....	5 décembre.....	29 avril.
1868.....	18 novembre.....	23 avril.
1869.....	3 décembre.....	24 avril.
1870.....	17 décembre.....	.....
1871.....	29 novembre.....	17 avril.
1872.....	.....	22 avril. (jusqu'à l'usine)
1873.....	19 novembre.....	27 avril.

Bien que la glace du havre ne soit partie que le 8 de mai en 1874, celle du Cap Rouge descendit le 12 de mai. La rivière St. Charles était libre depuis l'usine en amont jusqu'au pont de Scott le 27 avril 1873 ; la glace de l'embouchure de la rivière St. Charles était retenue par le pont de glace du fleuve St. Laurent.

W. SIMONS.

A. C. BAILLARGÉ, Ecr.,
Ingénieur de la Cité.

Estimation des frais de la construction d'un bassin de radoub à l'embouchure de la rivière St. Charles à l'ouest du brise-lames, d'après les plans A. B. et C. et suivant les plans détaillés D. et E. :

Draguage, jusqu'au niveau proposé de la plate-forme recouvrant le pilotage 130 x 585 pds., 15 pds. de profondeur, pente des bords 1½ dans 1,— 50,000 verges cubes à 30 cents.....	\$ 15,000 0
Pilotis en place, 63,720 pds. linéaires, à 35 cts.....	22,302 00
Longrines reposant sur la tête des pilotis, 15,812 pds. linéaires de pruche 15" x 15" à 30 cts.....	4,743 60
Planchéage double en madriers de pruche de 3", 14,254 pds. de madriers à \$30.....	4,276 20
Posage de 780 carrés de plancher à \$2.....	1,560 00
Gros clous pour le plancher, 28,918 lbs à 5 cts.....	1,425 00
Boulons de fer pour assujétir les longrines aux pilotis, 31,860 lbs à 5 cts..	1,593 00
Béton entre la plate-forme reposant sur les pilotis et le radier du bassin, 8,074 verges cubes à \$4.....	32,296 00
Lambourdes de chêne 12" x 12" pour le radier, 15,400 pds. linéaires et cubes à 50 cents.....	7,700 00
Plancher de chêne du fond du bassin, 3,850 pds. sup. à 30 cts.....	11,550 00
Clous pour le plancher, 28,925 lbs. à 5 cts.....	1,446 25
Boulons taraudés de longueur suffisante pour réunir le dessous des longri- nes des pilotis au-dessus des lambourdes du radier, 22,550 lbs. à 10 cts.	2,255 00
9,437 verges cubes d'excavation entre le haut des pilotis pour la réception d'une couche de glaise de 7 pds. de profondeur à 30 cts.....	2,831 10
Couche battue de terre glaise entre le haut des pilotis, 9,437 verges cubes à \$1.....	9,437 00
5,217 verges cubes de pierre livrée en blocs équarris, pour les parements intérieurs du bassin à \$8 (Malbaie, etc.).....	41,736 00
Posage de cette pierre, et ciment.....	11,085 00
69,915 pieds en superficie de taillage à 20 cts.....	13,283 00
Taillage des lits et joints, 183,090 pieds en superficie à 10 cts.....	18,309 00
27,593 verges cubes de maçonnerie en ciment à \$5.....	137,865 00
	344,394 95
Batardeau de contour de 1,560 pieds linéaires à \$20.04½ cents le pied linéaire (suivant estimation détaillé).....	33,271 90
	377,666 85
Ajoutez pour caisson et pompes à vapeur, etc.....	20,000 00
	\$397,666 85

Déplacement de l'eau par la partie comprise entre les murs latéraux du bassin
50 x 550 x 45 = 1,317,500 pieds cubes x 62 lbs. ou = 32 pieds cubes d'eau à la tonne =
40,547 tonnes. Contrepoids du béton, de la glaise, etc., etc., 28,368 tonnes ou 12,179
tonnes de moins que le poids de l'eau déplacée.

Si le sol dans lequel sont enfoncés les pilotis est ferme, cette différence de pression
hydrostatique sera contrebalancée par la résistance offerte à leur extraction par l'inter-

médiaire des longrines, etc. Si le sol est sablonneux ou peu compact, une autre couche battue de terre glaise de 7 pieds d'épaisseur d'un poids de 12,240 tonnes, augmentera la force de résistance d'une manière suffisante pour contrebalancer les 40,547 tonnes de pression ci-dessus mentionnées.

Ce surplus de terre glaise, coûterait, y compris les excavations nécessaires, à \$1.30 par verge cube, \$15,912.00, et porterait le coût du bassin à \$413,578, ce qui se trouve encore \$86,422 de moins que les \$500,000 appropriées, et suffisant pour faire face à toutes les éventualités, telles que seraient l'augmentation possible du coût du batardeau s'il fallait le construire à une profondeur plus considérable, les frais d'assèchement, etc., etc.

Tableaux des forages pratiqués dans la rivière St. Charles et entre les quais de la rue St. Paul, dans les mois d'août, septembre et octobre 1875 :—

No. des trous.	Matières traversées	Profondeur totale au dessous du niveau de la m. b.		Observations.	
		pds.	pcs.		
1	4	0 sable	.....
		0	2 glaise	.....
		12	10 sable	17 0	
2	16	0 do	16 0	Très-mou Un pied de gravier.
3	18	0 do	18 0	
4	18	0 do	18 0	Un à deux pieds de gravier.
5	21	0 do	21 0	
6	18	0 do	18 0	
7	23	0 do	23 0	
8	18	0 do	18 0	
9	23	0 do	23 0	
10	21	0 do	21 0	
11	17	0 do	17 0	
12	21	0 do	21 0	
13	1	6 gravier		
		14	6 sable	16 0	
		1	0 do		
13	1	0 gravier		
		15	0 sable	17 0	
		20	0 do	20 0	
14	19	0 do		
15	1	0 gravier	20 0	Un pied de gravier.
16	12	0 sable	.....	Un peu ferme.
		5	0 do	17 0	Mou.
17	9	0 do	.....	Un peu ferme.
		12	0 do	21 0	Mou.
18	19	0 do	19 0	Gros.
19	19	0 do	19 0	Mou.
20	18	0 do	18 0	Très-mou.
21	10	0 do	.....	Un peu dur.
		12	0 do	22 0	Mou.
22	21	0 do	21 0	Un peu ferme.
23	13	0 do		
		1	0 gravier		
		5	0 sable	19 0	Un peu ferme.
24	21	0 do	21 0	Gros et compact.
		28	0 do	28 0	Un peu ferme.
25	3	0 gravier		
		10	0 sable	.....	do
		12	0 do	25 0	Mou.
26	25	0 do	25 0	Un peu ferme.
		3	0 do		
27	25	0 do	25 0	Un peu ferme.
28	3	0 do		

No. des trous.	Matières traversées		Profond. totale au-dessous du niveau de la m. b. pd pc.	Observations.
	pd.	pc.		
	2	0		
	20	0	25 0	do
29	3	0		
	4	0		
	15	0	22 0	do
30	2	0		
	3	0		
	21	0	26 0	do
31	22	0	22 0	Gros et compact.
32	5	0		
	2	0		
	17	0	24 0	
33	1	0		
	12	0	13 0	Gravier compact et traces de glaise
34	17	0	17 0	Sable entremêlé de gravier.
35	19	0	19 0	Mou.
36	17	0	17 0	Ferme.
37	19	0	19 0	Ferme.
38	17	6	17 6	Mou.
39	17	0	17 0	18 pouces de gravier. sable.
40	16	0	16 0	
41	23	0	23 0	Un peu de gravier.
42	17	0	17 0	A travers trois couches de gravier. d'environ 6 pouces d'épaisseur.
43	18	0	18 0	
44	18	0	18 0	Très mou.
45	18	0	18 0	do
46	16	0	16 0	do
47	18	0	18 0	do
48	18	0	18 0	do
49	18	0	18 0	
50	16	0	16 0	Très-mou.
51	17	0	17 0	
52	15	0	15 0	Gravier et sable avec traces de glaise, sur l'emplacement projeté du bassin tel qu'indiq. d. le plan.
53	10	0		glaise bleue
	5	0	15 0	Gravier et sab., avec traces de glaise
54	15	0	15 0	Glaise bleue solide.

NOTE.—Les forages pratiqués l'année dernière à l'endroit proposé pour le bassin de radoud au nord de la rue St. Paul, et indiqués dans le plan ci-joint, ont donné de la glaise bleue à la tête du bassin de près de la rue projetée.

(Original.)

MEMOIRE DESCRIPTIF DU PLAN No. 1.

Humblement soumis.

PREMIÈRE PARTIE DES TRAVAUX.

Ils consistent en un *crib-work* à construire depuis l'usine à gaz ju-qu'à l'eau profonde, soit une longueur de 4,300 pieds.

Son utilité est de servir le brise-lames et d'empêcher ainsi la déperdition des terres creusées pour asseoir le quai de soutènement intérieur du Wet Dock proposé et les déblais du creusement du Tidal Harbor.

Le mode de construction de cet ouvrage est figuré dans le plan No. 2. L'estimé du coût est de \$20,700.

2ÈME PARTIE.

Creuser une tranchée depuis l'usine à gaz jusqu'à la rencontre du prolongement de la rue Dalhousie et de là à angle droit jusqu'au commencement de ce prolongement. Elle aura 10 pieds de profondeur de la ligne de marée basse, 30 pieds de largeur au bas, 52 à la tête et 3,450 de longueur, cette tranchée se trouvant ainsi avoir une moyenne de 40 pieds de largeur sur la profondeur et longueur indiquées, produira 2,000 verges cubes de déblais par 100 pieds qui formeront les premières couches du terre-plein entre le *crib-work* et le quai de soutènement. Cette tranchée a pour but de fournir l'assiette de ce quai.

L'estimé du coût est de \$13,500.00.

3IÈME PARTIE.

Construction dans cette tranchée du quai de soutènement qui forme le *Wet Dock* proposé.

La construction de ce quai se fera tel qu'indiqué par les plans et le rapport soumis aux Commissaires de havre au concours ouverts par eux. Le plan No. 2, qui accompagne ce mémoire l'indique également. Il aura 28 pieds de large à sa base, 15 au sommet, 32 de hauteur et une longueur de 3,450. L'estimé de ce quai est de \$155,700.00.

4IÈME PARTIE.

Creusement à 20 pieds de profondeur au-dessous de la marée basse, des tranchées nécessaires pour asseoir les quais de soutènement de 42 pieds de hauteur. Ces quais sont figurés sur le plan Nos. 1 et 2 qui s'étendent jusqu'à l'extrémité du terre-plein qui protège l'entrée du *Graving Dock* proposé.

Cette tranchée aura 2,500 pieds de longueur sur la hauteur et la largeur indiquées par le plan No. 2.

Les 88,000 verges cubes de terres creusées représentent un terrassement de 40 pieds de largeur, 22 de hauteur sur 2,500 de longueur. L'estimé du coût de cette tranchée est de \$19,800.00.

5IÈME PARTIE.

Construction dans les tranchées ci-dessus décrites de 2,500 pieds de hauteur, et dont la base sera à 20 pieds au-dessous de la marée basse; cette ligne de quai forme avec le brise-lame actuel et le quai de la commission le *Tidal Harbour* du *Wet Dock* proposé et en même temps protégera l'entrée du *Graving Dock* placé au site indiqué dans le plan.

L'estimé de ces quais est de \$168,750.00.

6IÈME PARTIE.

Pour communiquer de la rue Dalhousie prolongée au terre-plein qui va à l'eau profonde, sera construit un pont mobile dont le coût est estimé à \$6,000.00.

7IÈME PARTIE.

Les terrassements démontrés au rouge sont faits avec le produit du creusement du *Tidal Harbour* et représentent 350,000 v. c. de terre. Ce creusement est fait tout le tour des nouveaux quais à construire sur une largeur de 250 pieds, avec une profondeur d'eau de 20 pieds à marée basse.

L'estimé du creusement du *Tidal Harbour* ainsi indiqué est de \$87,500.

1ère	\$ 20,700
2ème	13,500
3ème	155,700
4ème	19,800
5ème	168,750
6ème	6,000
7ème	87,500

\$ 471,950

BUREAU DE LA COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DOMINION,
OTTAWA, 16 novembre 1875.

(No. 54, à 2:32 p.m.)

Par télégraphe, de Québec à l'honorable A. Mackenzie.

M. Morris est à Ottawa et désire ardemment partir pour l'Angleterre samedi. Il nous télégraphie que M. Page n'a pas le temps d'examiner son estimation. Nous l'avons envoyé à Ottawa pour cela; veuillez donc faire en sorte que M. Page s'occupe de cette affaire aussitôt que possible.

JOHN SHARPLES,
Président.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 13 novembre 1875.

MONSIEUR,--Je suis chargé par la Commission du havre de Québec d'accuser réception de vos deux communications du 11 du courant contenant le rapport de l'ingénieur en chef du département sur les plans soumis au concours pour les améliorations du havre de Québec. Ce rapport a été communiqué à MM. Kinniple et Morris. Je vous transmets ci-inclus leur réponse, et j'ai instruction de vous demander de bien vouloir y donner une attention particulière.

La différence est tellement grande entre les estimations de MM. Kinniple et Morris et celles de M. Page, que la Commission a prié M. Morris de se rendre à Ottawa ce soir, afin de s'entendre avec M. Page et tâcher de faire accorder leurs estimations, espérant pouvoir ainsi arriver à une conclusion qui permette à la Commission de commencer cette entreprise à laquelle on a déjà consacré tant d'attention et qui est attendue avec tant d'impatience.

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

J. B. MARTEL,
Secrétaire-trésorier.

L'honorable A. MACKENZIE, M.P.,
Ministre des Travaux Publics,
Ottawa.

QUÉBEC, 13 novembre 1875.

Au sujet du rapport de l'ingénieur du gouvernement sur les plans soumis au concours pour les améliorations du havre.

CHER MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'informer la Commission que nous avons examiné attentivement le rapport de l'ingénieur du gouvernement sur les différents plans d'amélioration du havre qui ont été soumis au concours, conformément à la demande de plans de cette nature faite par la Commission du havre offrant \$5,000 et \$1,000 pour les deux meilleurs plans qui seraient fournis,

La première considération qui frappe, dans ce rapport, est celle qui fait le sujet des paragraphes 1, 2, 3 et 4 de la page 2 où sont énumérés les renseignements jugés nécessaires aux concurrents, savoir: la connaissance de la nature du fond, des courants et de la marée, et des difficultés probables que rencontrera l'exécution de l'entreprise. Le rapport dit ensuite que "à l'époque de la préparation des plans qui sont soumis, aucun des concurrents ne possédait les renseignements nécessaires."

En réponse à ce qui précède, nous croyons à propos de dire qu'en 1872, des amis de Greenock ayant des relations d'affaires avec des gens de Québec, nous informèrent qu'il était question de faire des travaux d'amélioration dans le port de cette ville. Dans l'été de 1873, en nous rendant aux Etats-Unis, nous passâmes ici un certain temps

que nous employâmes à examiner et à étudier attentivement le fleuve St. Laurent. Nous eûmes alors l'occasion de faire la connaissance de plusieurs personnes d'influence de Québec, lesquelles eurent la complaisance, de même que quelques-uns des membres de la Commission du havre, de nous faire visiter le havre et d'appeler notre attention sur différents endroits où l'on croyait que ces travaux pouvaient être construits. Pendant notre séjour ici, nous nous procurâmes, des autorités les plus compétentes, les renseignements les plus précis et les plus complets sur la nature des courants, des marées, des vents régnants, et des battures (d'après des forages que nous avons vérifiés plus tard en 1874), sur le coût de la main-d'œuvre et des matériaux de toute espèce, en un mot tous les renseignements nécessaires à la conception du projet et à la préparation d'estimations détaillées.

Nous examinâmes le système de coffrage qui est, à peu d'exception près, le seul adopté au Canada; et nous nous assurâmes de ce qu'il coûte.

Dès notre arrivée en Angleterre, en août 1873, tandis que tout était encore frais dans notre mémoire, nous préparâmes une ébauche de rapport et des esquisses; depuis ce moment jusqu'à ce que nous ayions envoyé nos plans pour le concours (soit durant plus de 12 mois), le sujet nous coûta beaucoup de réflexion et de labeur; plusieurs fois nous modifiâmes notre projet, jusqu'à ce qu'enfin nous arrivâmes aux plans complets que nous vous avons soumis. Dans l'été 1874, nous visitâmes de nouveau Québec, et fîmes de nouveaux examens des lieux, etc., et primes de nouveaux renseignements sur les courants, les marées, les vents, le coût de la main-d'œuvre et des matériaux, etc., ce qui ne fit que corroborer les informations prises l'année précédente.

En conséquence nous prétendons respectueusement, et nous croyons que notre rapport en fera foi, que cette question des améliorations du havre a été le sujet de nos soins les plus attentifs et de nos plus sérieuses réflexions, et qu'en outre, lors de la préparation de nos plans, nous possédions les informations nécessaires, et nous étions parfaitement renseignés sur tous les faits relatifs aux vents, aux marées, aux courants, aux prix de la main-d'œuvre et des matériaux, etc., de manière à pouvoir mûrir un plan complet des améliorations dont a besoin le havre.

Le premier paragraphe de la page 3 du dit rapport dit que "les plans de MM. Kinipple et Morris présentent un bel ensemble sur le papier, mais ni ces plans ni le rapport qui les accompagne ne contiennent de détails qui puissent permettre de juger de la nature des ouvrages proposés." Plus loin, dans le paragraphe suivant, le rapport dit que "la chose est d'autant plus surprenante si l'on se rappelle que l'endroit où ces ingénieurs proposent de faire construire ces travaux, est une batture de sable, qui, suivant la remarque d'un des concurrents, a été creusée en plus d'un endroit à des profondeurs de 40 à 45 pieds, sans qu'on n'ait pu nulle part trouver de fond solide."

En réponse à ce premier paragraphe, nous ferons encore remarquer que nous sommes entrés avec de grands soins, comme notre rapport le fera voir, dans les détails que la nature des travaux projetés rend nécessaire de mentionner. Les pages 13, 14, 15 et 16 de notre rapport, sous le titre de *Description des travaux à la rivière St. Charles*, contiennent la description des améliorations projetées en cet endroit, et indiquent comment chaque section de l'entreprise peut être successivement construite suivant que les besoins des affaires le demanderont.

Nous désirons appeler particulièrement l'attention sur les pages de 19 à 22 inclusivement, où, sous le titre *Description des constructions*, se trouve un devis complet et détaillé indiquant de quelle manière et avec quels matériaux seront faits les travaux.

En repassant les différents paragraphes de notre rapport que nous mentionnons, nous croyons que la conclusion à laquelle on arrivera, est que nous avons donné des détails suffisants pour permettre aux intéressés de se former une opinion sur la nature des travaux projetés. Au sujet du deuxième paragraphe de la page 3 du rapport de l'ingénieur en chef du gouvernement, nous admettons qu'il est parfaitement vrai, que l'endroit où nous proposons de construire les principaux travaux est un banc de sable que l'on a sondé à une ou deux places jusqu'à une profondeur de 40 pieds. Nous-mêmes, dans nos travaux préliminaires au sujet du bassin de rabouf, nous avons poussé nos forages jusqu'à 30 pieds. Nous savions en 1873 que le fonds était formé

do sable, jusqu'à une grande profondeur, et le genre de travaux et de constructions que nous proposons est particulièrement adapté à la nature de ces fondations.

Nous avons acquis une expérience considérable dans les travaux sur fond de sable, et nous pouvons dire avec confiance que les ouvrages que nous proposons pour le bassin à flot peuvent être exécutés avec succès et répondront sous tous les rapports aux fins que l'on veut atteindre.

Notre M. Kinniple a dernièrement construit à Greenock un mur de 1,000 pieds de longueur, de la même nature que celui que nous proposons pour le bassin à flot : une tranchée a été creusée sur une largeur de 27. pieds, jusqu'à 24 pieds au-dessous du niveau de l'eau à marée basse, dans laquelle on a fait une fondation en pierre et en glaise de 8 pieds de hauteur sur laquelle on a construit le mur. On doit bâtir maintenant plusieurs autres murs de cette façon.

Avant de passer à un autre sujet, nous aimerions à faire une remarque se rapportant au reproche qu'on nous fait de ne pas nous être renseignés suffisamment sur la nature des marées et des courants, etc., du fleuve St. Laurent, avant d'envoyer nos plans destinés au concours. C'est que le rapport même soumis aux commissaires la semaine dernière au sujet des améliorations projetées au Banc à la Mouche, corrobore le rapport qui accompagnait nos plans destinés au concours. En outre, les améliorations suggérées à l'Anse des Sauvages dans les plans dont il est question, n'ont pas été considérées comme indiquant aucun manque de renseignements sur les marées, les courants, etc., du fleuve St. Laurent.

Vient ensuite la question de l'estimation des frais de construction du bassin projeté.

Le dernier paragraphe de la page 3 du rapport de l'ingénieur du gouvernement, lequel est continué à la page 4, contient un extrait de notre rapport mentionnant en détail les ouvrages faisant partie de la 1re section, mais l'on ne doit pas en conclure, ce qu'on pourrait peut-être faire, que la somme mentionnée comme coût probable, comprenne le coût du draguage de toute la superficie du bassin à flot sur une profondeur de 15 pieds dans un fond glaiseux, et du draguage du bassin d'attente projeté jusqu'à 22 pieds au-dessous du niveau de l'eau à marée basse. Nous ne faisons qu'indiquer là ce qu'il y aurait à faire pour la construction d'un bassin à flot et d'un bassin d'attente.

Le paragraphe suivant, page 4, dit avec vérité que nous proposons de construire, comme 1re section des travaux, un mur de 3,500 pieds de long sur 100 pieds de large, et de creuser le long de ce mur un chenal de 150 pieds de large, le tout devant coûter £76,000 sterling.

L'ingénieur du gouvernement trouve ce chiffre trop peu élevé. L'opinion d'un homme de l'expérience de ce monsieur dans les travaux qui se font au Canada, mérite une considération particulière.

Lundi dernier nous transmîmes au ministre des Travaux Publics, pour être examiné par l'ingénieur du gouvernement, un document faisant connaître sur quoi nous nous basions pour estimer le coût du quai projeté depuis l'usine à gaz jusqu'au brisec-lames, à 400 pieds au large du quai projeté en premier lieu, pour permettre aux navires d'entrer dans le bassin de radoub; nous croyons ne pouvoir mieux faire que de communiquer à la Commission des extraits de ce document.

Le genre de construction proposé pour former l'un des côtés du bassin à flot, est, paraît-il, peu en usage au Canada, et par conséquent on peut le croire plus dispendieux qu'il ne serait réellement. Cette partie de la 1re section est très-simple, car à part le bois, le ciment et le fer qui devront être achetés, tous les matériaux dont on se servira peuvent s'obtenir à une dépense purement nominale; de plus, ce genre de construction est recommandé pour cette raison, que presque tout l'ouvrage peut se faire avec une grande rapidité au moyen de la vapeur, et avec bien peu d'hommes. Nous croyons donc que cette construction peut se faire ici sans coûter beaucoup plus qu'elle ne coûte en Angleterre. Dans le document que nous venons de mentionner, nous avons appelé l'attention de l'ingénieur du gouvernement sur le fait que nous avons calculé que tout le sable et la blocaille devant entrer dans la composition du béton ne coûteront rien, le draguage donnant le sable, et le lest des navires fournissant la blocaille.

Quant au draguage, nous voyons que la Commission du havre de Montréal a payé 10d. sterling par verge cube pour le draguage d'une glaise bleue solide, et nous avons compté à 7d. sterling le draguage d'une matière aussi facile à creuser que le sable. Nous croyons que ce prix est très-suffisant, et par l'adoption d'appareils et instruments convenables le coût peut être de beaucoup réduit.

BÉTON EN CIMENT DE PORTLAND.

Le béton en ciment de Portland que nous proposons pour le bassin à flot, est tout-à-fait communément employé dans la construction de bassins, d'ouvrages hydrauliques et de chemin de fer, en Angleterre et ailleurs, et est trouvé très-durable et en somme plus économique. La composition particulière du béton en ciment de Portland décrite au paragraphe 6, à la page 19 de notre rapport, est la même que celle d'un béton que nous avons déjà employé avec succès, et la même que celle employée pour les murs du bassin de radoub de Sa Majesté à Chatham.

PALPLANCHES POUR LA PROTECTION DU MUR DE BÉTON.

Les marchands de bois de Québec sont disposés à fournir le bois convenable, pour 10 ou 11 d. le pied cube. Nous avons compté 2s. y compris le halage, prix que nous considérons tout-à-fait suffisant.

COFFRAGE.

Des entrepreneurs dignes de confiance nous informent que le coffrage se fait quelque fois pour \$1.25 la verge cube, mais qu'ils entreprendraient avec plaisir la construction de coffrages pour \$1.50 la verge cube, c'est-à-dire le prix de notre estimation du coffrage du quai formant le bassin d'attente de la première section.

Si l'on peut obtenir le lest gratis comme nous y comptons, et si l'on fait usage des différentes machines de nature à économiser sur la main-d'œuvre, que nous avons mentionnées dans notre rapport, nous sommes d'avis que les travaux en question peuvent être exécutés pour à peu près la somme fixée, savoir : £76,000 ; mais une estimation de cette nature ne se fait jamais sans une certaine marge tant que les relevés et les niveaux exacts ne sont pas fournis.

L'ingénieur du gouvernement ayant estimé le coût de la première section des améliorations du havre à quelque chose comme la double de la somme à laquelle nous l'avons estimé, il nous semble que le seul moyen de décider la question serait de demander des soumissions pour les travaux soit en bloc soit en détails.

Nous avons l'honneur de vous communiquer pour l'information personnelle des membres de la Commission, une copie du document dont nous parlons plus haut et que nous avons transmis au ministre des Travaux Publics pour être examiné par l'ingénieur-en-chef du gouvernement.

Nous avons l'honneur d'être,

Cher monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

KINIPPLE ET MORRIS.

J. B. MARTEL, écrivain,

Secrétaire de la Commission du havre,
Québec.

OTTAWA, 17 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 15 du courant, accompagnée des plans et des estimations du coût probable du bassin de radoub et des améliorations du havre, projetés à l'embouchure de la rivière St. Charles, P. Q., etc.

F. BRAUN,
Secrétaire.

C. BAILLARGÉ, Ecr.,
Ingénieur, Québec.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 16 novembre 1875.

MONSIEUR,—Le 30 du mois dernier, la Commission vous a demandé par lettre la permission de payer à MM. Kinipple et Morris la somme de cinq mille piastres constituant le premier prix accordé par cette Commission.

M. Morris part pour l'Angleterre samedi, et cette Commission s'est engagée à lui payer cette somme; le gouvernement voudrait-il donner à cette affaire son attention immédiate.

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

J. B. MARTEL,
Secrétaire-trésorier.

A l'honorable

A. MACKENZIE, M.P., et Premier Ministre, etc.,
Ottawa.

(Télégramme.)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 19 novembre 1875.

Le ministre approuve le paiement du premier prix à Morris et Kinipple, sans approuver leur estimation.

F. BRAUN,
Secrétaire.

A J. B. MARTEL, Québec.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 19 novembre 1875.

MONSIEUR,—Au sujet de votre lettre du 16 du courant relative aux plans de MM. Morris et Kinipple pour les améliorations du havre de Québec, je suis autorisé à vous écrire que le ministre des Travaux Publics approuve les plans soumis par MM. Kinipple et Morris, pour ce qui est du paiement à ces messieurs du prix offert par la Commission pour les meilleurs plans soumis au concours pour l'amélioration du havre de Québec.

Pendant, tout en approuvant les plans, le ministère ne peut à présent aller jusqu'à sanctionner les estimations qui les accompagnent du coût probable des travaux.

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

F. BRAUN,
Secrétaire.

J. B. MARTEL, écr.,
Secrétaire-trésorier de la Commission du havre,
Québec.

(*Télégramme.*)

OTTAWA, 27 décembre 1875.

M. Cauchon télégraphie au ministre que l'ingénieur est à Québec et qu'il attend des instructions pour commencer l'exploration de la rivière St. Charles. Veuillez envoyer ces instructions. L'ingénieur est probablement Baillairgé ou Steckel.

T. TRUDEAU,
Député du ministre T. P.

A JOHN PAGE,
Brockville.

No. 96—3.35 p.m.

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL.

(*Par télégraphe, de Brockville à T. Trudeau, député du ministre T. P.*)

OTTAWA, 28 décembre 1875.

Reçu votre dépêche. Steckel est à Québec, et, suivant ses instructions, il examine le mouvement de la glace. Je serai à Ottawa la semaine prochaine. Il pourra alors être décidé si nous allons faire l'exploration de la batture de St. Charles indépendamment ou conjointement avec la cité.

JOHN PAGE.

(No. 61.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 2 mars 1876 :---
demandant copie de toutes circulaires envoyées à des sociétés de construction de navires pour la construction d'un aviso à vapeur (*steam tender*) pour le transport des malles depuis la Pointe-aux-Pères jusqu'aux steamers océaniques ; copie de toute correspondance y relative avec toutes parties quelconques, et un état indiquant les noms de toutes les personnes ou sociétés auxquelles ces circulaires ont été adressées, et donnant les soumissions reçues, indiquant aussi la date de l'acceptation de la soumission de MM. Cantin ; aussi, copie du contrat conclu avec eux.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 16 mars 1876.

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

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 6 mars 1875, demandant copie de tous rapports et de toute correspondance avec le gouvernement ou aucun de ses officiers, ou toutes autres personnes, depuis le mois de juin 1875, touchant l'état et la condition de la Route Dawson depuis la Baie du Tonnerre jusqu'à Fort Garry; avec un état du nombre de passagers et de la quantité de fret transportés sur la dite route, durant la saison de 1875.

Par ordre.

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 16 mars 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les états tabulaires seuls de cette réponse sont imprimés.]

TABLE DES DISTANCES ET DES
W. H. Carpenter et Cie.

De la Baie du Tonnerre.	Distance.		Prix de passage de la Baie du Tonnerre à chaque station, par 100 lbs.		Prix de passage entre les stations.	
	Milles	Milles	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Olandeboye	16	16	0 32	0 32	0 80	0 80
Matawin	24	8	0 48	0 16	1 20	0 40
Sentier de Brown	32	8	0 64	0 16	1 60	0 40
Shebandowan	45	13	0 90	0 26	2 25	0 65
Kashabowie	64	19	1 00	0 10	2 75	0 60
Hauteur des Terres	74	10	1 05	0 05	3 00	0 25
Baril	93	19	1 14	0 10	3 45	0 50
Brûlé	101	8	1 18	0 04	3 65	0 20
Français	115	14	1 25	0 07	4 00	0 35
Rivière du Pin et Deux Rivières	132	17	1 34	0 09	4 45	0 45
Maligne	152	20	1 44	0 10	4 95	0 50
Ile	162	10	1 50	0 05	5 20	0 25
Neguagnon	186	24	1 60	0 12	5 80	0 60
Les chutes des Chaudières	207	21	1 72	0 11	6 30	0 65
Fort Francis	252	45	2 00	0 23	7 00	1 12½
Angle Nord-Ouest	377	125	2 62½	0 62½	10 00	3 12½
Fort Garry	477	100	3 00	2 00	10 00	5 00

Tous les passagers doivent se munir de leurs couvertures de laine et de leur literie, et doivent se Les repas seront fournis aux différentes stations, la nuit et à midi, à raison de 30 cts. Les passagers Il est strictement défendu de fumer auprès des écuries, remises et magasins de la compagnie, et aura en sa possession sera sujette à une amende et à l'emprisonnement.

PRIX POUR LES PASSAGERS ET LE FRET.
Route de la Rivière Rouge.

De Fort Garry.	Distance.		Prix depuis le Fort Garry.		Prix entre les stations.	
	Milles	Milles	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Pointe du Chêne	30	30	0 60	1 50	1 50	1 50
Tête Cassée	15	15	0 90	2 25	0 75	0 75
Embouchure Blanche	15	15	1 20	3 00	0 75	0 75
Rivière du Bouleau	15	15	1 50	3 75	0 75	0 75
Angle Nord-Ouest	100	28	2 00	5 00	1 40	1 40
Fort Francis	225	125	2 62½	8 12½	3 12½	3 12½
Chute des Chaudières	270	45	.....	9 25	.....	.....
Neguagnon	294	24	.....	9 85	.....	.....
Ile	315	21	.....	10 38	.....	.....
Maligne	325	10	.....	10 63	.....	.....
Rivière au Pin et Deux Rivières	347	22	.....	11 18	.....	.....
Français	364	17	.....	11 60	.....	.....
Brûlé	376	12	.....	11 90	.....	.....
Baril	384	8	.....	12 10	.....	.....
Hauteur des Terres	403	19	.....	12 58	.....	.....
Kashabowie	414	11	.....	12 85	.....	.....
Shebandowan	432	18	.....	13 30	.....	.....
Débarcadère du Prince Arthur	477	45	3 00	15 00	.....	.....

tenir prêts à partir de chaque station à l'heure indiquée, pour ne pas retarder le départ des bateaux. sont priés d'acheter, avant de laisser la Baie du Tonnerre, les cartes nécessaires pour prendre leurs repas aussi de faire usage de liqueurs spiritueuses ou fermentées pendant le voyage, et toute personne qui es

W. H. CARPENTER et Cie.

Dr.		\$	cts.
1875—15 février.....	A-compte	2,000	00
11 mars	do Bonus	6,000	00
27 avril	do Ouvrage fait	5,000	00
4 juin	Premier versement, bonus, 1875.....	12,500	00
Av.			23,500 00
Bonus dû le 1er juin 1875.....			12,500 00
A leur débit.....			13,000 00

ETAT indiquant la quantité de fret transportée sur le chemin de la Rivière Rouge depuis le 7 juin 1875 jusqu'au 17 octobre 1875.

		Lbs.	Lbs.
De la Baie du Tonnerre à la Station Clandeboye.....		107,217	
do Kaministiquia		195,048	
do Matawin		38,895	
do Sentier de Brown		134,425	
do Shebandowan.....		602,918	
do Kashabowie		2,210	
do Hauteur des Terres		1,710	
do Neguagnon.....		7,915	
do Chute des Chaudières.....		1,350	
do Fort Francis		528,794	
			1,620,282
De l'Angle Nord-Ouest au Fort Francis		133,731	
do Portage du Rat		66,722	
do Long Sault.....		1,600	
do Poisson Blanc.....		26,000	
do Lac des Battures		12,184	
do Stations du chemin de l'Angle Nord		6,472	
do Winnipeg.....		7,488	254,197
De Winnipeg à l'Angle Nord-Ouest			62,559
			1,937,038

Savoir un million neuf cent trente-sept mille et trent-huit livres pesant de bagage pour les passagers, quatre chevaux, neuf vaches, deux veaux, quatre bœufs, et une quantité considérable de fret transportée de l'Angle Nord-Ouest pour les partis d'explorateurs et autres.

DONALD M. GRANT,
Surintendant, route de la Rivière-Rouge

OTTAWA, 6 décembre 1875.

ÉTAT indiquant le nombre des passagers transportés par la Compagnie de Transport sur la route de la Rivière-Rouge pendant la saison expirée le 30 octobre 1875.

DIVISION EST.		No.	No.
De la Baie du Tonnerre à la Station Kaministiquia.....		248	
do Shebandowan		67	
do Kashabowie		8	
do Hauteur des Terres		25	
do Maligne		1	
do Chute des Chaudières		2	
do Fort Francis.....		427	
do Angle Nord-Ouest.....		11	
do Winnipeg.....		193	
			982
De Shebandowan à la Station Kaministiquia		100	
do Kashabowie		9	
do Hauteur des Terres.....		79	
do Maligne		2	
do Chute des Chaudières.....		32	
do Fort Francis		48	
do Angle du Nord-Ouest.....		4	
do Winnipeg.....		4	
			278
Du Fort Francis à la Station de l'Angle Nord-Ouest		17	
do Winnipeg		47	
do Chute des Chaudières		7	
do Hauteur des Terres		2	
do Shebandowan		8	
do Baie du Tonnerre.....		151	
			232
DIVISION OUEST.			
De Winnipeg à la Station de la Pointe du Chêne.....		39	
do Embouchure Blanche.....		10	
do Angle Nord-Ouest		32	
do Long Sault		1	
do Fort Francis.....		69	
do Shebandowan		2	
do Baie du Tonnerre.....		50	
			203
De l'Angle Nord-Ouest au Portage du Rat, par eau.....		66	
do Lac des Battures, do		37	
do Hungry Hall		4	
do Station du Long Sault.....		16	
do do Fort Francis.....		32	
do do Pointe du Chêne.....		2	
do do Winnipeg		19	
do do Baie du Tonnerre.....		6	
			182
RÉCAPITULATION.			
Nombre de passagers de complet parcours, à l'ouest			193
do do do à l'est			50
do do pris en chemin, à l'ouest			1,152
do do do à l'est			379
do passagers, Portage du Rat			66
do do Lac des Battures			37
Total des passagers.....			1,877

DONALD M. GRANT,

Surintendant, route de la Rivière-Rouge.

OTTAWA, 6 décembre 1875.

RÉPONSE

A UN ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 mars, 1876 :—

Demandant copie de toute correspondance qui peut avoir été échangée entre des particuliers ou des corporations et le gouvernement du Canada, au sujet des bureaux, ateliers et travaux du chemin de fer Intercolonial à Rimouski.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 16 mars 1876.

ST. GERMAIN DE RIMOUSKI,

13 février 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, en qualité de Commissaire des Travaux Publics et au nom des habitants de notre ville, une requête signée par eux, concernant les quartiers de l'ingénieur et les ateliers principaux du chemin de fer Intercolonial.

Les intéressés sont confiants qu'il vous plaira de faire justice à cette demande.

Partageant moi-même cette espérance comme signataire de la dite requête, je sollicite respectueusement une réponse aussi prochaine que possible.

Je suis, Monsieur

Votre très humble serviteur,

F. M. DEROME.

A l'honorable Alexander Mackenzie,
Commissaire des Travaux Publics,

PROVINCE DE QUÉBEC, }
 DISTRICT DE RIMOUSKI. }

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

REQUÊTE des citoyens de la ville de St. Germain de Rimouski et des habitants de tout le district.

A PROPOS DES QUARTIERS DE L'INGÉNIEUR ET DES ATELIERS PRINCIPAUX.

Attendu que l'on croit savoir que des arrangements ont été conclus entre le Gouvernement Fédéral et la compagnie du Grand-Tronc, en vertu desquels toute la ligne qui existe entre la Pointe Lévi et la Rivière du Loup sera unie au chemin de fer Intercolonial, et conséquemment il est entendu que la distance complète de Lévi à Moncton sera placée sous la même administration, l'attention des sousignés a été attirée par le nouvel ordre de choses comme devant produire des changements importants.

Ainsi, à propos du bureau de la division du nord situé à Rimouski, une rumeur a circulé que le bureau serait transporté à une autre place, et que l'atelier principal pour les waggons et les machines locomotives ne serait établi ni dans la ville de St. Germain de Rimouski, ni dans ses environs. Les sousignés espèrent que cette rumeur n'est pas fondée, mais comme de grands intérêts sont en jeu, et que les questions soulevées devraient être traitées avec soin et connaissance de cause, les signataires de cette requête désirent les examiner les unes après les autres, et ils sont intimement convaincus que leurs conclusions seront partagées par tous ceux qui le liront attentivement et sans aucuns préjugés.

LE BUREAU PRINCIPAL DEVRAIT RESTER À RIMOUSKI.

Le bureau principal des ingénieurs de l'Intercolonial devrait rester à Rimouski.

10. Dans l'intérêt de toute la Confédération.

20. Dans l'intérêt spécial de l'Intercolonial.

30. En raison de la nécessité de conserver la connexion du chemin avec la navigation océanique.

Sec. 1. C'est dans l'intérêt de la Confédération. En effet on consultera l'intérêt général si les bureaux sont placés dans la localité la plus importante, et en même temps à peu près au centre de toute la ligne. Un simple coup d'œil donné à la carte suffit pour voir que Rimouski occupe à peu près la position centrale entre Québec et Moncton. Afin de se convaincre si Rimouski est aussi la place la plus importante sur la ligne, et la plus habitée, rien autre chose n'est nécessaire, que de consulter les statistiques. Ainsi, la population de Campbelltown qui a été mentionnée, n'est composée que de 600 âmes, tandis que celle de St. Germain de Rimouski, est de 1,500. Cette dernière ville offre toutes les conditions qui devraient en faire un centre d'affaires. Il y a là, une Cour de Justice, un juge résident, le palais Episcopal, et la ville est bâtie sur les rives du St. Laurent.

Sec. 2. C'est dans l'intérêt spécial de l'Intercolonial. Ce qu'il faut principalement au bureau de l'ingénieur d'un chemin de fer, c'est d'être situé de manière à permettre aux employés de voyager dans toutes les directions avec la plus grande facilité et le moins de perte de temps possible. Maintenant, voici les avantages qu'offre Rimouski, et que l'on a bien compris lorsque le Surintendant Général a été nommé. Les raisons qui ont porté à placer les quartiers du surintendant dans cette ville, sont les mêmes qui militent fortement en faveur de leur maintien à la même place. Par cet arrangement le cordon de chemin de fer de la province de Québec se trouve divisé en section de 60 lieues, de Montréal à Québec, de Québec à Rimouski, de Rimouski à Moncton,

Sec. 3. C'est dans l'intérêt de la connexion établie entre le chemin et la navigation océanique. Un embranchement vient justement d'être construit, dans le but d'établir une connexion entre le chemin et le fleuve St. Laurent, et le gouvernement demande en ce moment des soumissions pour terminer les travaux au quai de

Rimouski, et pour placer dans le port un vapeur ou petite patache ; ainsi on suppléera à un grand besoin et l'administration centrale du chemin de fer aura une communication facile avec l'extérieur aussi bien qu'avec l'intérieur du pays, par eau.

On peut assurer sans crainte d'être contredit qu'aucune autre localité n'offre des avantages égaux à ceux de Rimouski sous ce rapport.

II.

Les ateliers pour le bois et les métaux servant aux wagons et aux machines locomotives devraient aussi être à Rimouski.

Les soussignés entrevoient les objections qui seront apportées à l'encontre de cette proposition.—L'on dira que Rimouski devrait limiter ses prétentions, et qu'il n'y a aucune nécessité pour que l'Intercolonial dans une même localité tout ce qui s'y rapporte. Mais ces ateliers ne sont qu'une fraction de ceux dont on a besoin, et c'est une chose très facile pour les signataires de démontrer que l'exécution prompte des ordres donnés et l'efficacité du service public exige qu'à la place où se trouvent les principaux membres de l'administration, devrait aussi être celle où sont les manufactures et les ateliers nécessaires pour pourvoir à toute la ligne. Cette centralisation est non-seulement possible à Rimouski, mais les magnifiques pouvoirs d'eau qui existent sur la rivière Rimouski, et sur d'autres cours d'eau de moindre importance, rendent la chose beaucoup plus facile en cet endroit que dans n'importe quelle partie centrale de l'Intercolonial. On ne peut trouver une occasion plus favorable qu'en ce moment pour décider cette question, d'autant plus qu'on a fait des démarches d'aucune importance ailleurs, et tous les matériaux de gros volume nécessaires à ces travaux pourraient être transportés par eau et déposés, pour ainsi dire, à la porte des manufactures et des ateliers. Il semble, de plus, que les Administrations Fédérales qui se succèdent, s'accordent, en tant que ce qui a rapport à l'Intercolonial, à considérer Rimouski comme le centre sur lequel doit tourner tout le mécanisme et d'où doivent partir les ordres pour la direction et le mouvement. Peut-être que pour mettre la dernière main à cette organisation intelligente, il n'est besoin de rien plus que la co-opération et l'expression forte de l'opinion de la population ? Les soussignés, qui sont tellement convaincus des avantages du chemin de fer, ne veulent pas que leur silence soit interprété en aucune manière comme une preuve d'indifférence concernant les détails. Ils sont loin de ne pas connaître les bénéfices qu'apporterait à la ville l'inauguration finale d'une grande entreprise qui formera partie de l'immense voie de chemin de fer qui reliera sur le territoire canadien, l'Atlantique au Pacifique. La seule chose qu'ils craignent c'est de ne pas démontrer avec une énergie suffisante les titres que Rimouski possède, pour la conservation dans son sein (comme point central, et le plus avantageux en ce qui a rapport à la direction des affaires de l'Intercolonial) non-seulement du corps administratif, mais aussi des manufactures et des ateliers qui naturellement ne doivent pas être séparés des quartiers généraux.

En terminant, les soussignés désirent convaincre l'honorable ministre des Travaux Publics et les commissaires de l'Intercolonial, de l'importance qu'il y a de déterminer, premièrement, que le surintendant et son personnel devraient demeurer permanemment à Rimouski, et deuxièmement, que les ateliers et magasins nécessaires aux wagons et aux machines locomotives devront être érigés dans la même ville.

J. P. COUILLARD,

Maire de la ville de Rimouski, et autres.

St. Germain de Rimouski, 8 février 1876.

OTTAWA, 19 février 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 13 courant, transmettant une requête de quelques habitants du district de Rimouski,

P. Q., demandant que le bureau du surintendant et les ateliers de la division ouest du chemin de fer Intercolonial soient établis à St. Germain de Rimouski, et de vous informer que cette question aura l'attention du département.

J'ai l'honneur, etc.,

F. BRAUN,
Secrétaire.

F. M. Dérome, écr.,
St. Germain de Rimouski,
P. Q.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER.

MONTRÉAL, 25 février 1876.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 19 courant, contenant une requête des habitants du district de Rimouski à propos de l'établissement des ateliers etc., à cette place.

En réponse, je dois dire que tous les ateliers nécessaires aujourd'hui au fonctionnement du chemin de fer Intercolonial sont construits. Des remises pour locomotives ont été construites à la Rivière du Loup, Ste Flavie, Campbelltown, Miramichi et Moncton. Ce sont les places convenables pour placer les locomotives. Les ateliers principaux du chemin de fer sont situés à Moncton; mais dans le but de prendre des mesures pour réparer les locomotives de temps à autre, on a établi un petit atelier à la Rivière du Loup, et un autre à Campbelltown pour réparer les wagons, — ceci étant le centre de la circonscription entre la Rivière du Loup et Moncton. Ceux-ci sont maintenant presque terminés.

Je ne considère pas qu'il soit nécessaire d'augmenter le nombre de ces établissements à présent; et certainement la nécessité ne s'en fera pas sentir, à moins que le trafic sur la ligne prenne des proportions plus considérables qu'elle ne paraissent probables aujourd'hui. Il est possible qu'il devienne nécessaire de placer une petite remise capable de contenir deux locomotives, et une plaque tournante, à Rimouski, pour le service des malles en connexion avec les vapeurs océaniques; mais, quant à cela, il est impossible de ne rien déterminer avant qu'on ait eu quelque expérience.

Il y a eu des dépenses considérables faites à Rimouski. Une ligne d'embranchement allant jusqu'au quai a été construite à des frais considérables, et on est maintenant à construire un vapeur qui sera stationné à Rimouski pour l'embarquement et le débarquement des malles, en connexion avec les vapeurs océaniques. Je crois inutile de dire, que tous ces arrangements, et les ateliers et toutes les autres choses, sont basés sur des considérations qui se rapportent au bon fonctionnement du chemin de fer, et tout désireux que je puis être de recommander que des dépenses nécessaires soient faites à Rimouski, je ne puis, comme de raison, proposer de faire des frais que dans mon jugement je considère comme ni nécessaires, ni désirables. Campbelltown est le centre de ligne entre la Rivière du Loup et Moncton, et se trouve la place convenable d'où les convois doivent être expédiés. Les bureaux nécessaires à cet effet, seront par conséquent établis à Campbelltown, mais le personnel requis ne sera que de trois ou quatre personnes.

Je dois vous renvoyer la requête contenue dans votre lettre.

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

C. J. BRIDGES,
Surintendant Général des chemins de fer du Gouvernement.

F. Braun, Ecr.,
Secrétaire Travaux Publics,
Ottawa.

OTTAWA, 4 mars, 1876.

MESSIEURS,—A propos de votre requête du 25 du mois dernier, recommandant que le bureau du surintendant et les ateliers de la division Ouest du chemin de fer Intercolonial soient établis à Rimouski, j'ai l'honneur de vous informer que le surintendant général du chemin fait rapport que les arrangements maintenant faits, pour les ateliers, remises pour locomotives, etc., sont considérés comme suffisants, pour le présent, au fonctionnement du chemin.

J'ai, etc., etc.,

F. BRAUN,

J. P. Couillard, écr., et autres,
Rimouski, P. Q.

(No. 64.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 14 février 1876 :—
demandant copie du rapport ou des rapports de Frédéric Baillargé,
écuyer, assistant ingénieur en chef du département des Travaux Publics,
sur ses explorations dans les paroisses de St. Fidèle et de St. Siméon
en 1875, ainsi que les instructions qu'il a reçues à ce sujet, et toute péti-
tion et correspondance qui peuvent avoir été envoyées ou échangées à
cet égard.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 16 mars 1876.

(No. 65.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 2 mars 1876 :—
demandant copie de la correspondance et des annonces demandant des
soumissions pour la fourniture de rails d'acier pour le chemin de fer
Canadien du Pacifique.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 6 avril 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les
réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

RÉPONSE

A UNE ADRESSE DU SÉNAT, en date du 17 février 1876, portant demande d'un état indiquant les quantités employées et les quantités non employées, à la fin de l'année 1875, des lisses d'acier achetées par le gouvernement fédéral, ainsi que les lieux où ces lisses se trouvent actuellement.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

OTTAWA, 16 mars 1876.

ETAT indiquant les quantités de lisses d'acier, etc., reçues à Mont-

Quantités totales reçues—	Nombre de lisses.	Poids.			
		Tonnes.	Qtz.	Qrts.	Lbs.
A Montréal.....	119,427	27,523	17	1	15
Dans la Colombie-Britannique.....	22,186	5,004	18	3	6
	141,613	32,528	16	0	21

Le poids des quantités reçues dans la Colombie-Britannique, est approximatif.	Nombre de lisses.	Poids.			
		Tonnes.	Qtz.	Qrts.	Lbs.
Ce qu'on a fait des rails.					
Expédié <i>via</i> Duluth à la rivière Rouge	22,178	5,118	9	0	22
Déposé, environ moitié en magasin, sur la rive est de la rivière Rouge, à 8 milles de Winnipeg, au quai de Kaministiquia.....	22,832	5,265	5	1	9
Sur le chemin de fer Intercolonial.....	4,659	1,045	19	1	19
Au canal Lachine	47,406	10,977	13	0	4
A Montréal.....	1,305	310	12	0	17
Déposé sur le quai du pénitencier, à Kingston.....	21,046	4,805	13	2	12
Perdu	1		4	2	10
Sur le quai de Nanaimo } do d'Esquimalt }	22,186	5,004	18	3	6
	141,613	32,528	16	0	21

tréal et dans la Colombie-Britannique, et ce qu'on en a fait.

Boîtes de boulons.	Poids.				Ballots d'éclisses.	Poids.			
	Tonnes.	Qtz.	Qrts.	Lbs.		Tonnes.	Qtz.	Qrts.	Lbs.
700	151	7	2	13	27,283 $\frac{4}{10}$	1,134	8	3	3
325	61	15	0	27	5,618	193	8	2	17
1,025	213	2	3	12	32,901 $\frac{4}{10}$	1,327	17	1	20

Boîtes de boulons.	Poids.				Ballots d'éclisses.	Poids.			
	Tonnes.	Qtz.	Qrts.	Lbs.		Tonnes.	Qtz.	Qrts.	Lbs.
92	21	3	0	5	3,962	165	19	2	22
140	33	2	2	25	5,042 $\frac{4}{10}$	214	6	3	7
					1,110	38	4	1	13
352	63	1	3	11	15,429	648	19	0	24
136	34				1,749	66	18	2	21
325	61	15	0	27	5,618	193	8	2	17
1,025	213	2	3	12	32,901 $\frac{4}{10}$	1,327	17	1	20

(Signé),

CHARLES O. PALMER,
Comptable.

RÉPONSE

A une ADRESSE DU SÉNAT, en date du 22 mars 1876, demandant copie de tout rapport officiel de l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, relativement à la quantité de rails d'acier dont l'emploi sera nécessaire dans le cours de la présente année; et aussi copie de toute correspondance officielle échangée entre le ministre des travaux publics et M. Carvell au sujet de son renvoi d'office.

Par ordre,

R. W. SCOTT
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,
OTTAWA, 4 avril 1876.

RAILS D'ACIER.

OTTAWA, 21 janvier 1876.

MONSIEUR,—Je crois devoir appeler l'attention du département sur la nécessité de prendre des mesures pour le transport de certaines quantités de rails, dès l'ouverture de la navigation.

On aura besoin de ces rails dans des lieux tellement éloignés à l'intérieur qu'il devient nécessaire de les expédier d'avance, afin d'éviter des retards dans l'emploi qui doit en être fait.

Comme exemple, je signalerai le fait suivant. A la fin de la dernière saison, nous avons, dans la province de Manitoba, environ 80 milles de chemin terrassés et prêts pour la pose des rails. Il faudrait pour ce parcours, y compris les garages, environ 7,500 tonnes de rails, tandis que la quantité qui a pu être expédiée à la rivière-Rouge, à venir à la fin de l'année dernière, ne s'est élevée qu'à 2,188 tonnes.

Dans le cas où le gouvernement déciderait de faire prolonger la ligne jusqu'au portage au Rat et au lac Manitoba, le nivellement sera si facile sur la plus grande partie de cette section, particulièrement entre Sélkirk et le lac Manitoba, qu'il sera très-possible de mettre en tout 280 milles de parcours en état de recevoir les rails, avant la fin de l'année, dans la province de Manitoba; en sorte que s'il était possible d'y expédier 26,000 tonnes de rails dans le cours de l'année, on pourrait de suite les employer. Je ne crois pas cependant, qu'avec les moyens actuels de transport, on puisse, à un prix raisonnable, en expédier autant. Je désire toutefois rappeler à l'attention du ministre l'importance qu'il y a de prendre, sans perte de temps, des mesures pour faire transporter dans cette région pendant la saison prochaine, une aussi grande quantité de rails que possible.

Immédiatement au nord-ouest du lac Supérieur, 18 milles ont déjà été nivelés, pour lesquels il faudrait, y compris les garages, environ 1,700 tonnes. A la fin de l'année, nous aurons probablement en tout 50 à 60 milles terrassés, ce qui exigerait pour cette section 5,000 tonnes de rails.

Il faudrait donc, d'après les deux estimations que je viens de faire, une quantité totale de 31,000 tonnes de rails, lesquels pourraient être posés, s'ils étaient envoyés avant la fin de l'année, au fur et à mesure de leur livraison, ou peu de temps après celle-ci. La quantité totale expédiée à Duluth et à la Baie du Tonnerre, pour les travaux en cours d'exécution dans le Manitoba et au nord-ouest de la Baie du Tonnerre, est de 10,383 tonnes. Sur cette quantité 2,188 tonnes sont arrivées à la rivière Rouge, en sorte qu'il sera bientôt nécessaire de faire un nouvel envoi de 20,000 tonnes.

Les quantités de rails reçues, pendant la saison de navigation, se répartissent comme suit :

	Tonnes.
Empilées au canal Lachine.....	10,978
“ à Kingston.....	4,806
“ à Montréal.....	311
Total.....	16,095

Si, sur ce chiffre, on fait déduction de 8,000 tonnes que le gouvernement s'est engagé à fournir au chemin d'embranchement de la baie Georgienne, il ne reste que 8,000 tonnes pour l'ouest. Je recommande donc au département de prendre sans retard les mesures nécessaires pour faire transporter au moins ces 8,000 tonnes, aux conditions les plus avantageuses.

J'ai l'honneur, etc.,

SANDFORD FLEMING.

A. F. BRAUN, Ecr.,

Secrétaire, département des Travaux Publics.

6 janvier 1875.

MONSIEUR.—J'ai reçu instruction du ministre des travaux publics de vous informer qu'il a très-attentivement examiné les explications que vous avez présentées sur les sujets portés à la connaissance du gouvernement par M. Brydges, commissaire nommé pour faire une enquête sur l'exploitation du chemin de fer dont vous avez la gestion. Ces explications ne sont point sous plusieurs rapports considérées comme satisfaisantes. Vous avez dit que la responsabilité des irrégularités et du manque de surveillance dont on se plaint, ne pouvait retomber sur vous que théoriquement, parce que vous étiez obligé d'accepter des personnes nommées pour des raisons purement politiques, dont vous aviez à tirer le meilleur parti, si inaptes qu'elles fussent, et parce qu'on vous a donné à entendre que le moyen d'avoir la paix était de laisser les considérations politiques suivre leur cours. Vous expliquez les irrégularités grossières commises à certaines stations en disant qu'un employé avait une situation importante dans une société jouissant d'une grande influence politique, et que cette influence a été regardée comme assez puissante pour permettre à cet employé de ne point se conformer aux ordres de ses supérieurs. Vous ajoutez à ce sujet que vous connaissiez suffisamment la cause des difficultés, mais que la tournure politique des choses vous a empêché de recourir aux mesures de rigueur.

Le ministre reconnaît pleinement la difficulté qu'il y avait de gérer les affaires du chemin dans de telles circonstances, mais il cherche vainement à s'expliquer comment il se fait que vous n'avez jamais appelé son attention sur cet état de choses, pendant les six mois qui ont précédé la visite de M. Brydges, bien qu'il vous ait pressé d'indiquer quelque moyen de faire fonctionner l'entreprise d'une manière à la fois plus effective et plus économique. On ne conçoit guère votre défiance ici, d'autant que le gouvernement actuel ne pouvait avoir d'intérêt à vous forcer à garder des employés incapables, qui ont été nommés par son prédécesseur pour des raisons politiques. Vous auriez pu raisonnablement supposer qu'on aurait été disposé à vous décharger d'un fardeau qui a si lourdement pesé sur vous, suivant ce que vous dites dans votre rapport. Le fait que vous n'avez pas saisi l'occasion de vous décharger de toute responsabilité, lors de l'avènement de l'administration actuelle, en faisant à M. Brydges les représentations énoncées aujourd'hui dans votre rapport, doit être considéré comme une indication que vous ne trouviez pas alors les abus très-graves; et vous étiez pourtant alors en conférence personnelle avec le département des travaux publics sur le sujet de l'administration du chemin.

J'ai aussi ordre de vous dire que vos explications sur la quantité et les prix des fournitures ne sont pas satisfaisantes. Vous avez raison de dire, relativement à certains articles des comptes de Fraser, Reynolds et Cie, que les prix en sont exorbitants; mais vous ajoutez que la société ayant reçu votre commande, et que les prix n'ayant pas été fixés, vous n'avez pas cru pouvoir faire autrement que de les payer. On ne conçoit pas par quelle espèce de raisonnement vous avez pu conclure que le fait d'avoir commandé des marchandises, vous obligeait à payer le prix, n'importe lequel, que vous demanderait le fournisseur. De cette façon, le prix des marchandises serait réglé entièrement au gré de la cupidité du vendeur. Dans le cas des ressorts, vous paraissez vous en être rapporté à une prétendue copie de la facture d'Angleterre. L'exagération des prix eût dû vous mettre sur vos gardes, et cependant il ne paraît pas que vous ayez pris aucune mesure pour vérifier l'exactitude des chiffres, en exigeant les envois originaux, ou en prenant des informations du genre de celles qui ont ensuite fait découvrir au gouvernement la fraude commise par cette société. Si, comme vous le dites, vous aviez reçu instruction de faire vos achats de cette société, votre devoir était tout simplement de faire connaître au gouvernement les prix excessifs qu'elle portait dans ses comptes. Au lieu d'agir ainsi, vous paraissez avoir approuvé des achats extravagants de fournitures non nécessaires, à des prix extravagants, lorsqu'il eût été facile de constater la valeur courante de ces mêmes fournitures. Il paraît aussi que la plus grande partie des marchandises payées à Fraser, Reynolds et Cie. ont été, avec la connivence des employés du chemin de fer, passées en douane sans payer les droits, ce qui constitue une seconde fraude pratiquée au détriment de l'Etat,

Le ministre trouve qu'en faisant une commande de 3,750 tonnes de rails d'acier en décembre et en janvier derniers, en dehors de toute autorisation, vous avez agi de la manière la plus injustifiable ; cela serait encore également le cas, quand bien même l'achat eût été avantageux, au lieu d'être, comme il l'a été, la cause d'une forte perte. Il est très-étrange que vous n'ayez pas parlé de cet achat, lorsque vous êtes venu ici l'hiver dernier dans le but spécial d'exposer la situation des choses qui se rattachaient à l'administration du chemin. Aucun ministre, isolément, n'eût voulu prendre sur lui semblable responsabilité, et il est parfaitement impossible de justifier un fonctionnaire d'avoir osé le faire.

Tout en reconnaissant les difficultés que vous mentionnez, et sans tenir compte des irrégularités moindres qui ont été indiquées, le ministre s'est vu forcé à regret d'adopter la conclusion qu'il est de l'intérêt public d'accepter votre démission. M. Brydges recevra aujourd'hui des instructions pour l'administration à l'avenir.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur.

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN.

L. CARVELL, écr.,
Moncton, N. B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

BUREAU DU SUBINTENDANT GÉNÉRAL,

MONCTON, N. B., 11 janvier 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 6 du courant, par laquelle vous m'informez que le ministre, après avoir attentivement examiné les explications que j'ai présentées sur les sujets portés à la connaissance du gouvernement par M. Brydges, commissaire nommé pour faire une enquête sur l'exploitation du chemin de fer Intercolonial, s'est vu forcé à regret d'adopter la conclusion qu'il est de l'intérêt public d'accepter ma démission.

J'ai donc à transmettre ma démission au ministre, sans me désister, cela va sans dire, du droit de réclamer la pension de retraite des employés civils.

Je dirai ici que j'ai eu constamment pour objet, pendant la durée de mes services, l'intérêt du chemin, et qu'en repassant dans mon esprit toutes les circonstances des transactions et des irrégularités pour lesquelles je suis aujourd'hui pris à partie et blâmé, je conclus que, *les regardant au point de vue d'après lequel j'ai agi dans le temps*, je ne ferais guère autrement, si tout était à recommencer.

Je n'ai donc rien à regretter à ce point de vue. Je reconnais cependant, *en regardant le passé à la lumière d'événements plus récents*, qu'il eût été désirable d'agir autrement que je n'ai fait dans certaines choses.

Les influences politiques qui ont entouré l'administration du chemin (et j'ose dire que des considérations de cette nature continueront de peser sur les gérants futurs, quels qu'ils soient) ont rendu ma position très-difficile et très-embarrassante, et je suis heureux de voir que le ministre admet ce fait.

Le ministre voudra bien se rappeler que, lorsque pour la première fois après son entrée en fonctions, je le rencontrai à Ottawa en février dernier, nous eûmes une conversation au sujet du personnel de l'administration du chemin et sur d'autres matières concernant le chemin. Dans cette circonstance, il fut clairement entendu qu'il me ferait adresser une lettre officielle dans laquelle il me demanderait tous les renseignements qu'il désirait avoir.

Quelque temps après mon retour au Nouveau-Brunswick, ne recevant point cette lettre, j'écrivis, le 17 mars, au ministre une lettre personnelle pour lui faire remarquer que je n'avais point encore reçu de communication officielle de sa part. Ma lettre resta sans réponse, et la communication officielle promise ne vint pas non plus.

J'ai dû croire que le ministre avait changé ses vues et n'avait plus besoin d'être renseigné. C'est pour cette raison que je n'ai point officiellement appelé l'attention du ministre sur les faits mentionnés dans le cours des six mois qui ont précédé la visite de M. Brydges.

Le paiement pour fournitures de ressorts en mars 1873 à MM. Fraser, Reynolds et Cie, a sans doute été une erreur ; mais je m'en suis naturellement rapporté à ce qu'ils m'ont représenté, sans demander la production de la facture originale. Je leur mentionnai le prix que se vendaient d'ordinaire les ressorts d'acier, et je consentis à solder leur compte parce qu'ils m'assurèrent qu'ils avaient eu à payer pour les ressorts fournis le prix élevé porté au compte, à cause du brevet d'invention qui protégeait ce modèle de ressorts.

Pour ce qui est de marchandises passées en douane pour MM. Fraser, Reynolds et Cie, sans avoir acquitté les droits, et cela avec la connivence des employés du chemin de fer, qu'il me soit permis de dire que je n'ai eu aucune connaissance de transactions de cette nature.

Dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, la pratique a toujours été, conformément aux instructions du gouvernement, d'admettre sans droits les marchandises importées spécialement pour le chemin de fer, et délivrées avant d'être mises en magasin. Il n'est pas à ma connaissance que l'on ait jamais mésusé de ce privilège.

En faisant une commande de rails en 1873, en dehors de l'autorisation du gouvernement, je n'ai fait qu'agir dans cette circonstance comme je l'avais fait les années précédentes, sans me douter le moins du monde que je fusse repréhensible, et ayant en vue le besoin prochain que l'on aurait de ce matériel. Mais comme l'hiver 1873-74 fut peu actif, et que nous manquions de fonds, je fis retarder d'un mois l'envoi du chargement.

Si j'avais pu connaître l'avenir, j'aurais, assurément retardé l'envoi de cette commande.

J'ai toujours pensé que l'achat de ce genre de fournitures était dans mes attributions, et j'ai agi en conséquence.

Si tous les faits n'ont pas été mentionnés au ministre, ce n'a pas été certainement dans le désir de lui laisser ignorer quoi que ce soit ayant trait à l'importante entreprise publique de l'Intercolonial ; mais cela est dû à l'impossibilité de retenir et d'énumérer un grand nombre de détails pendant le temps nécessairement limité que durent les audiences des ministres. J'ajouterai en terminant qu'après avoir été longtemps associé à l'entreprise du chemin, j'ai beaucoup de plaisir à pouvoir dire en m'en séparant qu'elle est actuellement dans de bonnes conditions d'efficacité, et qu'après bien des fatigues, j'ai réussi à mettre sur un bon pied la comptabilité et le service général qui feraient honneur à n'importe quelle ligne de chemin, de sorte que la tâche de mon successeur va se trouver considérablement facilitée.

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

S. CARVELL,
Surintendant Général.

M. BRAUN, Secrétaire,
Dépt. des Travaux Publics, Ottawa.

REPONSE

A une adresse du SÉNAT, en date du 3 mars 1876, portant demande de copie du rapport fait, l'été dernier, par M. Shanly, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

Par ordre,

R. W SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 16 mars 1876.

RAPPORT SUR LE CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-EDOUARD.

TORONTO, 10 août 1875.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, du 8 juin dernier, concernant l'inspection du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, que m'a communiquées à cette époque le secrétaire du département des travaux publics, je me rendais à Charlottetown le 16 de ce même mois; en arrivant, je passai chez le secrétaire provincial, qui mit à ma disposition les documents, etc., propres à m'éclairer, et donna à M. J.-E. Boyd, ancien ingénieur du chemin, l'ordre de m'accompagner dans la visite de la ligne, afin que j'eusse les plus amples renseignements sur tous les faits relatifs aux travaux et à leur exécution. J'avais reçu, en même temps que vos instructions, le rapport de M. Swinyard sur le chemin et la réponse faite à ce rapport par M. Boyd; après avoir examiné ces deux pièces, avec celles qui me furent fournies par le secrétaire provincial, à savoir: le rapport de MM. Newton et Mechan, ingénieurs civils de New-York, et l'acte législatif autorisant la construction de la voie ferrée, j'étais, lorsque je commençai à remplir ma mission, pleinement au fait de la position des choses entre le gouvernement de l'Île et les entrepreneurs.

Vos instructions ne demandant de moi qu'une opinion sur la question de savoir si les travaux ont été exécutés et achevés d'une manière conforme aux contrats en vigueur à l'époque où l'Île est devenue province canadienne; et ayant eu, de vous, une copie de ces marchés, et, du gouvernement local, divers ordres ou conseil antérieurs à la confédération, qui ont apporté des modifications et des additions aux contrats, je me trouve aujourd'hui en mesure, après avoir soigneusement étudié tous ces documents et visité les travaux de voie, les bâtiments et le matériel, de vous soumettre le rapport suivant. Je mets en fait tout d'abord que les conventions embrassaient toutes choses nécessaires pour la confection et l'équipement de la ligne, sauf les acquisitions; de terrains à exproprier pour la voie et les gares ou stations, sauf aussi les indemnités pour dommages permanents occasionnés aux propriétaires par l'établissement du chemin à travers ou sur leurs terrains. Cependant, comme ces acquisitions et ces indemnités constituent une dépense importante, j'ai cru, quoiqu'elles ne fussent point partie des traités, devoir demander au secrétaire provincial certains renseignements à leur sujet; et ma lettre avec sa réponse (annexe A) vous les fera connaître.

CONTRATS.

Les contrats proprement dits sont au nombre de deux: l'un (No. 1), signé le 11 septembre 1871, est relatif à la grande ligne entre Cascumpec et Georgetown et à

l'embranchement de Charlottetown; l'autre (No. 2), du 31 décembre 1872, a pour objet le prolongement de Mont-Stewart à Souris vers l'est, et celui d'Alberton à Tignish vers l'ouest. Ces différentes lignes donnent un développement total de 198 milles et demi. Les deux contrats comprennent la série d'opérations et de travaux ci-dessous :—

- 1° Étude et fixation des tracés.
- 2° Travaux de déboisement et d'essartage.
- 3° Clôtures.
- 4° Travaux de terrassements, de consolidation, d'assainissement, etc.
- 5° Maçonnerie, y compris les ponceaux.
- 6° Ponts et passerelles.
- 7° Passages à niveau.
- 9° Voie permanente.
- 10° Bâtiments.
- 11° Matériel roulant
- 12° Quais.

FIXATION DU TRACÉ.

Le tracé a été étudié et déterminé d'une manière dûment conforme aux instructions et à la direction énoncées aux contrats, comme aux ordres en conseil (annexe Bi avec carte) rendus en différents temps au cours des opérations; et bien qu'il nous semble qu'on eût pu s'exempter de faire des courbes en quelques endroits, sans augmenter notablement les travaux et sans dévier des points fixés, on n'eût toutefois gagné à cela aucune économie importante de parcours.

Le constructeur étant obligé à suivre la direction de certains points objectifs, choisis, me dit-on, parce qu'ils sont les plus avantageux dans la vue de l'intérêt public; l'acte législatif limitant d'ailleurs le prix de construction à une certaine somme par mille, et n'indiquant ou ne fixant aucun montant total de dépense, il était nécessaire de préférer le terrain où les travaux rencontreraient le moins d'obstacles et seraient le moins coûteux.

MM. Newton et Meehan, dont j'ai déjà mentionné le rapport, ont appliqué leur attention surtout à cette question; et, après s'être livrés à des expériences, au moyen d'études et d'estimations, sur les parties accidentées, ils ont émis l'opinion qu'en égard aux limites assignées à la dépense, le tracé n'était que peu ou point susceptible de modifications.

Les courbes, dont le rayon minimum est fixé par le contrat No. 1 à 600 pieds, sur la ligne principale, ne sont pas plus prononcées, à un seul cas important près. Les pentes, limitées à un maximum de 60 pieds par mille, dépassent cette inclinaison, et il y a maintenant, sur la ligne principale, trente-six milles où la pente s'élève de soixante jusqu'à soixante-six pieds; mais comme cet accroissement était, autant que j'ai pu le constater, rendu nécessaire par des circonstances locales non prévues, l'ingénieur du gouvernement l'a admis; il a moins d'importance depuis que le même ingénieur a adopté, sur les lignes de prolongement, ce maximum pour les fortes pentes, dont le contrat ne détermine pas l'inclinaison.

Tout bien considéré, je n'en puis conclure rien autre chose, sinon que le tracé a été fait aussi soigneusement que le traité le voulait, et que les circonstances l'ont permis. La voie peut soutenir avantageusement la comparaison avec d'autres voies canadiennes établies économiquement, de même largeur entre rails. Il est à observer que la conformation du terrain ne se prête à un établissement économique qu'avec l'emploi de fortes pentes et de fréquentes courbures de petit rayon.

TRAVAUX DE DÉBOISEMENT ET D'ESSARTAGE.

Les travaux de déboisement et d'essartage ont en général été convenablement exécutés, bien que, dans quelques localités, notamment dans la section occidentale, les troncs d'arbres et les broussailles se voient encore sur place à moitié brûlés, sur un espace d'environ 25 milles en tout; mais une somme de \$300 a été réservée pour y achever le découvert, et couper les arbres qui menaceraient de tomber sur la voie. M.

Swinyard estime ces travaux à \$800; quant à moi, je pense qu'une somme de \$500 serait amplement suffisante pour cet objet.

CLÔTURES.

M. Swinyard consacre une partie considérable de son rapport à cette nature d'ouvrage, et avec raison, quoique je ne puisse dire, cependant, que les clôtures n'aient pas été faites suivant le cahier des charges.

Aux termes du contrat No. 1, les clôtures devaient se composer de poteaux et de lisses en bois ou de lattes. Elles étaient en cours d'exécution, lorsqu'on a proposé de substituer aux lisses ou lattes des fils de fer (v. description et autorisation dans la lettre de M. Boyd et l'ordre en conseil, annexe C.) La plus grande partie de la ligne principale a des clôtures de cette sorte; mais comme on n'a pas tardé à découvrir qu'elles étaient insuffisantes, on a adopté, pour les lignes de prolongement sous le contrat No. 2, la clôture avec poteaux et lisses, conjointement avec un genre amélioré de clôture en fils de fer.

Sur les avis de M. Swinyard, les clôtures en fil de fer de la ligne principale ont été beaucoup améliorées et consolidées, sans frais supplémentaires pour le gouvernement; toutefois elles sont encore peu propres à protéger la voie contre les irruptions du bétail et des chevaux; et, selon moi, il faudrait les remplacer tout à fait par d'autres d'une nature différente, changement qui nécessiterait une dépense d'au moins \$300 à \$400 par mille de chemin.

Il y a, bien entendu, des portions de voie, à travers les savanes et les terrains buissonneux, notamment dans la section occidentale, où l'on pourrait s'exempter de toute clôture d'ici à plusieurs années; cela réduit la longueur de ce qu'il faut refaire à 125 milles environ sur la ligne entière; il reste, sur un développement d'une quarantaine de milles, en territoire défriché, des clôtures de toute espèce, qui, pour être complètes et suffisantes, auraient besoin d'être réparées.

Je n'ai fait aucune appréciation très-approximative du prix auquel reviendraient le renouvellement et les réparations, qui, je présume, doivent être à la charge du gouvernement. A considérer les devis et les ordres en conseil que j'ai mentionnés, les entrepreneurs paraissent avoir satisfait à leurs marchés; je trouve cependant, que tous ces marchés, au moins en ce qui regarde cette nature de dépense, ont été rédigés avec un soin bien peu rigoureux, et qu'ils donnent plus d'une ouverture aux entrepreneurs pour se créer des *jobs* très-passables, comme dans ce cas-ci.

Pour mettre les clôtures en l'état prévu aux devis, il faudra dépenser environ \$1500 qu'on devrait déduire sur le montant des estimations finales des entrepreneurs.

TRAVAUX DE TERRASSEMENTS, etc.

Les travaux de terrassements pour l'établissement de la voie ont été généralement bien exécutés, et il n'y a guère à redire, à l'exception de quelques points défectueux, dans la traversée des marécages. Sur de petites longueurs, les remblais seraient dans de meilleures conditions si on les eût surélevés d'un pied; les matériaux, dans les tranchées et les remblais, sont d'excellente nature; et je n'ai remarqué qu'un ou deux petits glissements de terres. Pour l'assainissement, on a employé des procédés efficaces: je n'ai vu qu'en très-peu d'endroits des signes de stagnation d'eau par manque d'issue, et il serait facile d'y remédier à peu de frais.

MAÇONNERIE.

Les maçonneries des culées de ponts et des ponceaux sont faites avec soin en grandes pierres plates par lits; et l'exécution en est conforme aux conditions spécifiées aux marchés; les ponceaux, par leur nombre et leurs dimensions, paraissent assurer aux eaux un écoulement facile.

PONTS ET PASSERELLES.

Ces constructions satisfont pleinement aux obligations des contrats. M. Swinyard les a décrites dans son rapport d'une manière si détaillée et si exacte, que je puis me borner à cette constatation. Quelques petits ponts de chevalets, ayant d'ouverture

vingt à trente pieds, auraient, je crois, besoin de soutènements supplémentaires, dont j'évaluerais le coût total à \$250

PASSAGES À NIVEAU DE ROUTES PUBLIQUES.

Les passages de routes, au nombre d'environ 120, tous à niveau, sont pourvus de fosses (cattle-guards), en maçonnerie, quelques-unes exceptées, qu'on a construits de charpente d'après le contrat. Ces ouvrages sont bien faits, et ont "grillages" en bois, clôtures et tableaux d'avis.

PASSAGES À NIVEAU DE CHEMINS PRIVÉS.

Les passages de chemins de fermes, au nombre d'environ 800, ont des barrières mobiles, et sont planchés sur les points traversés par les rails. Les barrières ont en général de médiocres supports, et elles n'ont pas reçu l'enduit de goudron de houille qu'exigeait le devis. Cette dernière condition ne me semble pas indispensable ; mais, pour les mettre du reste en bon état de manœuvre, il faudra dépenser \$1 environ par barrière, soit en tout \$1,600.

VOIE PERMANENTE.

Je réunis sous ce titre mes observations sur les traverses, le ballast, les rails et les garages.

Le devis porte 2,500 traverses par mille. Sur la voie principale on n'en a mis que 2,200. M. Boyd prétend que le nombre de 2,500 comprend les traverses nécessaires à l'établissement des gares d'évitement ; sachant quelle est la pratique à cet égard, je dois convenir que M. Boyd est fondé à dire cela. Il est d'usage de n'employer que 2,200 traverses par mille pour l'établissement des chemins à simple voie. J'ai compté les traverses sur différentes portions de la voie principale, et j'ai trouvé qu'il y en avait moyennement 2,200 au moins par mille, soit 10 par 24 pieds courants de rails. J'ai remarqué que sur quelques points où elles avaient une dimension inférieure à celle portée au devis, il y en avait 11 au lieu de 10 par 24 pieds. M. Boyd a opéré une déduction de \$400, prix de 2,000 traverses, pour réparer les défauts possibles, et je ne doute pas que cette somme n'y suffise amplement.

La matière employée comme ballast est la meilleure qui se trouve dans les localités respectives ; c'est le plus souvent un gravier de grès rouge et poreux, très-perméable à l'eau, très-propre à résister à l'action de la gelée. Pour constater avec exactitude les épaisseurs de ballast, il faudrait faire un examen instrumental ; mais, je crois pouvoir le dire en toute assurance, pratiquement la couche est suffisante et dans les conditions du marché.

Le devis exige l'emploi de rails du modèle T—gabarit Sandberg et poids de 40 livres par yard courant—réunis aux abouts par le moyen d'éclisses avec boulons à écrous, et fixés aux traverses de la manière ordinaire. Toutes ces conditions ont été exécutées.

Aux termes des conventions, le rapport du développement des garages et voies de service au parcours de la voie principale devrait être d'environ 10% ; il n'est guère que de 4%. L'annexe D indique la position de ces accessoires. Quoique les facilités qu'ils offrent au trafic puissent d'ici à quelque temps, je n'en doute pas, satisfaire à tous les besoins possibles, ils rendraient des services bien autres s'ils avaient été concentrés dans certains cercles d'activité, au lieu d'avoir été distribués en petits tronçons entre tant de stations intermédiaires sans importance actuelle et sans avenir.

Quant aux 12 milles qu'il y a de moins dans le développement des voies accessoires, tel que déterminé au contrat, les entrepreneurs prétendent et l'ingénieur admet que la valeur en est couverte par celle de divers ouvrages non prévus, évalués ensemble à \$96,000 ; et, si je ne me trompe, le règlement va s'opérer par compensation.

Supposé juste cette appréciation des ouvrages, que je n'étais pas en pouvoir au reste de vérifier de bien près, et dont certains chiffres me paraissent un peu forcés, je suis d'avis qu'à tout prendre la compensation est avantageuse aux deux parties, surtout quand on considère que la longueur des voies de garage et de service est

suffisante pour tous les besoins actuels, et que la somme des suppléments de prix d'ouvrage réclamés est fort supérieure à la valeur des voies accessoires non exécutées.

BÂTIMENTS D'EXPLOITATION.

M. Swinyard donne, dans son rapport, le détail des bâtiments de stations et autres d'après les devis et les modifications apportées à ces mêmes devis. Les annexes ci-après D et E font aussi connaître, avec la dépense présumée des bâtiments mentionnés au projet, la dépense faite pour ceux qui ont été édifiés. On y verra que l'économie de frais pour les entrepreneurs a été minime ou même nulle,—le prix de construction des uns et des autres ayant été établi par les estimations à \$500 environ par mille, ce qui est un honnête prix moyen, en Canada, sur une ligne de cet ordre. Selon moi, les stations mentionnées au projet primitif, avec logements pour les agents, étaient bien les plus convenables; toutefois les bâtiments existants, construits à la suite de certaines modifications au projet approuvées par un ordre en conseil (annexe F) doivent être déclarés conformes au marché; ils se ressemblent en leurs parties principales, et, quant à la qualité de l'ouvrage, elle est très-satisfaisante, à l'exception de quelques détails secondaires, surtout à l'extérieur des stations de troisième classe, où les plates-formes d'arrivée sont de chétive exécution et où la peinture fait défaut; mais avec \$1,000 on remédierait à toutes ces déficiences.

La position et l'emplacement des stations avaient été fixés par le gouvernement, et les entrepreneurs ont suivi ses décisions.

Mon attention ayant été appelée sur le terrassement des terrains autour des stations, je me suis assuré de la manière dont cette partie du devis avait été exécutée. La clause dit que les terrains seront dressés jusqu'aux limites qu'aura marquées l'ingénieur. Je n'ai remarqué nulle part qu'on eût dû étendre davantage les surfaces qu'on a terrassées en vue des besoins. Je tiens du premier ministre du gouvernement provincial que les chemins nécessaires pour arriver et accéder aux bâtiments des stations de passage sont en cours d'exécution, non sur les deniers affectés à la ligne, mais aux frais de la province.

MATÉRIEL ROULANT.

D'après les contrats, le matériel roulant doit comprendre les véhicules suivants : —14 locomotives, 14 voitures à voyageurs de première classe, 9 voitures de seconde classe et wagons à bagages, 5 wagons-postes de trains express et wagons-fumeurs, 133 wagons à marchandises couverts et fermés, 35 wagons à plate-forme découverte, 4 charrettes à neige, et 3 *flangers*.

Cette fourniture a été dûment faite, à cette différence près, qu'il y a de moins 5 wagons couverts à marchandises, et de plus 3 wagons-plates-formes; en sorte qu'il manque encore deux véhicules, qui seront livrés sans doute avant peu.

Le rapport de M. Stronach, mécanicien-inspecteur, rapport cité au long par M. Swinyard, fournit des renseignements si complets sur le matériel roulant qu'il ne me reste rien à ajouter, sinon que je suis d'avis qu'il a été satisfait aux obligations du contrat.

Il est certain qu'ici, comme ailleurs, le manque d'expérience en matière de voies de ce genre, jointe à une idée fautive des "principes de la voie étroite," a conduit à de grandes erreurs en ce qui regarde la construction du chemin et surtout le matériel roulant, erreurs communes qui n'ont été découvertes et mises au jour, que lorsque les choses étaient ici trop avancées pour qu'il fut possible d'y apporter remède.

Le nombre de locomotives et autres véhicules fournis, est suffisant pour tous les besoins, encore que la qualité et la puissance des premières eussent pu être notablement supérieures.

Les frais de certaines réparations à faire aux locomotives et aux wagons employés par les entrepreneurs pour l'exécution de la voie, sont couverts par une retenue de \$450.

D'autres déductions ont pareillement été exercées à raison de diverses mises en état ou renouvellements, imputables, ce me semble, plutôt à la forme du matériel

fourni conformément au devis, qu'à une construction défectueuse ou à des excès de service pour le compte des entrepreneurs.

En somme, je crois que la fourniture a été conforme aux conventions, et que les défauts de qualité qu'on constate doivent être attribués uniquement à l'opinion fautive à laquelle je viens de faire allusion.

QUAIS.

Des quais, spécifiés aux devis, ont été contruits à Cascumpec, à Summerside, à Charlottetown, à Georgetown, à la baie Saint-Pierre et à Souris. La longueur en est indiquée, avec la hauteur d'eau à leur extrémité, dans l'annexe D.

Les conventions paraissent avoir été bien remplies, sauf en ce qui regarde les quais à Cascumpec et à Summerside, lesquels n'ont à leur extrémité que seize pieds d'eau, à basse marée, au lieu de dix-huit comme le stipule le traité No. 1. Aucune profondeur n'était indiquée pour ceux de la baie Saint-Pierre et de Souris, construits en vertu du contrat No. 2. A Cascumpec, à Summerside, à Charlottetown et à Georgetown, les longueurs établies par le devis ont été considérablement excédées, et les entrepreneurs réclament en conséquence un supplément de prix. Je ne suis pas disposé, cependant, à admettre la justice de leur demande, et, tout en étant d'opinion qu'ils ont satisfait à la lettre des conventions, je constate qu'il reste beaucoup de travaux à faire, tels que cours de palplanches et draguages, pour que ces quais puissent servir aux gros navires. Je reconnais toutefois que les conventions ni les devis ne prévoient cet usage.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Après avoir passé en revue les différents articles des contrats, il me reste, pour terminer ce rapport, à faire un résumé succinct de leurs résultats généraux.

La dépense totale prévue par le contrat, indépendamment des indemnités pour expropriations, dommages, taux frais, etc., se répartit comme il suit :

Ligne principale.....	146½ milles—	\$2,024,140
Ligne de prolongement.....	52½ " —	776,626
Ensemble.....	198½	\$2,800,866

soit une moyenne d'environ \$14,110 par mille. En sus de cela, les entrepreneurs ont reçu, sous l'autorité d'un ordre en conseil (annexe G), \$40,000 à titre d'indemnité par suite d'une modification au tracé à Summerside, et \$22,000 pour le changement en pont mobile du pont fixe sur le Morrel (annexe H.) Ils ont réclamé de plus divers suppléments de prix,—que j'ai mentionnés *passim* et dont je donnerai ci-après un relevé (annexe I)—formant un montant de \$95,782, à l'encontre duquel on apporte en compensation la valeur des garages et voies de service non exécutés et estimés à \$65,000 par M. Swinyard, à \$46,000 par les entrepreneurs, et qu'on peut, sans crainte de mécompte, porter au chiffre de \$50,000. Les parties sont convenues de compenser ces dettes l'une avec l'autre. Les frais de construction se divisent donc de la manière suivante :

Prix suivant le contrat primitif	\$2,800,766
Changement à Summerside.....	40,000
Pont sur la rivière Morrel.....	22,000
	<u>\$2,862,766</u>

Ce qui donne moyennément un peu plus de \$14,400 par mille, abstraction faite des indemnités pour expropriation et dommages et des dépenses générales, que doivent couvrir largement \$1,900 par mille; balance des \$16,300 affectés à la confection du chemin. J'apprends que les entrepreneurs auraient fait valoir de nouvelles réclamations, dont on ne me dit pas le chiffre, et qu'il aurait été convenu de les soumettre à arbitrage. La chose, toutefois, n'a pas encore été faite.

Je passe au développement de la ligne principale, limité approximativement par

l'acte législatif à 120 milles, mais que l'on a accru à 146 milles et un tiers. MM. Newton et Meehan, qui ont soigneusement étudié le tracé, démontrent qu'il n'aurait pas été possible d'en établir un de la longueur indiquée en premier lieu entre les points extrêmes, non plus que d'obtenir, à raison du prix établi par mille, une économie sensible de distance sur le parcours actuel. Après examen, je crois devoir endosser entièrement l'opinion exprimée par eux sur cette question, qu'ils paraissent avoir considérée à fond. L'annexe K présente un tableau des pentes et des rayons de courbure, avec leur rapport aux parties de niveau et aux alignements.

Je l'ai dit plus haut et je le répète, ce chemin, comme tracé et comme exécution générale, peut soutenir avantageusement la comparaison avec les lignes à voie étroite d'Ontario. Seulement, les clôtures ne sont pas telles qu'elles devraient être, et le matériel roulant est mal choisi, le matériel de traction plus encore que celui de transport. Mais il est à remarquer que ces défauts sont imputables à un manque de jugement et d'expérience plutôt qu'à un désir d'alléger les charges des devis, car les clôtures et le matériel ont coûté autant que s'ils eussent été du meilleur système.

Par ces motifs, j'émetts l'opinion que les conventions ont en somme été loyalement remplies, et que le public a reçu pour la dépense faite une valeur qui n'est pas au-dessous de ce qu'il pouvait raisonnablement attendre. Il y a quelques items, mentionnés dans ce rapport, pour lesquels il y a lieu à dédommagement; en voici un aperçu:—

Déboisements	\$ 500
Clôtures	1,500
Ponts	250
	<hr/>
	\$2,250
Barrières	1,600
Traverses	400
Bâtiments	1,000
Matériel roulant	450
	<hr/>
Ensemble.....	\$5,700

M. Swinyard estime les mêmes choses, avec d'autres que je ne compte pas, à \$1,005.67, et M. Boyd les porte à \$1,150; cette dernière somme a été retonue à l'arrêté final.

J'ai dû le plus souvent différer de sentiments avec M. Swinyard sur le chiffre de ses déductions; j'ai donné mes raisons déterminantes à fur et mesure sous les titres relatifs au terrassement des terrains autour des stations, aux traverses, au ballast, aux garages et aux stations.

Abstraction faite des \$5,700 ci-dessus, seul item à régler pour mettre les contrats à fin, il ne reste plus rien à prétendre en vertu de leurs clauses. Le gouvernement entre en possession d'une voie ferrée, pouvant suffire à toutes les exigences de l'accroissement de la circulation pendant longtemps, moyennant une dépense très-moderée, quoiqu'il puisse devenir nécessaire d'en faire d'additionnelles pour locomotives plus puissantes, habitations à stations, clôtures, draguages à quais, etc. Ces dépenses, toutefois, n'excéderont pas \$100,000, soit \$500 par mille; en sorte que la ligne, bien garnie et mise en état de satisfaire à tous les besoins du trafic, reviendra à moins de \$17,000 par mille, c'est-à-dire à une moyenne inférieure à celle des voies étroites en Ontario; et, en faisant cette comparaison, encore faut-il considérer que le chemin de l'île a parmi ses dépendances des quais qui ont dû coûter au moins \$100,000, soit \$500 par mille de voie, et que, sur son parcours, les culées et piles des ponts, comme les ponceaux, sont en forte maçonnerie, au lieu que sur nos chemins ces ouvrages sont la plupart bâtis de charpente. A la vérité, la ligne de l'île a plus de sinuosités, mais le rayon de courbure y est moindre; de même aussi, l'inclinaison maxima, laquelle est de 105 pieds par mille sur nos voies, ne dépasse pas là 74', et ne s'y rencontre d'ailleurs qu'au terminus, sur une courte rampe.

Je crois avoir examiné tous les points demandant attention, et il y a, pour le surplus, d'intéressants renseignements rassemblés dans les annexes à la suite de ce rapport.

Respectueusement soumis par
Votre obéissant serviteur,

F. SHANLY.

A l'honorable Alex. Mackenzie,
Ministre des travaux publics, Ottawa.

ANNEXE A.—TERRAINS ET INDEMNITÉS.

CHARLOTTETOWN (I. du P. E.), 25 juin 1875.

MONSIEUR,—Pour être en mesure de compléter mon rapport au gouvernement fédéral sur le chemin de fer de l'île du Prince-Édouard, je désirerais posséder tous les faits qui se rapportent non-seulement aux marchés pour les travaux, mais encore aux acquisitions de terrains et aux indemnités pour dommages causés par l'établissement du chemin. Auriez-vous l'extrême obligeance de me dire s'il reste de ces indemnités à régler, et quelle en est la nature, ainsi que le montant approximatif?

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

F. SHANLY.

A l'honorable
Thomas Heath Haviland,
Secrétaire provincial, etc., etc.

SECRETARIAT PROVINCIAL,
CHARLOTTETOWN, 28 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 juin, et en réponse de vous informer que les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et l'emplacement des stations, ont été acquis au public, suivant l'acte de 1871 autorisant la construction d'une voie ferrée à travers l'île, et l'acte modificatif de 1872. A l'heure actuelle, presque toutes les indemnités pour expropriations, sur le tracé de la ligne, et pour dommages aux terres riveraines, ont été payées par le gouvernement provincial.

En avril dernier, la législature provinciale a affecté \$30,000 au payement des quelques indemnités qui restent encore en débat entre les commissaires du chemin et les parties réclamantes; et quand les dommages réels auront été réglés par les arbitres sous l'autorité de l'acte relatif au chemin de fer, et les décisions arbitrales remises au gouvernement provincial, ces dernières indemnités seront aussi acquittées entre les mains des ayants droit.

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

T. HEATH HAVILAND,
Secrétaire provincial.

F. Shanly, écuyer.

ANNEXE B.—TRACÉ.

CHAMBRE DU CONSEIL, 9 octobre 1871.

Le comité du conseil exécutif émet l'avis que son honneur le lieutenant-gouverneur approuve, pour tracé du chemin de fer, dans la section occidentale du comté de Prince, c'est-à-dire entre Summerside et Alberton, la direction suivante :—De Summerside la ligne s'étendra directement à Miscouche-Corner, d'où elle ira, en suivant parallèlement la route publique occidentale, traverser la Grande-Rivière, entre le pont et les moulins de Barlow ; passant ensuite à l'est de la dite route, au premier endroit praticable, probablement près de la propriété Fitzgerald, et croisant la route de Northam, entre les fermes de H. Dymond et de E. Cann et la route de la baie d'Egmont, environ un mille à l'ouest de McLean's Corner, il s'avancera vers le nord, traversera le lot 12, laissera d'abord à l'est la terre de G. Barlow, puis, se recourbant vers l'ouest, ira traverser la route Aldon, environ un mille et demi à l'est de McDonald's Corner, raser le lac, et, après avoir suivi la direction de la route occidentale jusqu'à la route de Brac, traversera celle-ci près de la maison de Thomas Campbell, puis la route O'Leary à la première lande, à deux milles environ de la route occidentale, et se développera jusqu'à Blomfield's Corner, puis, par l'ouest de la route occidentale, jusqu'à Adam's ou Reid's Corner, et ensuite coupera le pays en ligne aussi droite que possible jusqu'à Alberton. Le quai, à Alberton, sera construit près du quai de la Reine sur le côté sud.

Le comité émet de plus l'avis que le tracé de Charlottetown à Summerside soit tel qu'il suit : Le tracé, fixé déjà jusqu'à la limite nord de la *royalty* de Charlottetown, se développera depuis ce point vers l'ouest jusque dans la vallée de la rivière du Nord, puis, vers le nord, jusqu'au moulin de Moor, où il franchira la rivière ; reprenant la direction de l'ouest, il croisera la route de l'établissement loyaliste, près de la terre de G. Sentuer, la route Colville, près de la terre de J. McLeod ; le chemin suivra ensuite la hauteur des terres au nord et à l'ouest, traversera la route Johnston, près de la maison de Norman Campbell, * et la route de jonction, près du tournant, et, en marchant presque toujours parallèlement à la route Anderson, ira passer à un point situé environ un mille, au nord du carrefour des routes Melville et Anderson, puis se repliera au nord en se rapprochant de la route de jonction, traversera la rivière Dunk, entre le moulin d'Elliott et celui de Bigger, * se maintiendra dans la vallée de cette rivière jusqu'au moulin de Haslain, passera à Brick-Hill, sur la route de Freetown, et à Kensington, d'où il arrivera en droite ligne à Summerside.

CHAMBRE DU CONSEIL,

21 novembre 1871.

Le comité ayant pris en délibération la lettre de M. Gregory, et aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur les deux tracés dits ligne de Strathalbyn et ligne de la rivière Hunter, recommande d'adopter la dernière pour les raisons exposées dans le rapport de l'ingénieur, au lieu de la ligne de Strathalbyn adoptée en conseil le 9 octobre dernier.

Le tracé de la rivière Hunter aurait son point de départ à la ferme de Norman Campbell et, par le nord, gagnerait la rivière Clyde, la passerait à peu de distance du point où elle coupe la limite entre les lots 22 et 23, suivrait la vallée de la Clyde, vers l'ouest, jusqu'à la propriété de E. Crabb, et par un long développement courbe arriverait au moulin d'Elliott sur la rivière Dunk.

La ligne de Strathalbyn, dont le projet a été approuvé en conseil le 9 octobre dernier, commence près de la maison de Norman Campbell, traverse la route de jonction près du tournant, et, en marchant presque toujours parallèlement à la route Anderson, va passer à un point situé environ un mille au nord du carrefour des routes Melville

* Cette partie du tracé a été modifiée par l'ordre en conseil, en date du 21 novembre.

et Anderson, puis se replie au nord en se rapprochant de la route de jonction et traverse la rivière Dunk, entre le moulin d'Elliott et celui de Bigger."

Lecture faite d'une communication de l'ingénieur en chef, du 7 du courant, priant le gouvernement de déterminer le tracé général du chemin de fer entre la route de jonction de la *royalty* et Georgetown, le comité émet l'avis que la ligne entre la jonction et le mont Stewart, telle que tracée et jalonnée par M. Cox, ingénieur civil, soit adoptée et que du mont Stewart à Georgetown la ligne soit établie par les points suivants : quittant le mont Stewart, elle franchira la rivière Hillsborough, en amont du chantier de construction navale, puis, tournant vers le sud, descendra dans la vallée de la rivière Pisquid, longera de près la route Cardigan jusqu'au point où elle est croisée par la route Baldwin, se recourbera vers le sud, pour atteindre la tête de la rivière Cardigan, suivra ce cours d'eau jusqu'à Georgetown, et aboutira à la pointe du Four-à-chaux.

CONSEIL EXÉCUTIF,

ILE DU PRINCE-EDOUARD, 2 août 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous communiquer l'ordre en conseil suivant, en date de ce jour : "M. John Boyd recevra l'ordre de se rendre à Summerside, pour faire un mesurage exact et une estimation du coût du chemin destiné à conduire au quai de la voie ferrée, comme aussi le mesurage et l'estimation du terrain nécessaire, sur le rivage, pour l'établissement de la station selon la recommandation faite par MM. Newton et Meehan ; et d'adresser au lieutenant-gouverneur en conseil un rapport contenant le détail des natures et des quantités de matériaux nécessaires pour la confection des ouvrages, avec l'indication du coût approximatif de ces matériaux et de la main-d'œuvre."

Une commission du conseil exécutif, composée de MM. Haythorne, Sinclair et Muirhead, vous accompagnera.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WM. C. DESBRISAY,

Greffier-adjoint, Conseil Exécutif.

John Boyd, écuyer,
Ingénieur en chef.

CONSEIL EXÉCUTIF,

Ile du Prince-Edouard, 30 août 1872.

MONSIEUR—J'ai l'honneur de vous informer que le lieutenant-gouverneur en conseil a décidé de payer, à l'entrepreneur du chemin de fer, \$40,000 à titre de supplément de prix, pour la modification apportée au tracé et l'emplacement de la station à Summerside, conformément au plan et au memorandum de M. Boyd.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WM. C. DESBRISAY,

Greffier-adjoint, Conseil Législatif.

A l'honorable Benjamin Davis,
Premier commissaire du chemin de fer.

ANNEXE C.—CLOTURES EN FIL DE FER.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR DU GOUVERNEMENT,

30 novembre 1871.

A l'honorable Secrétaire colonial.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de soumettre à l'examen du gouvernement le dessin d'une clôture en fil de fer, qu'il serait avantageux, je crois, d'adopter pour le chemin.

Elle consiste en sept lignes horizontales de cordes formées de trois fils de fer galvanisés, de la meilleure qualité; les trois lignes inférieures ayant une force égale à celle d'un fil solide du calibre No. 12 B; les trois suivantes de la force du calibre No. 9, et la ligne supérieure de la force du calibre No. 6. Les cordes sont tendues au moyen de boulons à caillet avec rondelles, et fixés aux poteaux intermédiaires par des crampes. Il y a neuf poteaux tendeurs par mille, à moins qu'il ne se rencontre des barrières, dont les poteaux serviraient alors de poteaux tendeurs. Les poteaux ordinaires sont plantés de neuf pieds en neuf pieds. Les quatre lignes inférieures sont étreintes, à mi-distance entre les deux poteaux, par un fil de fer solide No. 12. Le dessin ci-joint représente la grosseur d'exécution des fils solides calibres No. 6, 9 et 12 B.

Cette espèce de clôture serait beaucoup plus durable que celle désignée par l'acte concernant le chemin; et, autant que j'ai pu le constater, ne coûterait guère plus cher. Si l'entrepreneur veut consentir à la substituer à l'autre, et que les dispositions de l'acte ne soient pas trop inflexibles, le gouvernement peut obtenir, en adoptant ce système de clôture, une économie considérable d'entretien.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN EDWARD BOYD,

Ingénieur en chef.

Extrait des procès-verbaux du conseil exécutif de l'Ile du Prince-Edouard.

CHAMBRE DU CONSEIL, 12 décembre 1871.

Son Honneur, sur l'avis du conseil, a approuvé le rapport de l'ingénieur en chef sur la clôture en fil de fer; et l'établissement d'une clôture de ce genre, au lieu de la clôture de bois que mentionne l'acte concernant le chemin, est autorisé, à condition que les entrepreneurs en fournissent les matériaux et la construiront conformément au rapport de l'ingénieur en chef et aux dessins soumis par lui, avec poteaux de cadre, le tout sans aucun supplément de prix.

Certifié conforme,

W. C. DESBRISAY,

Greffier-adjoint, Conseil Exécutif.

ANNEXE D.—LISTE DES STATIONS.

Désignation et situation des bâtiments.	Stations des voyageurs.				Hangars aux marchandises.	Remises à wagons.	Dépôts de machines.		Réservoirs d'eau.	Hangars à charbon.	Longueur dével'pée des garages—en pieds.	Quais.	
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.			Nombre.	Nombre de compart.				Longueur.	Hauteur d'eau à extrémité.
<i>Tignish</i>	1				1	1	1	2	1	1	3,060		
Sur divers points.....				4							800		
<i>Alberton</i>	1								1		2,250		
Sur divers points.....					1						300	565	9
<i>Cascumpec</i>					3				11	11	820		
Sur divers points.....			1						1	1	710		
<i>O'Leary</i>					4				1		1,155		
Sur divers points.....			1								795		
<i>Port-Hill</i>					2						395		
Sur divers points.....			1						1		795		
<i>Wellington</i>				2							490		
Sur divers points.....					1	1	1	2	1	1	3,617	1,733	16
<i>Summerside</i>	1										600		
Sur divers points.....				3							600		
<i>Kensington</i>											1,690		
Sur divers points.....				7					1		840		
<i>Rivière Hunter</i>									1	1	768		
<i>Wiltshire Nord</i>											850		
Sur divers points.....				4							2,250		
<i>Royalty Junction</i>											210		
Sur divers points.....				1							5,774	764	18
<i>Charlottetown</i>	1				1	1	1	14	1	1	1,175		
Sur divers points.....				6					2		1,940		
<i>Mont Stewart</i>									1	1	1,197		
Sur divers points.....				4							882		
<i>Cardigan</i>											215		
Sur divers points.....				1							5,000	790	18
<i>Georgetown</i>	1				1	1	1	2	1	1	368		
Sur divers points.....				2							1,028		
<i>Morrell</i>									1		423		
Sur divers points.....				2							859	586	10
<i>Baie St.-Pierre</i>									1	1	1,431		
Sur divers points.....				6		1				1	800		
<i>Harmonie</i>									1		1,893	400	6
<i>Souris</i>	1				1	1	1	2	1	1			
Totaux	6		12	51	6	6	5	22	18	10	45,980	4,838	

TABLEAU des prix d'établissement des stations, etc.—D'après le plan primitif et le plan actuel.

Noms ou nombres.	Coût primitif.	Présent coût.
Charlottetown 1re classe.....	\$21,600	\$22,184
Alberton..... do	3,900	3,856
Summerside..... do	8,500	8,506
Georgetown..... do	8,500	8,506
Souris..... do	8,168	8,168
Tignish do	8,305	8,305
Neuf 3e classe.....	14,400	8,550
Trois..... do	2,850	2,850
Quarante-sept 4e classe.....	11,750	11,750
Quatre..... do		1,000
Sept réservoirs d'eau.....	4,200	4,200
Six do extra.....		3,600
Cinq hangars à charbon.....	4,000	4,000
	\$96,173	\$95,475

ANNEXE E.—BATIMENTS.

CHAMBRE DU CONSEIL, 13 mars 1872.

Plusieurs personnes ayant représenté au gouvernement qu'il est désirable que les stations du chemin de fer, à Charlottetown, à Summerside, à Alberton et à Georgetown, aient des bâtiments couverts pour abriter les voyageurs et leurs amis, à l'arrivée et au départ des trains ; et le gouvernement voulant procurer au public tous les avantages que les prévisions de l'acte concernant le chemin lui permettent d'accorder, l'ingénieur du gouvernement sera prié de faire un rapport et d'exprimer son avis sur tous les plans soumis par l'entrepreneur pour l'établissement de gares couvertes.

CHAMBRE DU CONSEIL, 9 avril 1872.

Lu une communication de l'ingénieur du gouvernement, disant qu'il a examiné les plans de bâtiments soumis par les entrepreneurs pour l'établissement de baraques destinées à abriter les voyageurs, aux stations de Charlottetown, etc., au lieu des constructions prévues par le contrat ; M. Boyd a tracé sur le plan certaines modifications en ce qui concerne Charlottetown ; et soumet un plan de stations de voyageurs, à substituer à celui des entrepreneurs ; selon lui, il n'y a pas lieu de modifier le plan primitif du dépôt de locomotives à Charlottetown.—Son Honneur, sur l'avis du conseil, approuve les plans, avec les notes et changements faits par l'ingénieur.

CONSEIL EXÉCUTIF,

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, 9 avril, 1872.

MONSIEUR,—Le Lieutenant-Gouverneur en conseil a approuvé les plans de bâtiments soumis par les entrepreneurs, pour les stations à Charlottetown, à Summerside, à Alberton et à Georgetown, avec certaines modifications et notes faites par vous. Voici la liste de ces plans :—

- I. Dépôts de machines pour stations de 1^{ère} classe, avec les modifications et notes de l'ingénieur du gouvernement.
- II. Station de Charlottetown.
- III. Remise, à wagons, Charlottetown, avec la condition ci-dessus (No. I.)
- IV. Remises à wagons, avec les modifications tracées par l'ingénieur.
- V. Hangars à charbon.
- VI. Stations de voyageurs, à Summerside, à Alberton et à Georgetown, même condition qu'à No. IV.
- VII. Gare mixte de voyageurs et de marchandises.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WM. C. DESBRISAY,
Greffier-adjoint, Conseil Exécutif.

J. Edward Boyd, Reuyer,
Ingénieur du gouvernement.

CHAMBRE DU CONSEIL, 18 avril, 1872.

Lu une communication de l'ingénieur en chef, soumettant copie d'une lettre qu'il a reçue de M. Gregory, ingénieur en chef des entrepreneurs, par laquelle ce dernier fait connaître qu'il construira les stations conformément à ses plans tels que modifiés par M. Boyd et approuvés, le 9 avril, par le Lieutenant-Gouverneur en conseil. L'ordre en conseil du 12 décembre 1871, concernant le nombre et les classes des stations, sera suivi, sauf en ce qui regarde les dimensions des bâtiments.

Certifié conforme.

WM. C. DESBRISAY,
Greffier-adjoint, Conseil exécutif.

ANNEXE G.—DÉVIATION DU TRACÉ À SUMMERSIDE.

CONSEIL EXÉCUTIF.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, 2 août 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'un ordre en conseil a été rendu aujourd'hui en ces termes: "M. Boyd recevra l'ordre de ce rendre à Summerside, pour faire un mesurage exact et une estimation du coût du chemin destiné à conduire au quai de la voie ferrée à cet endroit; comme aussi le mesurage et l'estimation du terrain nécessaire, sur le rivage, pour l'établissement de la station, selon la recommandation faite par MM. Newton et Meehan; et d'adresser au Lieutenant-Gouverneur en conseil un rapport contenant le détail des natures et des quantités de matériaux nécessaires pour la confection des ouvrages, avec l'indication du coût approximatif de ces matériaux et de la main-d'œuvre." Une commission du conseil exécutif, composée de MM. Haythorne, Sinclair et Muirhead, vous accompagnera.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WM. C. DESBRISAY,
Greffier-adjoint, Conseil Exécutif.

J. Edward Boyd, Ecuier,
Ingénieur en chef.

CONSEIL EXÉCUTIF,

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, 30 août 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le Lieutenant-Gouverneur en conseil a décidé de payer à l'entrepreneur du chemin de fer \$40,000, à titre de supplément de prix, pour la modification apportée au tracé et l'emplacement de la station à Summerside, conformément au plan et au memorandum de M. Boyd.

J'ai l'honneur d'être, etc.

WM. C. DESBRISAY,
Greffier-adjoint, Conseil Exécutif.

A l'honorable
Benjamin Davis,
Premier commissaire de chemin de fer.

ANNEXE H.—PONT SUR LA RIVIERE MORRELL,

CONSEIL EXÉCUTIF,
 ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, 25 août 1874.

MONSIEUR,—Le Lieutenant-Gouverneur en conseil a pris en considération votre lettre d'hier relative à la construction du pont sur la rivière Morrell, et j'ai ordre de vous annoncer que la décision, dont je vous ai avisé par ma lettre du 24 mars dernier, portant acceptation, avec certains changements, de la proposition faite par M. Gregory d'exhausser le pont sur cette rivière, a été révoquée, et que le Lieutenant-Gouverneur en conseil a ordonné de bâtir un pont mobile conformément au dessin et au rapport fournis par vous,—pourvu que ce changement n'occasionne aucun supplément de dépense au gouvernement en sus des \$22,000 affectés le 24 mars dernier, somme qui sera payée aux entrepreneurs pour la construction d'un pont mobile conformément à vos plan et rapport.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WM. C. DESBRISAY,
Greffier-adjoint, Conseil Exécutif.

J. Edward Boyd,
 Ingénieur en chef.

ANNEXE I.

Relevé des suppléments de prix réclamés par les entrepreneurs et admis en compensation de douze milles de voies de garage non exécutées.

*1o. Traversées de chemins de fermes.....	\$15,180 00
2o. Petits ponts sur fermes, non prévus aux devis.....	4,320 00
3o. Déboisement supplémentaire, 10 pour cent. de plus qu'au contrat.....	4,060 00
4o. Démolition et reconstruction de fosses (<i>cattle-guards</i>)	2,220 00
5o. Supplément de prix pour quais à Cascumpec, à Charlottetown et à Georgetown, par suite de changements au plan.....	23,252 00
6o. Pour dommages non prévus et constructions en vue de prévenir les dommages aux terres	36,750 00
*7o. Réservoir supplémentaire et stations de 4e classe..	5,000 00
Total.....	\$95,782 00

* Le 1er et le 7o de ces articles ne sont pas admissibles.

J. S.

ANNEXE K.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

PENTES.—LONGUEUR DE LA VOIE, 198·50 MILLES.

Nivellements et pentes.	Rampes s'élevant vers l'est.	Pente descendant vers l'ouest.	Total.	Per centum.	Observations.
	Milles.	Milles.	Milles		
De niveau .....	.....	.....	28·00	14·10	
De 0 pied à 10 pieds inclusivement par mille ..	9·50	4·10	13·60	6·85	
" 10 " 20 " "	4·60	7·55	12·15	6·12	
" 20 " 30 " "	7·17	11·80	18·97	9·56	
" 30 " 40 " "	5·04	6·75	11·79	5·94	
" 40 " 50 " "	7·10	7·20	14·30	7·20	
" 50 " 60 " "	15·16	18·48	33·64	16·96	
" 60 " 65 " "	15·73	13·84	29·57	14·90	Limite d'inclin. d'après le contrat pour ligne princ. 35·93 milles de cette pente sur la ligne principale et 26·95 sur l'extension.
" 66 " " "	17·75	15·56	33·31	16·78	
" 67 " " "	·20	·40	·60	·30	Sur la ligne principale.
" 69 " " "	·20	·84	·84	·42	Sur l'extension Tignish.
" 70 " " "	·20	·20	·20	·10	Sur la ligne principale près de la stat. d'York.
" 74 " " "	·20	1·53	1·53	·77	Sur l'extension de Souris
Totaux	82·25	88·25	198·50	100·	

Sur 35·93 milles, soit 25 pour cent du développement de la ligne principale, la pente excède 60 pieds par mille, limite d'inclinaison accordée par le contrat. Les pentes et rampes, forment 85·90 pour cent de la ligne totale ; reste seulement 14·16 pour cent en parties de niveau.

TABLEAU DES ALIGNEMENTS ET DES COURBES.

	Degrés.	Rayon en pieds.	Longueur en milles.	Per centum.	Observations.
Alignements.....	.....	.....	132·51	66·75	
Courbes	1	5,729	2·90	1·46	
do	1½	3,820	·75	·37	
do	2	2,865	426·	2·14	
do	2½	2,292	·33	·16	
do	3	1,910	8·06	4·06	
do	3½	1,637	·10	·05	
do	4	1,432	9·18	4·62	
do	5	1,146	5·45	2·75	
do	5½	1,042	·16	·08	
do	6	955	10·46	5·27	
do	6½	882	·67	·34	
do	7	819	1·96	1·00	
do	8	717	7·15	3·60	
do	9	637	8·80	4·44	
do	9½	604	5·14	2·59	
do	10	573	·42	·22	
do	14·20	400	·20	·10	Sur ligne princ. près Charlottetown. Sur extens. de Souris.
			198·50	100·00	

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

TABLEAU des courbures entre Charlottetown et Summerside—parcours de 49.1 milles:—

		Courbures.	Rayons.
3,050 pieds.	Courbure de 1 °	30° 30'	5,730 pieds.
700 "	" 1½°	10° 30'	3,820 "
11,300 "	" 2°	226°	2,865 "
200 "	" 2½°	5°	2,292 "
14,939 "	" 3°	448° 12'	1,910 "
11,929 "	" 4°	477° 10'	1,432 "
15,033 "	" 5°	751° 40'	1,146 "
190 "	" 5½°	10° 27'	1,042 "
17,543 "	" 6°	1,052° 35'	955 "
940 "	" 6½°	61° 6'	882 "
3,450 "	" 7°	241° 30'	819 "
13,272 "	" 8°	1,061° 45'	717 "
195 "	" 8½°	16° 34' "
23,247 "	" 9°	2,092° 14'	637 "
10,972 "	" 9½°	1,042° 8'	604 "
2,210 "	" 10°	221°	573 "
129,170 pieds, 24.46 milles.		7,748° 21'	

Distance de Charlottetown à Summerside..... 49.1 milles.

Longueur des courbes sur cette portion de la ligne.... 24.46 "

24.65 "

Soit presque 50 pour cent.

(No. 67.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 15 février 1876 ; et une autre datée le 2 mars 1876 :---demandant un état indiquant les noms, l'âge et la résidence des vétérans de 1812-1815 qui ont demandé et reçu une gratification de la part du gouvernement fédéral du Canada, le nombre de ces miliciens qui ont des commissions comme officiers, et combien il a été fait de semblables demandes par des personnes vivant hors du Canada.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 20 mars 1876.

(No. 68.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 8 mars 1876 1876 :---
Un état détaillé de tous les deniers reçus (avec les comptes qui en ont été rendus au gouvernement) par M: Henry Mitchell, maître de havre du Port de Glace Bay, Cap Breton, spécifiant le temps auquel ces comptes ont été rendus et les deniers reçus ; aussi, copie de toutes instructions données au dit officier, et le montant du salaire qu'il reçoit, et mentionnant si ce salaire est fixe ou s'il consiste en honoraires.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 20 mars 1876.

Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

REPOSE

A UNE ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES en date du 2 mars 1876, demandant un état indiquant la somme que le gouvernement du Canada s'est engagé à payer ou qu'il a déjà payé, pour chacun des contrats passés entre le gouvernement et tout individu ou compagnie pour l'exécution d'une partie quelconque des travaux requis par l'agrandissement des canaux du St. Laurent, y compris les canaux Welland et Lachine, depuis le rapport de la dernière commission nommée pour étudier cette question ; aussi le montant total de ces différentes sommes.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 20 mars 1876.

CANAL WELLAND.

Nom du contrat.	Noms des entrepreneurs.	Montant du contrat. — Mont. brut.	Montant approximatif aux taux spécifiés.	Payé jus- qu'au 31 déc. 1875.
		\$	\$	\$
Sec. No. 1, Port Dalhousie....	Patrick Larkin		427,330	3,500
do 2	Denison, Belden et Cie.....		396,565	150,350
do 3	do		328,415	110,750
do 4	Blake, Frères et Campbell.....		87,890	16,950
do 5	Alex. Manning.....		352,000	111,800
do 6	Patrick Shannon		68,290	66,800
do 7	Higgins et Sullivan		327,580	100,000
do 8	Cairns, Morse et Cie		198,930	294,700
do 9	do		307,020	
do 10	J. Ginty et Cie.....		311,970	131,600
do 11	Paul Ross		311,620	142,000
do 12	Lobb, Dawson et Murray		551,321	28,500
do 13	Ginty et Dickey.....		325,490	69,100
do 14	John Brown		321,972	203,450
do 15	do		358,510	155,600
do 16	do		276,664	141,400
Sec. 21, 22, Deep Cut, côté E..	R. Mitchell et Cie.....		} Estim. finale du 24 déc. '75	} 108,710
			128,250	
do do do O..	John Brown		413,500	235,250
do 23	John Carroll		169,282	Nil.
do 24	C. F. Dunbar		79,447	7,500
do 25	Ferguson, Mitchel et Symmes.....		14,755	12,000
do 29	John Ferguson et Cie.....		120,380	61,650
do 30	do		128,750	58,600
do 31	John Brown		120,480	150,500
do 32	do		111,885	
do 36, Port Colborne	C. F. Dunbar		499,627	26,300
			\$6,866,923	\$2,384,010

CANAL LACHINE.

Section No. 1, terminus de Montréal..	J. Worthington et Cie		626,728	} 385,750
do 2, Bassin Wellington, agrandissement du bas- sin No. 2.....	do		462,284	
Section No. 3	McNamee, Gaherty et Fréchette...		559,242	Nil.
do 9	John Lyons et Cie.....		282,809	Nil.
do 10	Rodgers, Kelly et Cie.....		260,000	Nil.
			\$2,191,063	\$385,750

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

COPIE de tous arrêtés de Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, et de toutes lois et ordonnances du Lieutenant-Gouverneur et le Conseil des Territoires du Nord-Ouest, rendus en vertu des dispositions de la 34^{me} Vic., chap. 16, sec. I, soumises pour l'information de l'honorable Chambre des Communes, tel qu'exigé par cet acte.

D. LAIRD,

Ministre de l'Intérieur.

Ottawa, 7 mars 1876,

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, mercredi, 12 février 1873.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Considérant qu'il est décrété par le chapitre seize des Statuts du Canada, passés en la trente-quatrième année du règne de Sa Très-Gracieuse Majesté, qu'il sera loisible au Gouverneur, par tout ordre ou tous ordres qu'il pourra de temps à autre décréter de l'avis du Conseil Privé (sous les conditions qui lui paraîtront convenables,) de conférer à l'officier qu'il pourra, de temps à autre, nommer Lieutenant-Gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, le pouvoir et l'autorité d'établir des dispositions pour l'administration de la justice dans ces territoires et généralement de faire décréter et établir des lois, institutions et ordonnances qui pourront être nécessaires pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement des sujets de Sa Majesté et autres qui les habitent; pourvu que ces ordres en conseil et toutes lois et ordonnances qui seront ainsi décrétés soient soumis aux deux Chambres du Parlement aussitôt que possible après leur promulgation respective; et considérant qu'en vertu du même statut le Gouverneur a le pouvoir, du consentement du Conseil Privé, de constituer et nommer par mandat sous son seing manuel, un conseil composé de pas plus de quinze ni de moins de sept personnes, pour aider le Lieutenant-Gouverneur dans l'administration des affaires avec les pouvoirs qui pourront de temps à autre leur être conférés par ordre en Conseil;

Et considérant que par commission, sous le grand sceau du Canada, portant date du deuxième jour de décembre, en l'année de Notre Seigneur 1872, l'honorable Alexander Morris a été dâment nommé lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest;

Et considérant que par une autre commission, sous le même grand sceau, portant la date du vingt-huitième jour de décembre de la même année de Notre

Seigneur 1872, les messieurs suivants ont été nommés membres d'un Conseil pour aider le dit Lieutenant-Gouverneur dans l'administration des affaires des dits territoires du Nord-Ouest, savoir :

L'honorable MARC A. GIRARD,
 " DONALD A. SMITH, "
 " HENRY J. CLARKE,
 " PASCAL BRELAND,
 " ALFRED BOYD,
 " JOHN SCHULTZ, Ecuier, M. D.
 " JOSEPH DUBUC, Ecuier,
 " ANDREW G. B. BANNATYNE, Ecuier,
 " WILLIAM FRASER Ecuier,
 " ROBERT HAMILTON, Ecuier,
 " WILLIAM J. CHRISTIE, Ecuier ;

Conformément aux pouvoirs conférés par le dit statut, il a plu à Son Excellence, de l'avis de son conseil privé, ordonner, et il est par le présent ordonné :—

I. Que le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest, de l'avis du dit Conseil Privé, soit, et il est par le présent autorisé à établir des dispositions pour l'administration de la justice dans les dits territoires, et généralement de faire, décréter et établir les ordonnances qui pourront être nécessaires pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement des dits territoires du Nord-Ouest et des sujets de Sa Majesté et autres qui les habitent.—Pourvu premièrement que ces ordonnances n'affectent pas les sujets qui sont hors de la juridiction d'une législature provinciale, en vertu de l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord, 1867, et pourvu, deuxièmement, que ces ordonnances n'entrent en vigueur qu'après avoir été approuvées par le Gouverneur-Général en Conseil, à moins de cas d'urgence, et dans ce cas, l'urgence sera mentionnée dans l'ordonnance.

II. Chaque ordonnance établie par le dit conseil sera transmise par le lieutenant-gouverneur ou Gouverneur-Général sous dix jours de son adoption, et pourra être désavouée par le Gouverneur-Général en Conseil, en aucun temps dans les deux ans de son adoption.

III. Les assemblées régulières du dit conseil auront lieu au moins une fois tous les six mois, dans la ville de Winnipeg, dans la Province de Manitoba, et seront convoquées par le lieutenant-gouverneur, qui pourra aussi en aucun temps convoquer une assemblée d'urgence du conseil, s'il juge à propos de le faire.

IV. Une majorité du nombre total des conseillers formera un quorum, et le lieutenant-gouverneur présidera en personne chaque assemblée, et les délibérations du conseil seront soumises à son approbation.

V. Les droits, pouvoirs et devoirs du lieutenant-gouverneur en vertu de cet ordre et du dit acte incomberont à l'administrateur du gouvernement et seront exercés par lui dans le cas où il n'y aurait pas de lieutenant-gouverneur.

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé, Canada.

No. 37.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 10 juillet 1873.

Vu un mémoire en date du 10 juillet 1873 du ministre de l'Intérieur, proposant qu'il est à propos de nommer un juriconsulte pour assister le lieutenant-gouverneur et le conseil des Territoires du Nord-Ouest dans toutes les affaires dans lesquelles ils peuvent avoir besoin de ses services professionnels, et recommandant que l'Hon.

Henry J. Clarke, actuellement Procureur-Général de la Province de Manitoba, soit nommé à cette charge moyennant un traitement annuel de \$1000, cette somme devant lui tenir lieu de tous honoraires et frais qu'il pourrait réclamer du gouvernement;

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

Pour copie conforme.

JOS. COTÉ,
Député Greffier, C. P.

A l'honorable

Ministre de l'Intérieur.
etc., etc., etc.,

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, mercredi, 6 août 1873.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Attendu que la première section du 16e chapitre des Statuts du Canada, passé en la 34ème année du règne de Sa Majesté, et intitulé : " Acte portant de nouvelles dispositions pour le gouvernement des territoires du Nord-Ouest, " il est, entre autres choses, décrété qu'il sera loisible au Gouverneur, par tout ordre ou tous ordres qu'il pourra, de temps à autre, décréter de l'avis du Conseil Privé, établir des dispositions pour l'administration de la justice, et généralement de faire, décréter et établir les lois, institutions et ordonnances qui pourront être nécessaires pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement des sujets de Sa Majesté et autres qui habitent les territoires du Nord-Ouest ;

Et attendu que par la troisième section du dit acte il est entre autres choses décrété, que tels pouvoirs seront conférés au conseil nommé pour l'administration des affaires des territoires du Nord-Ouest qui pourront être définis par ordre en conseil ;

Maintenant, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le dit Statut, il a plu à Son Excellence, de l'avis du Conseil Privé, ordonner et il est, par le présent ordonné :

I. Que les membres du conseil des territoires du Nord-Ouest, constitué par commission du Gouverneur-Général, en date du 28 décembre 1872, et tous autres membres du même conseil qui pourront ultérieurement recevoir semblable commission, prêteront les serments d'allégeance et d'office, dans les termes suivants :

SERMENT D'ALLÉGEANCE.

Je , jure et promets sincèrement d'être fidèle et de porter sincère allégeance à Sa Majesté la Reine Victoria, souveraine légitime du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et de la Puissance du Canada dépendant du Royaume-Uni, et lui appartenant ; et de la défendre de mon pouvoir, contre toutes conspirations de trahison et attentats quelconques, qui pourraient être faits contre sa personne, sa couronne et sa dignité ; et de faire les plus grands efforts pour découvrir et faire connaître à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, toutes trahisons, conspirations de trahison et attentats que je saurai exister contre Elle, ou aucun d'eux ; et jure tout cela sans aucune équivoque, restriction mentale, ou réserve secrète. Ainsi, Dieu me soit en aide.

SERMENT DES MEMBRES DU CONSEIL.

Vous, promettez et jurez solennellement que vous servirez Sa Majesté loyalement et fidèlement en qualité de conseiller pour le Territoire du Nord-

Quest : Vous tiendrez secrètes et cachées toutes questions qui seront traitées, débattues ou décidées en conseil, sans les publier ou dévoiler en tout ou en partie, verbalement, par écrit ou autrement, à aucune personne en dehors du conseil, mais seulement à des membres du conseil, et, de plus, si une question ainsi proposée, traitée et débattue, dans le conseil, concerne quelque membre assermenté du dit conseil, relativement à des questions touchant sa loyauté et sa fidélité à Sa Majesté la Reine, vous ne lui en ferez aucunement part, mais garderez avec lui le secret comme avec toute autre personne jusqu'à ce que le bon plaisir de Sa Majesté à cet égard soit connu. Vous devrez, dans toutes questions proposées, traitées et débattues dans le conseil, faire connaître fidèlement, honnêtement et loyalement votre avis et opinion pour l'honneur et l'avantage de Sa Majesté la Reine et le bien de ses sujets, sans partialité ou exception de personnes, ne vous laissant jamais empêcher d'agir ainsi par respect, faveur, amitié, récompense, mécontentement ou menace d'aucune personne ou personnes quelconques. En général, vous serez vigilant, actif et circonspect dans toutes vos actions relatives au service de Sa Majesté ; et dans toutes ces actions vous agirez fidèlement comme un bon conseiller doit le faire, avec toute votre énergie et discrétion. Ainsi, que Dieu vous soit en aide.

II. Sauf les cas spéciaux, avis sera donné de toutes les réunions du conseil des Territoires du Nord-Ouest par avis public, dans la province de Manitoba, au moins quarante jours avant la date de chaque réunion. Une assemblée annuelle du conseil aura lieu le premier lundi de juin, chaque année.

III. Aux réunions du conseil où le lieutenant-gouverneur ne sera pas présent, le doyen du conseil présidera, mais toutes les délibérations de ces assemblées seront sujettes à l'approbation du lieutenant-gouverneur.

IV. Tous les membres du conseil seront, *ex-officio*, juges de paix pour les Territoires du Nord-Ouest.

W. A. HIMSWOR
Greffier, Conseil Privé, Canada.

(No. 91.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA,
MERCREDI, 15 octobre 1873.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence de communiquer au conseil une dépêche datée du 6 septembre et dans laquelle Son Honneur le Lt.-Gouverneur des territoires du Nord-Ouest représente au sujet du serment prescrit, par ordre en Conseil du 6 août dernier, aux membres du conseil des territoires du Nord-Ouest, que les attributions du dit conseil étant à la fois exécutives et législatives il vaudrait mieux, dans l'intérêt public, que le secret enjoint par le dit serment fut limité aux attributions exécutives du dit conseil, à l'exclusion de ses attributions législatives.

Sur quoi Son Excellence, de l'avis du Conseil Privé, et en vertu des dispositions de la 1re section de l'acte passé en la 34ème année du règne de Sa Majesté et intitulé : " Acte portant de nouvelles dispositions pour le gouvernement des territoires du Nord-Ouest " etc., a bien voulu ordonner et il est par le présent ordonné,

Que la formule suivante de serment est substituée à la formule de serment des membres du conseil des territoires du Nord-Ouest, adoptée par ordre en Conseil du 6 août dernier, savoir :

SERMENT DES MEMBRES DU CONSEIL.

« Vous promettez et jurez solennellement de servir Sa Majesté fidèlement en qualité de conseiller de Sa Majesté dans les territoires du Nord-Ouest. Vous garderez cachées et secrètes toutes questions qui seront traitées, débattues et résolues en conseil, dans les limites de ses attributions exécutives, sans les publier ou faire connaître, non plus qu'aucuns détails de ces questions, verbalement, par écrit ou autrement, à aucune personne en dehors du dit conseil, mais seulement aux autres membres du conseil, et de plus, si une question proposée, traitée et débattue dans le dit conseil; affecte particulièrement un membre assermenté du conseil en ce qui regarde sa loyauté et fidélité à la Majesté de la Reine, vous ne la lui ferez en aucune façon connaître, mais vous la tiendrez secrète comme pour toute autre personne jusqu'à ce que le bon plaisir de Sa Majesté soit connu à cet égard. Sur toutes les questions proposées, traitées et débattues dans le dit conseil, vous donnerez fidèlement et honnêtement votre opinion pour l'avantage de la Majesté de la Reine et pour le bien des sujets de Sa Majesté, sans partialité ou exception de personne; ne vous dispensant en aucune façon d'agir ainsi par respect, faveur, amitié, en vue de récompense, par mécontentement, crainte d'aucune personne quelconque. En général, vous serez vigilant, diligent et circonspect dans toutes vos actions relatives aux affaires de Sa Majesté; et tous ces engagements vous les observerez et tiendrez en bon conseiller, en y mettant tous vos efforts, toute votre volonté et votre discrétion. Ainsi que Dieu vous soit en aide.,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil, Canada.

(No. 143.)

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 13 octobre 1873.

Vu un mémoire en date du 25 septembre 1873 de l'honorable ministre de la Justice déclarant, relativement aux actes passés par le conseil des Territoires du Nord-Ouest à sa réunion au Fort Garry dans le cours du mois de mars dernier, qu'il a l'honneur de faire rapport ainsi qu'il suit:

ACTE PROHIBANT LA VENTE DES SPIRITUEUX.

Que cette question a été réglée par le statut du Canada de 1873, 36 Vict., chap. 39, qui décrète que l'importation ou la fabrication des spiritueux, des eaux fortes et des liqueurs spiritueuses dans la Province de Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest est prohibée.

En conséquence le ministre est d'avis que cet acte ne doit pas être approuvé par Votre Excellence.

ACTE PROHIBANT L'EXPORTATION DE LA STYCHNINE OU D'AUTRES POISONS DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Que cet acte paraît être autorisé par l'ordre en Conseil du 12 février 1873, qui confère le pouvoir au conseil des Territoires du Nord-Ouest de rendre des ordonnances pour le bon gouvernement de ces Territoires, et en conséquence le ministre recommande qu'il soit approuvé par Votre Excellence.

Que l'acte, cependant, décrète qu'une pénalité de £5 sterling pourra être imposée pour toute contravention y relative; mais comme le cours monétaire du Canada est basé sur le système décimal, l'attention du conseil du Nord-Ouest devrait être attirée sur ce fait dans le but d'amender l'acte à ce sujet.

ACTE POUR AUTORISER LA NOMINATION DE MAGISTRATS ET DE CORONERS.

Que cet acte déclare que la nomination immédiate de juges de paix est d'importance urgente et que le lieutenant-gouverneur Morris y joint une liste des messieurs qui ont été nommés juges de paix par le conseil du Nord-Ouest, en y ajoutant toutefois que tant que cet acte sera sous la considération de Votre Excellence les commissions ne seront pas émises.

Le ministre est d'avis que le conseil avait le pouvoir de passer cet acte, mais il croit que tant que l'établissement du pays n'aura pas atteint un degré plus avancé, il ne sera pas à propos de permettre que l'acte soit mis en vigueur, et pour cette raison il recommande que l'acte ne soit pas approuvé par Votre Excellence.

Le ministre dit que, cependant, on conseillera à Votre Excellence d'émettre des commissions supplémentaires de la paix dans et pour les territoires du Nord-Ouest en faveur des messieurs dont les noms sont inscrits sur la liste transmise par le lieutenant-gouverneur.

Le comité approuve le rapport qui précède du ministre de la Justice et le soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

A l'honorable
Secrétaire d'Etat.
etc., etc., etc.

(No. 143.)

ACTE PROHIBANT L'IMPORTATION DE LA STRYCHNINE ET D'AUTRES POISONS DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest, de l'avis et du consentement du conseil des territoires du Nord-Ouest, décrète ce qui suit :

1. Nul ne pourra à l'avenir importer ou introduire dans les territoires du Nord-Ouest ou dans aucune de leurs parties de la Strychnine ou autre poison, de s'en servir ou de permettre que toute autre personne s'en serve dans les limites des dits territoires, soit pour prendre et capturer des animaux ou pour toutes autres fins quelconques.

2. Toute personne qui importera ou introduira dans les Territoires du Nord-Ouest, ou dans aucune de leurs parties, de la Strychnine ou tout autre poison, qui en aura en sa possession, s'en servira ou sera cause que d'autres s'en servent pour toutes fins quelconques, sera sujette, pour la première offense, à se faire confisquer ce poison ainsi que tout animal, peau ou fourrure qu'elle aura pris ou capturé par ce moyen, et pour toute offense subséquente elle sera passive, outre cette confiscation, d'une amende n'excédant pas cinq louis sterling et des frais de poursuite; elle sera de plus passible d'emprisonnement jusqu'à ce que cette amende et ces frais aient été payés.

3. Tout juge de paix dans les Territoires du Nord-Ouest qui par lui-même ou sur le témoignage d'une personne digne de foi, prendra connaissance de quelque contravention à cet acte, connaîtra et jugera sommairement telle offense.

4. Pourvu cependant que le mot "poison" tel qu'usité dans le présent acte, ne sera pas censé s'étendre ou s'appliquer à toute drogue ou autre poison importé de bonne foi comme médicament seulement pour l'usage de telles personnes, et le fardeau de la preuve que telle drogue etc., est ainsi importée pour tel usage seulement reposera sur la personne en la possession de laquelle il aura été trouvé, et à défaut de telle preuve ce poison sera considéré comme ayant été importé en contravention au présent acte passé le 13 mars 1873.

W. T. URQUHART,
Greffier du Conseil, T. N.-O.

(No. 152.)

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 22 octobre 1873.

Sur la recommandation de l'honorable Sir John A. Macdonald, le comité est d'avis que l'honorable Joseph Royal, Pierre Delorme, écuyer, et Walter R. Bown, écuyer, soient nommés membres du Conseil pour assister le lieutenant gouverneur dans l'administration des affaires des Territoires du Nord-Ouest, en conformité du Statut de la 37^{me} Victoria, chapitre 5.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

L'honorable ministre de l'Intérieur,
etc., etc., etc.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 30 octobre 1873.

Vu le mémoire en date du 27 octobre 1873, de l'honorable ministre de la Justice, recommandant que les messieurs dont les noms suivent soient nommés membres du Conseil pour assister le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest dans l'administration des affaires des dits Territoires du Nord-Ouest en sus de ceux qui ont été nommés par ordre en Conseil en date du 28 décembre 1872, savoir: James MacKay, écuyer, et William M. Kennedy, écuyer, le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

L'honorable ministre de l'Intérieur.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 15 décembre 1873.

Vu le rapport en date du 12 décembre 1873, de l'honorable ministre de la Justice, exposant que par un ordre en Conseil en date du 30 octobre dernier, James MacKay et William M. Kennedy ont été nommés membres du Conseil pour assister le Lieutenant-Gouverneur dans l'administration des affaires des Territoires du Nord-Ouest; qu'il est informé que la personne désignée sous le nom de William M. Kennedy n'existe pas, mais que la personne qu'on avait l'intention de nommer porte le nom de William Nassau Kennedy; en conséquence il recommande que William Nassau Kennedy soit nommé membre du Conseil ci-dessus mentionné, et qu'une commission à cet effet lui soit accordée.

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

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

L'honorable ministre de l'Intérieur,
etc., etc., etc.

(No. 140.)

*RAPPORT d'un comité de l'Honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le
Gouverneur-Général en Conseil le 23 décembre 1873.*

Sur la recommandation de l'honorable ministre de la Justice, le comité est d'avis qu'une commission de la Paix dans et pour les Territoires du Nord-Ouest soit accordée aux messieurs dont les noms suivent : William McMurray, de l'Île à la Crosse; Richard Hardesty du Fort Edmonton; B. MacKenzie, de Vittoria; J. Bunn, de Rocky Mountain House; Lawrence Clarke, de Carleton; William Trail, de Carleton; John H. Kerr, de Prince Albert; Roderic McFarlane, d'Arthabaska; W. L. Hardisty, de la Rivière Mackenzie, Archibald Macdonald, du Fort Ellice; Horace Bélanger, de Cumberland; James S. Clusen, de Moose Factory; George S. McTavish, de Rupert's House; Alexander Macdonald, d'Albany; Colin Rankin, d'Abbitibi; Charles Crowe, du Fort Francis; Robert Pither, du Fort Francis; Joseph Fortescue, de York Factory; Louis Chattelain, de St. Albert; Peter C. Panbrun, du Lac LaBiche; Jean L. Légaré, de la Montagne au bois; Louis Narrion, de Belly River; W. M. Mackay, de la Rivière Mackenzie; James Macdougall, de la Rivière Mackenzie; John Macaulay, de la Rivière de la Paix; James Colter, de East Main; Alexander Matheson, du Pas; Duncan Matheson, de la Rivière au Cygne; Alexander Sinclair, de la Rivière Nelson; A. R. Lily, du Fort Alexandre; Malloch, de James Bay; Henry Moberly de Clean Water; Roderick Ross, de Norway House; Julien Onion, de la Rivière Mackenzie; Isaac Cowie, de Qu'Appelle, et Ewen Macdonald, de l'Angle Nord-Ouest, Lac des Bois.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,

Greffier du Conseil Privé.

*RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le
Gouverneur-Général en Conseil le 1er janvier 1874.*

Le comité a pris en considération une lettre en date du 19 décembre 1873, de l'honorable W. J. Christie, donnant sa démission comme membre du Conseil des Territoires du Nord-Ouest, et vu la recommandation de l'honorable ministre de l'Intérieur il est d'avis que la résignation de M. Christie soit acceptée.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,

Greffier du Conseil Privé.

L'honorable Ministre de l'Intérieur,
etc., etc., etc.

*RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le
Gouverneur-Général en Conseil le 3 avril 1874.*

Vu le mémoire en date du 31 mars 1874, de l'honorable ministre de la Justice, recommandant la nomination de John H. McTavish, du Fort Garry, écuyer, comme membre du conseil pour assister le Lieutenant-Gouverneur dans l'administration des affaires des Territoires des Nord-Ouest, en remplacement de W. J. Christie, Ecr., qui a donné sa démission, et celles de William Tait, de la paroisse de Headingly, dans la Province de Manitoba, écuyer, et de Robert Cunningham, de la ville de Winnipeg, écuyer, pour être respectivement membres du dit conseil.

En conséquence le comité recommande que ces nominations soient faites.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,

Greffier du Conseil Privé.

L'honorable Ministre de l'Intérieur,
etc., etc., etc.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 22 septembre 1874.

Vu le mémoire en date du 16 septembre 1874, de l'honorable ministre de la Justice, faisant rapport que par un arrêté du Conseil du 10 juillet 1873, l'honorable Henry J. Clark, alors procureur-général de la province de Manitoba, a été nommé juriconsulte pour assister le lieutenant-gouverneur et le Conseil des territoires du Nord-Ouest dans toutes affaires où ils pourraient avoir besoin de ses services professionnels, moyennant un traitement annuel de mille piastres, telle somme devant lui tenir lieu de tous honoraires et frais qu'il pourrait avoir à réclamer contre le gouvernement.

Comme M. Clark ne remplit plus la charge de procureur-général de Manitoba et qu'il a été remplacé, le comité recommande que l'honorable Joseph Dubuc, maintenant procureur-général de Manitoba, soit nommé comme tel juriconsulte en remplacement de M. Clark, moyennant un traitement annuel de mille piastres aux mêmes conditions et pour les fins mentionnées dans l'arrêté du Conseil.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

L'honorable
Ministre de la Justice,
etc., etc., etc.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 5 novembre 1874

Le comité du Conseil a pris en considération l'acte intitulé: "Acte amendant l'Acte concernant les poisons" passé par le Lieutenant-Gouverneur des Territoires du Nord-Ouest en Conseil le 14 mars 1874, et vu la recommandation de l'honorable ministre de la Justice, le comité est d'avis que cet acte doit être approuvé et laissé en vigueur.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

L'honorable,
Ministre de l'Intérieur,
etc., etc., etc.

Acte pour amender "l'Acte concernant les Poisons."

CONSIDÉRANT que le cours monétaire du Canada est basé sur le système décimal et que l'amende imposé pour toute contravention à l'acte concernant les poisons passé par le conseil des Territoires du Nord-Ouest le 19 mars 1873 est selon le cours sterling, en conséquence, Sa Majesté, par et de l'avis de son Conseil, décrète ce qui suit :

L'acte concernant les poisons est par le présent amendé en y insérant les mots suivants: "vingt-cinq piastres" au lieu des mots "cinq loais sterling," montant de l'amende imposée pour toute contravention à cet acte.

Approuvé par le Lieutenant-Gouverneur le 14 mars 1874.

Pour copie conforme,

WILLIAM THORNTON URQUHART,
Greffier du Conseil du Nord-Ouest.

(No. 13.)

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 3 avril 1875.

Vu le mémoire en date du 1er avril 1875 de l'honorable ministre de la Justice transmettant la résignation de l'honorable Joseph Dubuc à la charge de Jurisconsulte du Conseil des Territoires du Nord-Ouest, et recommandant qu'elle soit acceptée. Le comité est d'avis que la résignation de M. Dubuc doit être acceptée.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

L'honorable Secrétaire d'Etat,
etc., etc., etc.

(No. 50.)

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 10 novembre 1875.

Vu la recommandation de l'honorable ministre de la Justice le comité est d'avis qu'une commission supplémentaire de la paix soit émise pour les Territoires du Nord-Ouest nommant Hugh Sutherland, James McDonald et Samuel Hazlewood, juges de paix pour les Territoires du Nord-Ouest.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

L'honorable Ministre de l'Intérieur
Etc., etc., etc.

No. 2.

Acte passé par le Conseil du Nord-West à une assemblée tenue le 29 novembre 1875.

Acte pour prévenir les feux de prairie et de forêt dans les Territoires du Nord-Ouest de la Confédération du Canada.

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire de prendre des mesures pour prévenir les feux de prairie et de forêt dans les Territoires de Nord-Ouest, Sa Majesté, par et de l'avis et du consentement du Conseil du Nord-Ouest, décrète ce qui suit :

1. Toute personne qui allumera un feu avec l'intention de le laisser s'étendre encourra, sur conviction de ce fait, une amende n'excédant pas deux cents piastres, et à défaut de payer cette somme elle sera passible d'emprisonnement pour un espace de temps n'excédant pas douze mois.

2. Toute personne qui allumera et entretiendra un feu et ne prendra pas les moyens efficaces pour l'empêcher de s'étendre, encourra, sur conviction de ce fait, une amende n'excédant pas cent piastres, et à défaut de payer cette somme, sera passible d'emprisonnement pour un espace de temps n'excédant pas six mois.

3. Depuis le premier de mai jusqu'au 30 novembre chaque année, toute personne qui, par elle-même, ses serviteurs et agents ou par tout autre agissant d'après ses ordres, après avoir abattu des arbres sur toutes terres, réserves de chemins, lignes ou routes de chemins de fer et de télégraphe, ou les terrains en dépendant, dans les Territoires du Nord-Ouest dans le but d'ouvrir ces terres et de les déblayer pour toutes fins quelconques, y mettra le feu pour les détruire, ou qui après avoir abattu ces arbres les amassera en tas et y mettra le feu, ou qui fera brûler ces arbres après les avoir abattus ou même mettra le feu à des arbres encore debout, encourra, sur conviction

d'aucune des offenses qui précèdent, une amende n'excédant pas deux cents piastres pour chaque telle offense, et à défaut de payer immédiatement cette somme, sera passible d'emprisonnement dans la prison commune pour un espace de temps n'excédant pas douze mois.

4. Dans toute poursuite en vertu des dispositions du présent acte, le dénonciateur qui aura fait condamner le contrevenant aura droit à la moitié de l'amende imposée.

5. Aucune des amendes ou pénalités imposées en vertu du présent acte ne s'appliqueront aux personnes qui, pour sauver leur vie ou préserver leur propriété de brûler, seront obligées d'allumer un feu et de le laisser s'étendre.

6. Rien de contenu dans le présent acte n'empêchera qui que ce soit de recouvrer des dommages de la partie ou des parties mentionnées dans les première, seconde, et troisième clauses du présent acte.

7. Les poursuites en vertu du présent acte devront être sommaires et pourront être instituées par voie de mandat devant tout magistrat stipendiaire ou juge de paix ayant qualité d'agir à cet effet dans les limites d'aucune partie des Territoires où le délit a été commis.

8. Le présent acte ne s'appliquera pas aux Sauvages, qui ne seront pas compris ou ne résideront pas dans les limites d'aucune partie des Territoires du Nord-Ouest comprises dans aucun des traités faits par les commissaires du Conseil Privé avec les Sauvages.

9. Le présent acte est déclaré d'importance urgente.

(No. 70.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 23 février 1876 :--- demandant copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada, ou tout membre de ce gouvernement, et la compagnie de la Baie d'Hudson au sujet de l'acquisition par la Puissance des terres de la compagnie situées à Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest ou dans aucune de ces places, et copie de tous ordres en conseil, dépêches et autres documents concernant cette acquisition.

Par ordre.

R. W. SCOTT
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 13 mars 1876.

(No. 70.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 22 mars 1876 :--- demandant un état indiquant les importations, durant l'année fiscale 1874-1875, dans les Territoires du Nord-Ouest, aux ports situés sur la Baie d'Hudson, et la Baie James, ainsi que les exportations de ces ports; et les noms des personnes employées par le gouvernement aux dits ports, avec leur rémunération; aussi, les instructions qui leur ont été données par le gouvernement et les rapports par elles faits au département des Douanes.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 29 mars 1876.

(No. 70.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 20 mars 1876 :--- demandant copie de tous actes passés par le Conseil des territoires du Nord-Ouest, et de toute correspondance.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 10 avril 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

RÉPONSE

A UNE ADRESSE DU SÉNAT, en date du 6 mars 1876, portant demande de toute correspondance échangée entre les gouvernements du Canada et d'Ontario relativement à la concession de terres ou à tout autre octroi par le gouvernement d'Ontario au Chemin de fer d'embranchement de la baie Georgienne.

Par ordre,

R. W SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,
OTTAWA, 17 mars 1876.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général le 23 janvier 1875.

Le comité du conseil a pris en délibération la question d'une affectation de terres, pour aider à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, dans la partie du territoire d'Ontario que sa ligne traverse, le gouvernement fédéral ne possédant pas de terres dans cette province.

Le chemin de fer, bien que d'intérêt général, sera nécessairement un avantage d'une extrême importance pour Ontario, puisqu'il devra y faciliter la colonisation et donner de la valeur aux terres publiques.

En conséquence, le comité recommande l'ouverture de communications avec le gouvernement d'Ontario, dans la vue d'obtenir un octroi de terres publiques provinciales à titre d'aide pour l'exécution de cette entreprise.

Certifié.

W. A. HILMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

A l'honorable
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,
26 janvier 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur-Général a considéré en conseil la question d'une affectation de terres, pour aider à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, dans la partie du territoire d'Ontario que sa ligne traverse, le gouvernement fédéral ne possédant pas de terres dans cette province.

Son Excellence a avis que ce chemin de fer, bien que d'intérêt général, sera nécessairement un avantage d'une extrême importance pour Ontario, puisqu'il devra y faciliter la colonisation et donner de la valeur aux terres publiques.

Je suis chargé, en conséquence, de vous prier de vouloir bien soumettre cette question à l'attention de votre gouvernement dans la vue d'obtenir, si c'est possible, un octroi de terres publiques provinciales à titre d'aide pour l'exécution de cette entreprise.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

L. Son Honneur
Le Lieutenant-Gouverneur d'Ontario,
Toronto.

GOUVERNEMENT,
TORONTO, 22 février 1875.

MONSIEUR,—Relativement à votre dépêche du 26 janvier dernier, touchant la question d'une affectation de terres par le gouvernement d'Ontario, pour aider à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, dans la partie du territoire d'Ontario que sa ligne traverse, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour être mise sous les yeux de Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, copie d'un ordre en conseil approuvé par moi le 22 février 1874, avec un rapport de l'honorable Trésorier de cette province sur la question.

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

JOHN CRAWFORD,
Lieutenant-Gouverneur d'Ontario.

A l'honorable
Secrétaire d'Etat, à Ottawa.

Ordre en conseil approuvé par Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur le 22 février 1875.

Le comité du conseil a pris en délibération le rapport ci-joint de l'honorable Trésorier, relativement à la dépêche écrite par l'honorable Secrétaire d'Etat du Canada à Votre Excellence, le 26 janvier 1875, au sujet du chemin de fer canadien du Pacifique, en vue d'obtenir, dans la partie du territoire d'Ontario que sa ligne traverse, un octroi des terres publiques provinciales, à titre d'aide pour l'exécution du chemin.

Le comité adhère au dit rapport, qu'il soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Le comité émet l'avis que copie du dit rapport et de la présente minute, s'ils sont approuvés par Votre Excellence, soit transmise à l'honorable Secrétaire d'Etat, pour être soumise à Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil.

Certifié.

22 février 1875.

J. G. SCOTT,
Greffier du Conseil Exécutif d'Ontario.

TRÉSORERIE, 17 février 1875.

Relativement à la dépêche écrite le 26 janvier 1875 par l'honorable Secrétaire d'Etat du Canada à Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur, au sujet du chemin de fer canadien du Pacifique, en vue d'obtenir une concession de terres publiques provinciales, pour aider à la construction du chemin dans la partie du territoire d'Ontario que sa ligne traverse, le soussigné a l'honneur de soumettre à l'examen le rapport suivant :

La portion du chemin de fer canadien du Pacifique que le gouvernement fédéral a l'intention de construire quant à présent, est l'embranchement de la baie Georgienne sur la première section de la grande ligne. Cet embranchement a l'un de ses points extrêmes au sud du lac Nipissing et l'autre sur la baie Georgienne, à l'embouchure de la rivière des Français. Étendue de la voie, environ quatre-vingts milles.

L'Acte du chemin de fer canadien du Pacifique (1874) porte que les entrepreneurs, pour toute section ou sous-section construite par eux, seront payés sur le pied de \$10,000 en argent par mille, et recevront en outre une garantie d'intérêt à 4 pour 100 sur une somme supplémentaire, pendant vingt-cinq ans, avec 20,000 acres de terre, en étendues alternantes, par chaque mille entrepris. S'il ne se trouve pas suffisamment de terres dans le voisinage de la voie, le Gouverneur en conseil est tenu d'y suppléer en attribuant aux entrepreneurs des terrains en d'autres endroits.

La section 13 de l'acte dispose que l'embranchement de la baie Georgienne sera construit par des entrepreneurs, soit à titre d'entreprise privée, aux mêmes conditions que celles de la confection de la ligne principale, soit comme ouvrage public fédéral, par adjudication; et aux termes de la section 14, le Gouverneur en conseil pourra, sauf l'approbation de la Chambre des Communes, accorder à toute compagnie un *bonus* de \$12,000 au plus par mille, pour assurer la construction d'embranchements partant du terminus oriental au sud du lac Nipissing et se raccordant avec les lignes existantes ou en projet.

Le tracé proposé pour l'établissement de l'embranchement de la baie Georgienne est éloigné (de plus de 80 milles) de tout chemin de fer existant d'Ontario; et il sera nécessaire de construire des chemins de prolongement ou d'autres embranchements, afin que cette partie du chemin de fer du Pacifique puisse être en correspondance, pour la circulation du trafic, avec le présent réseau de voies ferrées d'Ontario. Un embranchement partant du terminus sud du lac Nipissing, à l'est, pour aller rejoindre le chemin du Canada central ou quelque autre ligne sur l'Ottawa, bien que très-nécessaire au tronçon de la baie Georgienne, ne pourrait pas, cependant, servir de jonction entre le chemin du Pacifique et les principales lignes dirigées sur les grands centres d'industrie de cette province.

La construction de l'embranchement de la baie Georgienne et d'une ligne, dans la direction de l'est, à la rivière Ottawa, ouvrirait sans doute à la colonisation une région du territoire provincial de plus de 200 milles, mais l'avantage de ces voies, au point de vue financier, serait le partage, quant à la plus grande partie, du gouvernement fédéral, à l'exception des améliorations dans la valeur des terres et des bois de la contrée traversée par la ligne. Dans le choix du tracé de cet embranchement, tel qu'il est projeté, on n'a eu égard, en cherchant la communication la plus courte du chemin du Pacifique au littoral atlantique, qu'aux intérêts généraux du Canada. Il semblerait d'abord que l'intérêt particulier d'Ontario commande l'établissement d'une ligne de l'est à l'ouest, beaucoup plus au sud que ce tracé; mais la meilleure politique, si le gouvernement d'Ontario avait la responsabilité du choix, ce serait de donner accès à de nouvelles régions à coloniser, en prolongeant les lignes existantes vers le nord.

L'intention du gouvernement d'Ottawa est d'accorder une subvention pour la construction d'une ligne, qui n'est autre qu'un ouvrage fédéral, bien qu'Ontario, comme province autonome, puisse en recueillir secondairement des avantages, puisque le chemin sera nécessairement établi dans ses limites géographiques.

La demande faite à Ontario de contribuer à la dépense, semblerait donc être de nature exceptionnelle; car tout travail fédéral entrepris pour le bien général du Canada, procure quelque avantage spécial à la province sur le territoire de laquelle il est exécuté, et l'on n'a pas encore prétendu jusqu'à présent qu'elle dût pour cette raison se charger, en sa qualité d'individualité politique, d'une obligation supplémentaire et distincte à titre de concours à l'exécution du travail.

Partie constituante du territoire canadien, Ontario, comme les autres provinces confédérées, supporte les charges communes occasionnées par toute entreprise fédérale, et y contribue pour sa part au moyen des droits de douane et autres taxes fiscales.

Toutefois, ce gouvernement a le devoir, dans la mesure de l'intérêt de la province, de conseiller l'encouragement des lignes supplémentaires qui peuvent être utiles au développement des ressources locales; et, dans cette vue, il serait nécessaire que la province comprit l'étendue de la responsabilité qu'elle devrait prendre pour assurer l'établissement de jonctions avantageuses entre l'embranchement projeté du Pacifique et les réseaux existants ou en projet sur son territoire. La jonction ne peut se faire que par une ou plusieurs lignes transversales dirigées vers le nord sur cet embranchement. Aux termes de l'acte, le Canada a la faculté d'accorder des subventions, jusqu'au montant de \$12,000, pour l'exécution d'une ou plusieurs lignes de raccordement; mais il n'est obligé par aucun statut d'en accorder à telle ou telle de ces lignes, si ce n'est à celle qui aboutira à la rivière Ottawa. Quoique le gouvernement de cette province ne soit nullement tenu ici de prêter son concours, il est à désirer cependant, vu les hauts intérêts dont les deux gouvernements ont charge, que l'on considère si l'on ne pourrait pas assurer l'établissement de jonctions entre l'embranchement du Pacifique et les voies ferrées d'Ontario, dans la direction du sud aussi bien que dans celle de l'est (vers l'Ottawa), au moyen d'une contribution mutuelle en terres et en argent. Cette question est importante pour les deux gouvernements; et il faudrait qu'elle fût pleinement discutée, afin de pouvoir fixer les proportions dans lesquelles la province devrait participer à la contribution, en ayant égard aux fonctions et aux responsabilités de chaque gouvernement.

Le tout respectueusement soumis.

ADAM CROOKS,
Trésorier.

RIVIÈRE DES FRANÇAIS, ONTARIO, 2 juin 1875

MONSIEUR.—Je fais la demande, par la présente, de l'étendue de terre qui est représentée sur le plan ci-joint par une ligne brisée et teintée de rouge; contenance, 672 acres et 22 perches.

Elle est nécessaire pour l'établissement de dépôts au *terminus* occidental de l'embranchement de la baie Georgienne de la ligne canadienne du Pacifique, sur la rivière des Français.

Le terrain a été arpenté avec soin, et le bornage en sera exécuté aussitôt que possible.

Votre obéissant serviteur,

A. B. FOSTER,
Per JOHN DODSWORTH.

A l'honorable R. W. Scott.
Secrétaire d'Etat. à Ottawa.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,
OTTAWA, 9 juin, 1875.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2, par laquelle vous faites la demande d'une certaine étendue de terre, représentée sur un plan joint

à votre lettre, pour servir d'emplacements de dépôt, au terminus occidental de l'embranchement de la baie Georgienne de la ligne canadienne du Pacifique.

J'ai ordre de vous informer qu'une copie de votre lettre a été transmise, avec le plan, au gouvernement de la province d'Ontario.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-Secrétaire d'Etat.

A. B. Foster, écuyer,
Aux soins de John Dodsworth, écuyer,
Rivière des Français, lac Huron, Ontario. ;

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,
OTTAWA, 9 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer ci-inclus copie d'une demande, faite par l'honorable A. B. Foster, du terrain représenté sur un plan joint à sa lettre (pareillement ci-inclus), terrain nécessaire à l'embranchement de la baie Georgienne de la ligne canadienne du Pacifique. La demande a été adressée au département, en vue de faire réserver ce terrain pour le service du chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-Secrétaire d'Etat.

A l'honorable Secrétaire-Provincial,
à Toronto, Ontario.

SECRETARIAT DE LA PROVINCE D'ONTARIO,
TORONTO, 10 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 9, renfermant la demande, faite par l'honorable A. B. Foster, de certains terrains sur la rivière des Français, à réserver pour servir de dépendances à l'embranchement de la baie Georgienne de la ligne canadienne du Pacifique; et de vous informer, en réponse, que la question sera soumise à Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

J. J. ECKARD,
Assistant-Secrétaire.

A l'honorable Secrétaire d'Etat,
à Ottawa.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE,
DIVISION DES ARPENTAGES, TORONTO, 16 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, renfermant copie de la demande, faite par l'honorable A. B. Foster, d'une certaine étendue de terre pour servir d'emplacements de dépôt, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à la rivière des Français; et de vous informer que ces documents seront mis sous les yeux du commissaire des Terres de la Couronne, à son retour au département.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

THOMAS DEVINE,
Sous-Arpeuteur-Général.

Edouard J. Langevin, écuyer,
Sous-Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

REPOSE

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 18 février 1876, portant demande de copie de toute correspondance échangée entre l'entrepreneur du chemin de fer d'embranchement de la baie Georgienne et le gouvernement, depuis la date du contrat.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

OTTAWA, 21 mars 1876.

OTTAWA, 23 novembre 1875.

MONSIEUR,—Relativement au rapport, que M. Walter Shanly vous a adressé le 26 du mois dernier et qui a été depuis communiqué à ce département, sur l'embranchement de la baie Georgienne et la portion subventionnée de la ligne du Canada Central, je suis chargé de constater ici que les explorations, eu égard à la brièveté du temps qui reste pour l'achèvement du chemin, paraissent très-peu avancées.

J'ai ordre, en conséquence, de vous demander de redoubler d'effort pour terminer les travaux dans le plus court délai possible.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

F. BRAUN,

Secrétaire.

Hon. A. B. FOSTER,

Entrepreneur du C. C. C.
Renfrew, Ont.

MONTRÉAL, 27 novembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 23, qui a trait au rapport que M. Walter Shanley m'a adressé le 26 octobre dernier, sur l'état des études de l'embranchement de la baie Georgienne et de la portion subventionnée de la ligne du Canada Central; et en réponse de faire connaître, pour l'instruction du département,—

Que les opérations d'études avancent aussi rapidement que les circonstances le permettent, et que je serai en mesure de soumettre au département un profil en long du chemin de fer du C. C. d'ici à trois ou quatre semaines, et un profil du reste du tracé jusqu'à la rivière des Français dans une couple de mois. J'ai eu quatre troupes d'explorateurs à l'œuvre, la plupart du temps, depuis le mois de mai dernier.

Le département sera, je pense, tout à fait content du résultat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. B. FOSTER.

F. BRAUN, écuyer,

Secrétaire au département des Travaux Publics,
Ottawa.

OTTAWA, 20 décembre 1875.

MONSIEUR.—Je prends la liberté, relativement à l'extension de la ligne du Canada Central et à l'embranchement de la baie Georgienne de la ligne canadienne du Pacifique, tels qu'ils sont déterminés dans mon contrat avec le gouvernement, d'appeler votre attention sur certaines modifications et concessions que je me trouve dans la nécessité de demander, et sans lesquelles il serait peut-être impossible d'exécuter quelques-unes des conventions de ce contrat.

Voici ces concessions :

1o Substitution de quelque 26 milles de navigation sur la rivière des Français à la même longueur de parcours de l'embranchement ; c'est-à-dire par le moyen d'une écluse (dont le gouvernement fixerait les dimensions) et aussi des autres améliorations qui seraient nécessaires pour rendre la rivière navigable depuis la baie Georgienne, en remontant, jusqu'à un point connu sous le nom de baie de Cantin, à 26 milles de l'embouchure. Les subventions et les garanties applicables au dit tronçon de l'embranchement seraient affectées à la dépense de cet ensemble d'améliorations.

2o Application des subventions, pour l'extension et l'embranchement, jusqu'à concurrence de 90 p. 100 du montant total, mensuellement, aux terrassements à exécuter sur les lignes. Cette concession me permettrait de faire ces travaux dans le plus bref délai possible, afin de pouvoir me procurer plus facilement ce qu'il me faut encore de capitaux pour mettre mon entreprise à fin.

3o Modification des pentes et des courbes. A ce sujet, permettez moi de dire ici que j'ai eu un corps nombreux d'explorateurs employés aux études des tracés depuis mai dernier, et que leurs opérations ont eu les résultats suivants. Les études de l'embranchement ont été commencées à l'extrémité ouest ; les difficultés qu'on a trouvées pour obtenir l'inclinaison voulue de 26 pieds par mille, dans la direction de l'est, étaient telles qu'on a dû ordonner une nouvelle exploration d'une grande partie du terrain ; plusieurs ingénieurs sont encore occupés à ce travail, et l'on ne peut s'attendre à recevoir leur rapport avant la fin de janvier.

Sur la ligne d'extension du Central, la configuration et le relief du terrain ont été étudiés avec soin depuis le village de Renfrew jusqu'à une distance d'environ 80 milles ; les opérations, qui ont été très-considérables, ont constaté que si, du côté de l'est, il est possible d'obtenir une pente de 1 pied p. 200 pieds—mais non pas sans entrer quelquefois dans de très-grands frais—, du côté de l'ouest au contraire la rampe naturelle est si forte, sur plusieurs milles de suite, qu'il est impossible d'y établir, moyennant une dépense raisonnable, une voie ferrée avec la pente d'inclinaison de 1 pied par 100 fixée par le contrat. Il se présente deux points où les ingénieurs ont vainement cherché une ligne suffisamment praticable, de moins de 80 pieds de pente par mille, avec quelques courbes de 4 à 7 degrés. Ces points exigent chacun un plan de cette inclinaison, l'un, sur une longueur de quatre milles, et l'autre, sur une longueur d'un mille et un quart. Pour ce dernier plan, peut-être, moyennant des frais excessifs, réussirait-on à en réduire l'inclinaison à la limite indiquée par le contrat ; mais le plan de 4 milles ne paraît pas susceptible d'être abaissé. Même, avec la dite déclivité, les travaux nécessaires sur cette portion du tracé, sont si considérables qu'ils devront comprendre le percement d'un passage sous terre.

4o Pour faciliter les grands arrangements financiers dont dépend le succès de cette importante entreprise, et que rend infiniment plus difficiles qu'on ne le prévoyait le crédit qui a été jeté sur les chemins de fer canadiens, au marché monétaire anglais, durant l'année dernière, je demande qu'au lieu de la garantie d'un intérêt de 4 p. 100 sur \$7,500 par mille du chemin d'embranchement, on substitue une subvention en argent de \$5,000 par mille.

5o Les difficultés financières auxquelles je viens de faire allusion, jointes à l'opposition que j'ai éprouvée à Londres, où je me trouvais lorsque parut dans le *Times* la fameuse lettre de M. Potter, m'ont fait perdre forcément un temps si considérable, que je me vois obligé de demander une prolongation de délai pour achever mon entreprise, prolongation dont la durée serait déterminée d'un commun accord entre le gouvernement et moi, après une entière discussion des choses. Ici, j'ajoute qu'à raison

des obstacles que le pays offre à l'établissement du chemin, et qui sont si fort au-dessus de ce qu'on prévoyait à la signature du contrat, le temps et l'argent absorbés par les travaux d'études vont excéder beaucoup mes estimations.

60 D'autant que l'extension à Pembroke de la ligne du Canada Central ne peut faire partie du chemin subventionné, je demande que la portion subventionnée du prolongement de cette ligne ait son commencement fixé au village de Renfrew.

Je vous prie de remarquer que les concessions et modifications ci-dessus ne sauraient entraîner aucune nouvelle subvention ni aucune avance de fonds de la part du gouvernement, mais qu'elles ne feraient que donner aux choses une disposition propre à faciliter le succès de mes négociations financières pour pouvoir achever les ouvrages aussitôt que possible.

Espérant que le gouvernement prendra la présente lettre en immédiate et favorable considération,

J'ai l'honneur d'être, etc.,

A. B. FOSTER.

A l'honorable
Ministre des Travaux Publics,
Ottawa.

OTTAWA, 22 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai ordre d'accuser réception de votre lettre du 20, par laquelle vous demandez certaines concessions et modifications dans les clauses et conditions de votre contrat avec le gouvernement pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne du chemin de fer canadien du Pacifique et du prolongement subventionné du chemin de fer du Canada Central; et de vous informer que votre demande sera prise en considération par le département.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A l'honorable A. B. FOSTER,
Entrepreneur,
Ottawa.

OTTAWA, 8 février 1876.

MONSIEUR,—Je prends la liberté de demander, pour l'embranchement de la baie Georgienne et le prolongement de la ligne du Canada Central, un paiement partiel destiné à couvrir des dépenses préliminaires ou relatives aux explorations et à certains travaux à l'embouchure de la rivière des Français;—j'ai déboursé de la sorte jusqu'à présent plus de \$60,000.

Je vous prie en conséquence de donner l'ordre de me payer la somme de \$63,000, pour laquelle je tiens à votre disposition des pièces justificatives.

J'ajoute que je vais mettre très-incessamment en adjudication la valeur de 80 milles de terrassements.

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

A. B. FOSTER,
Entrepreneur.

A l'honorable
Ministre des Travaux Publics,
Ottawa.

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE.

À une adresse du Sénat, en date du 18 février 1876, portant demande de—
 “ copie de toute la correspondance échangée entre l'entrepreneur du chemin de fer d'embranchement de la baie Georgienne et le gouvernement depuis la date du contrat.”

Par ordre.

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
 OTTAWA, 4 avril 1876.

RAPPORT D'UN COMITÉ DE L'HONORABLE CONSEIL PRIVÉ, APPROUVÉ PAR SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL EN CONSEIL LE 28 FÉVRIER 1876.

Dans un mémoire, daté de février 1876, l'honorable M. Mackenzie déclare qu'il a examiné la demande faite, sous la date du 20 décembre, par M. A.-B. Foster, entrepreneur de l'embranchement de la baie Georgienne de la ligne canadienne du Pacifique, demande ayant pour objet certaines modifications aux clauses et conditions de l'entreprise.

Qu'à son avis la proposition soumise par M. Foster de substituer à une certaine portion de la voie ferrée le cours de la rivière des Français, serait avantageuse au point de vue de l'intérêt public; car pratiquement ce plan étendrait la voie de navigation, avec la commodité de ses ports, à une grande distance dans l'intérieur de cette région, réduirait très-sensiblement le prix par mille de la ligne, et ferait aboutir celle-ci à un point sur la rivière des Français où il serait facile d'établir un pont, en cas que l'on décide plus tard de continuer le tracé vers l'ouest.

Que c'est là, toutefois, un changement considérable, et que tenter d'en arrêter les conditions par accord privé semblerait peu judicieux.

Que, pour les autres modifications proposées par M. Foster, peut-être y aurait-il moyen d'accéder à certaines d'entre elles, mais il y en a qui, sous la loi existante, seraient inadmissibles.

M. Mackenzie déclare ensuite que son attention s'est portée sur le progrès fait dans l'exécution des travaux, et qu'il ne l'a pas trouvé satisfaisant, bien que les difficultés dont parle dans sa lettre M. Foster, justifient quelque peu les retards.

Que, somme toute, il en est venu à cette conclusion, qu'il importe, dans l'intérêt public, de résilier le contrat passé avec M. Foster pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne, et d'appeler de nouvelles soumissions pour la confection de cette ligne et des ouvrages en rivière; et dans cette vue il recommande l'annulation du traité.

Il émet l'avis que, eu égard aux circonstances, M. Foster soit remboursé de son dépôt de \$35,000, et de la juste valeur des travaux d'exploration, de tracé et de construction faits par lui, pour autant qu'ils ont été nécessaires ou seront utilisables pour l'exécution du chemin, travaux qui, suivant M. Foster, revenaient, l'er du courant, à \$38,862.28.

M. Mackenzie déclare qu'il n'a pas reçu de pièces ou preuves à l'appui lui permettant de se prononcer définitivement sur les éléments de cette dépense, mais que, vu les données mises sous ses yeux, il est d'opinion que l'on peut payer en assurance \$20,000 à compte, avec réserve de soumettre la balance à une nouvelle et plus ample appréciation ; et il propose ce moyen.

Quant à la demande formulée dans la même lettre par M. Foster, au nom de la compagnie de la ligne du Canada Central, relativement à la subvention pour le prolongement de cette ligne jusqu'à l'extrémité est de l'embranchement de la baie Georgienne, le ministre déclare qu'il en fera la matière d'un rapport spécial à une époque ultérieure.

Le comité adhère à l'avis ci-dessus, et le soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Certifié,

A l'honorable
Secrétaire d'Etat.

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CANADA CENTRAL.

BUREAU DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER,
26 octobre 1875.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE : EMBRANCHEMENT DE LA BAIE GEORGIENNE.

CHER MONSIEUR,—Depuis notre entrevue d'hier avec M. Fleming au sujet des difficultés qu'on rencontre sur la ligne en s'éloignant de la rivière des Français vers l'est, j'ai vu M. Harris, votre ingénieur, à qui sont confiées les opérations d'études à l'ouest de Douglas.

Les nivellements déjà faits entre l'embouchure de la rivière et la route du Nipissingue, distance d'environ soixante milles, démontrent positivement l'impossibilité de rester dans les limites supérieures de courbure et d'inclinaison déterminées au contrat, à savoir, dans les limites d'inclinaison de vingt-six pieds par mille sur la rampe s'élevant vers l'est et de cinquante-deux pieds sur la rampe s'élevant vers l'ouest, en passant par ou près la ligne tracée sur la carte jointe au contrat.

Le profil des nivellements présente, sur une longueur de cinquante milles, depuis Douglas, vers l'ouest, un relief de terrain qui admet les inclinaisons et les courbures voulues ; mais, au cinquante-deuxième mille ou environ, une gorge étroite de la rivière Bonnechère est le seul endroit où le passage soit praticable à la distance de quatre milles,—le terrain à droite et à gauche étant élevé et montagneux. A sept ou huit milles plus loin, près du point appelé le *Village* sur la carte, s'offre une autre gorge, seule ouverture aussi qui puisse être franchie par la ligne tracée. Dans ces deux défilés, pour obtenir des inclinaisons de soixante-dix à quatre-vingts pieds par mille et des courbes de six degrés, il y aurait des travaux considérables à faire.

Devant ces faits, indubitables qu'ils sont, il me paraît absolument nécessaire de s'assurer sans délai de ceci : Le gouvernement accueillera-t-il l'idée de modifier le contrat en ce qui regarde les pentes et les alignements ? ou bien toute latitude sera-t-elle laissée aux ingénieurs pour qu'ils puissent chercher des coupes ou profils de terrains moins accidentés, à quelque distance qu'ils se trouvent, au nord de la ligne tracée sur la carte du contrat ?

D'après l'élévation constatée des eaux intérieures, sur les portions encore non étudiées du tracé, d'après aussi la configuration générale du pays et les faites séparatifs des eaux, je juge et suis très-fortement d'opinion qu'on ne pourra pratiquement

obtenir, d'aucun point de la rivière Bonnehère à n'importe quel endroit sur la rivière des Français, aucun tracé susceptible d'admettre un maximum d'inclinaison aussi faible que celui qui est assigné par le contrat pour la rampe s'élevant vers l'est.

Qu'il soit possible de trouver entre la dernière de ces rivières et l'Ottawa un tracé à rampes inférieures en général à celles qu'on sait exister sur la ligne adoptée au contrat, est chose certaine ; ce tracé, même si on le prolongeait dans le nord jusqu'à Pembroke, ne dépasserait probablement pas la longueur présumée de la ligne entreprise (205 milles) de plus de quatre à six milles ; et les altitudes à surmonter, étant moindres, promettraient des pentes plus favorables.

Demandez, c'est le conseil que je vous donne, la permission de chercher dans toutes les directions le meilleur profil que le pays puisse offrir entre la ligne projetée et la rivière Ottawa, et, quand vous serez certain de l'avoir obtenu, tracez-y pentes et rampes selon les plus faibles inclinaisons dont il soit susceptible.

Votre serviteur,

W. SHANLEY.

Hon. A. B. Foster,
etc., etc.

(No. 72.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 2 mars 1876 :— demandant copie des instructions données par le département des Travaux Publics à tout ingénieur touchant l'exploration du havre de Toronto, et copie de tous rapports faits au gouvernement pour faire connaître l'état actuel du havre, ou pour suggérer d'autres travaux pour en empêcher la destruction.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
*Secrétaire d'Etat.*SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 22 mars 1876.

(No. 73.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 2 mars 1876 ;— demandant les documents et la correspondance entre le département de la Marine et des Pêcheries et L. J. Loranger, écr., inspecteur de pêcheries, ou toute autre personne au sujet des permis accordés ou refusés à des personnes qui voulaient pêcher dans les lacs compris dans les limites des comtés de Terrebonne, Montcalm, Joliette et Berthier, et toutes instructions données au dit L. J. Loranger ; et aussi un état indiquant les noms de toutes les personnes à qui ces permis ont été accordés et à quelles conditions ils l'ont été.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
*Secrétaire d'Etat.*SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 22 mars 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 6 mars 1876 :—
Demandant la correspondance avec le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse concernant le transport projeté de l'embranchement de chemin de fer compris entre Truro et Pictou.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 22 mars 1876.

OTTAWA, 14 mai 1874.

CHER MONSIEUR,—Relativement à notre conversation d'hier au sujet du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, je prends la liberté de faire valoir la nécessité qu'il y a pour votre gouvernement de prendre, sur la question du transfert de la ligne d'embranchement, une initiative telle qu'elle puisse assurer le succès de la politique adoptée par notre législature provinciale à sa dernière session. Comme vous le savez, on a offert au gouvernement de cette province de construire un chemin de fer depuis Annapolis jusqu'à Yarmouth, à la condition que l'embranchement compris entre la Jonction et Windsor soit transféré à la compagnie du chemin de fer Central de l'Ouest, "Western Central Railway Co."; et il a été également fait des offres par des personnes solvables, qui s'engageaient à faire une ligne de New-Glasgow au Détroit de Canso, pourvu que l'embranchement entre Pictou et Truro leur soit transféré. La province a offert une subvention de \$6,000 par mille pour le chemin de fer de l'Ouest, et une autre de \$5,000 par mille pour le prolongement à l'Est. Mais pour assurer la construction de ces lignes, il faut de toute nécessité que votre gouvernement donne aux entrepreneurs une garantie, soit au moyen d'un acte spécial ou de quelque autre manière, avant qu'ils consentent à se charger de l'exécution des travaux. Il est de la plus haute importance de décider que ces différentes lignes, dont on attend de si grands résultats, seront entreprises et terminées dans le plus court délai possible, et c'est pour cette raison que j'insiste respectueusement, de la part du gouvernement de cette province, sur la nécessité d'adopter toutes les mesures les plus propres à assurer le succès de la politique adoptée par notre législature pendant la dernière session.

J'ai l'honneur d'être votre dévoué,

W. ANNAND.

Hon. A. MACKENZIE.

MINUTE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 17 juin 1874.

Le comité du Conseil a l'honneur de faire rapport:—

Qu'il a pris en considération la demande de l'honorable Wm. Annand, agissant pour et au nom de la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est, "Eastern Counties Railway Company"—qui sollicite en sa faveur le transfert de l'embranchement du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse compris entre Truro et Pictou, et en même temps spécialement chargé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse d'exposer que cette compagnie possède son approbation aux termes des actes de la Nouvelle-Ecosse faits et passés dans le but d'encourager la construction de certains chemins de fer. Que cette demande est ainsi présentée au gouvernement du Canada en vertu d'une résolution adoptée par la Chambre des Communes le 19ème jour de mai 1874.

"Que le gouvernement soit autorisé à négocier, durant la vacance du Parlement pour le transfert du chemin de fer de Truro à Pictou à quelque compagnie dûment reconnue, à condition que cette compagnie prolongera le dit chemin de fer depuis New-Glasgow ou Pictou jusqu'au détroit de Canso, ou à quelque place au Cap-Breton, dans un certain temps spécifié, ce transfert devant être sujet à l'approbation du Parlement à la prochaine session."

Que le comité a reçu l'assurance que la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est entend de bonne foi poursuivre la construction d'un chemin de fer depuis New-Glasgow à l'est, jusqu'au détroit de Canso et à Louisbourg au Cap-Breton. Le comité, en conséquence, recommande que le dit embranchement depuis Truro à Pictou soit transféré à cette compagnie aux conditions suivantes, savoir:—

1. Que la dite compagnie devra s'engager de construire, achever et équiper un chemin de fer, dont la voie aura quatre pieds huit pouces et demi de large, depuis New-Glasgow ou ses environs jusqu'au Port de Louisbourg au Cap-Breton, dans l'espace de trois ans, à compter du premier jour de juillet immédiatement prochain, et que ce chemin, à l'expiration de ce délai, devra être prêt à l'exploitation.

2. Que la compagnie, dans les six mois à compter de cette date, devra établir d'une manière convenable, à la satisfaction du gouvernement du Canada, qu'elle est capable de poursuivre avec vigueur la construction de cette ligne depuis New-Glasgow ou ses environs, jusqu'au port de Louisbourg ci-dessus mentionné, et qu'elle devra en faire faire le tracé et qu'elle devra commencer effectivement et d'une manière sérieuse les travaux de construction dans un an à compter du dit premier jour de juillet immédiatement prochain.

3. Que la compagnie, le premier jour de janvier de l'année que l'on comptera 1876, ou plus tôt, à la discrétion du gouvernement du Canada, devra s'engager d'accepter le dit embranchement depuis Truro jusqu'à Pictou, et depuis et après cette date, ou plutôt comme ci-dessus, elle devra le pourvoir d'un matériel roulant, l'équiper et l'exploiter d'une manière efficace, et elle devra aussi tenir et maintenir la voie ainsi que le matériel roulant et autres accessoires en bon état de réparation et de fonctionnement, aux propres frais et dépens de la dite compagnie, qui devra imposer les péages et percevoir les recettes pour son propre bénéfice et avantage.

4. Qu'aussitôt que la compagnie aura achevé la ligne, tel que ci-dessus mentionné, depuis New-Glasgow ou ses environs, jusqu'au dit port de Louisbourg, le dit embranchement depuis Truro jusqu'à Pictou, appartiendra en propre à la dite compagnie.

5. Que cet arrangement devra être sujet à l'approbation du Parlement.

6. Que la compagnie donnera son assentiment à cet arrangement en apposant son sceau officiel à l'ordre en Conseil, qui le contiendra.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

A l'honorable
Ministre des Travaux Publics,
etc., etc., etc.

OTTAWA, 20 juillet 1874.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous transmettre ci-inclus copie d'un ordre en Conseil, approuvé le 17 du mois dernier, relativement au transfert de cette partie du chemin de fer Intercolonial compris entre Truro et Pictou, N.-E., à la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est, et de vous prier de communiquer à l'honorable M. Annand, agissant pour et au nom de cette compagnie, les conditions auxquelles ce transfert doit s'opérer.

J'ai, etc.,

A l'honorable

Secrétaire d'Etat, Ottawa.

F. BRAUN,

Secrétaire.

OTTAWA, 9 décembre 1874.

A l'hon. Alexander Mackenzie, Premier Ministre, Canada :

Relativement au mémoire que l'honorable M. Annand a eu l'honneur de soumettre le 17 de juin dernier à l'honorable Conseil Privé du Canada, au sujet du prolongement du chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse, ainsi qu'à la minute du Conseil de votre gouvernement en réponse à ce mémoire et portant la même date, nous prenons aujourd'hui la liberté de vous communiquer ci-inclus une lettre de MM. Schrieber et Burpee, en date du 20 octobre dernier, et adressée au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, lettre dans laquelle ils refusent, au nom de la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est, pour les raisons qui s'y trouvent mentionnées, de construire le chemin projeté depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg.

Nous prenons la liberté de vous transmettre ci-incluse la minute du Conseil du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, du 19 octobre dernier, autorisant l'honorable M. Annand et l'honorable H. W. Smith, deux des membres de l'Exécutif, de faire connaître au gouvernement du Canada la décision adoptée par la dite compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est, au sujet de la construction d'une ligne depuis New-Glasgow jusqu'à Canso aux conditions qui lui furent en premier lieu proposées. De la part du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, nous devons insister respectueusement sur le fait que le gouvernement du Canada approuve l'offre faite par la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est de construire une ligne depuis New-Glasgow jusqu'à Canso aux termes et conditions proposés par cette compagnie.

W. ANNAND,

HENRY W. SMITH.

HALIFAX, 20 octobre 1874.

A l'hon. William Annand, Premier Ministre du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Nous prenons la liberté d'attirer votre attention sur le fait que le 13 juillet dernier nous nous sommes entendus avec D. J. Kennelly, écr., qui s'est alors engagé comme représentant certains capitalistes en Angleterre, de nous procurer, dans l'espace de trois mois de calendrier à compter de cette date, les fonds nécessaires pour construire une ligne de chemin de fer depuis New Glasgow jusqu'à Canso, ainsi que depuis Canso jusqu'à Louisbourg, en vertu de la charte accordée à la compagnie du chemin de fer des comtés de l'Est. Depuis cette époque nous avons constamment été en correspondance avec lui, et nous n'avons nullement lieu d'espérer que ses démarches à cet égard vont obtenir un résultat satisfaisant; et de plus, comme il s'est déjà écoulé au delà de quatre mois depuis que M. Kennelly a pris cet engagement avec nous, nous profitons aujourd'hui de cette occasion pour vous faire savoir qu'en notre qualité de représentants de la compagnie du chemin de fer des comtés de l'Est nous n'avons aucun espoir de pouvoir construire cette ligne jusqu'à Louisbourg. Mais en même temps, nous devons vous faire observer que nous sommes entièrement disposés à fournir immédiatement des cautions, et à commencer de suite la construction de la ligne depuis New Glasgow jusqu'au Détroit de Canso, tel que nous l'avons en premier lieu proposé.

Nous demeurons, etc.

E. R. BURPEE,

COLLINGWOOD SCHRIEBER,

Par E. R. BURPEE,

Minute d'un Ordre en Conseil passé à Halifax le 29ème jour d'octobre 1874.

Considérant que Messieurs Schreiber et Burpee, ont, dans leur lettre du 20 octobre dernier, fait connaître au gouvernement que l'encouragement qui leur a été accordé par l'Acte de la Nouvelle-Ecosse, ainsi que par les offres du gouvernement fédéral, tel qu'énoncé dans sa dépêche du 17 juin dernier, n'avaient pu assurer la passation du contrat pour continuer la ligne depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg, et considérant de plus que la compagnie du chemin de fer de l'Est se montre encore disposée, aux termes de la première proposition qu'elle a faite au gouvernement de construire et d'équiper un chemin de fer depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, à condition qu'elle reçoive la subvention promise par la législature de la Nouvelle-Ecosse, et qu'elle obtienne du gouvernement du Canada le transfert de l'embranchement compris entre Truro et Pictou,—Il est recommandé que les honorables Wm. Annand et H. W. Smith soient nommés comme délégués auprès du gouvernement fédéral, pour lui exposer l'impossibilité qu'il y a de construire le chemin de fer jusqu'à Louisbourg avec l'encouragement que l'on offre aujourd'hui, et pour insister auprès du dit gouvernement afin qu'il accepte la proposition qui a été faite par la compagnie de chemin de fer de l'Est de construire la ligne depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, aux termes et conditions qu'elle a en premier lieu proposés.

Pour copie conforme,

H. CROSSKILL,
Greffier intérimaire du Conseil.

OTTAWA, 11 novembre 1874.

CHER MONSIEUR,—Vous voudrez bien observer d'après la copie ci-incluse de la lettre de M. Kennelly, qu'il est encore sous l'impression que le chemin pourrait se construire jusqu'à Louisbourg, si l'on pouvait obtenir la possession du chemin du gouvernement dans le but de réaliser les fonds de la manière qu'il a proposé de le faire.

D'après votre lettre, contenant sous pli celle des entrepreneurs, MM. Schreiber et Burpee, il paraîtrait qu'ils considèrent que l'entreprise ne laisse aucun espoir quelconque; et il est un peu surprenant de voir que M. Kennelly, ainsi que ceux qui agissent de concert avec lui, sont encore sous l'impression que toute la ligne jusqu'à Louisbourg pourrait se construire, si l'on obtenait la possession du chemin du gouvernement dans le but de réaliser les fonds de la manière qui est indiquée, et veuillez aussi remarquer que la population du Cap-Breton pourrait se plaindre à la prochaine session que nous lui avons ôté ce chemin sans aucune raison valable. Ayez la bonté de faire disparaître, s'il est possible, cette difficulté, afin que toutes les parties intéressées puissent admettre l'impossibilité qu'il y a de prolonger à présent le chemin à l'ouest du Détroit de Canso.

Votre respectueux,

Honorable W. ANNAND,
Halifax, N.-E.

A. MACKENZIE.

HALIFAX, 19 novembre 1874.

CHER MONSIEUR,—Aussitôt après la réception de votre note du 11 courant, contenant sous pli copie d'une lettre de M. D. J. Kennelly du 27 du mois dernier, j'ai télégraphié à M. E. R. Burpee, l'un des membres de la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est, le priant de se rencontrer avec le Conseil Exécutif de cette province, afin que le Conseil put s'assurer s'il était encore disposé, avec ses associés, à construire le chemin projeté depuis Louisbourg jusqu'à New-Glasgow aux conditions mentionnées par M. Kennelly dans la lettre qu'il vous avait adressée.

M. Burpee s'est rendu hier au Conseil, et après que la question eût été discutée sous toutes ses faces, il a soumis une lettre, dont copie est ci-incluse et qui contenait les vues des membres de la compagnie, qui ont reçu l'approbation de ce gouvernement. Le gouvernement tout en désirant que le chemin de fer se construise jusqu'à Louisbourg, et tout en consentant, moyennant l'approbation de la législature, que des octrois soient accordés à ce chemin pour lui venir en aide, ne peut pas, cependant, en vue d'une élection générale imminente et d'une administration qui devra nécessaire-

ment être renouvelée en partie, donner aucune garantie en fait d'octrois en argent, terres et mines, comme le demande M. Kennelly, attendu que les conditions, auxquelles on offre de construire la ligne jusqu'à Louisbourg, devront recevoir l'approbation d'un nouveau Parlement.

Il est alors évident qu'il est du devoir du gouvernement, sous les circonstances, surtout si l'on considère que toute notre législation sur la question du prolongement à l'Est, a porté sur ce point, de faire tous ses efforts pour que le chemin de fer depuis New-Glasgow jusqu'à Canso soit commencé immédiatement; et dans mon opinion une pareille entreprise ne peut avoir lieu que dans le cas où votre gouvernement co-opérera avec le nôtre, et en garantira le succès par le transfert de l'embranchement de Truro à Pictou, d'après l'arrangement conclu entre vous-même et les représentants accrédités de ce gouvernement, à Ottawa, le 10 du courant. Je puis ajouter que le Conseil est tout à fait disposé à favoriser, par tous les moyens en son pouvoir, et quand il en sera temps, l'introduction de la législation nécessaire pour assurer le prolongement de la ligne jusqu'à Louisbourg; mais le Conseil se voit obligé, et par les dispositions législatives adoptées à la dernière session, et par l'expression presque unanime de l'opinion des représentants de la Nouvelle-Ecosse dans la Chambre des Communes, de faire tous les efforts qu'il lui est possible pour assurer immédiatement la construction du chemin de fer depuis New-Glasgow jusqu'à Canso.

Votre dévoué,

Honorable A. Mackenzie.

W. ANNAND.

HALIFAX, 18 novembre 1874.

MON CHER MONSIEUR,—Relativement à l'entrevue que j'ai eue aujourd'hui avec les membres de votre gouvernement au sujet du prolongement du chemin de fer des Comtés de l'Est, et aux lettres qu'a écrites D. J. Kennelly, écr., de Londres, et dont l'une, en date du 3 novembre, est adressée à vous-même, et l'autre, en date du 27 octobre, au premier ministre du Canada, je prends la liberté, tant au nom de M. Collingwood Schrieber qu'au mien propre, de vous informer que nous serons toujours prêts à seconder M. Kennelly et ses associés dans la mise à exécution d'aucun projet praticable pour le prolongement de la ligne que nous avons offert de construire depuis New-Glasgow jusqu'au Détroit de Canso, et de là jusqu'à Louisbourg; pourvu que tel projet rencontre l'approbation du gouvernement et de la législature de la Nouvelle-Ecosse, et que nous commencerons les travaux aussitôt que les dispositions législatives nécessaires à cet égard auront été adoptées. Cette offre est faite à condition que le transfert de l'embranchement de Truro à Pictou soit immédiatement garanti à la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est, vu qu'elle construira la ligne depuis New-Glasgow jusqu'au Détroit de Canso. Ce transfert opéré, nous serons prêts à commencer immédiatement les travaux.

J'ai etc.,

A l'honorable Wm. ANNAND,
Premier Ministre, Nouvelle-Ecosse.

E. R. BURPEE.

OTTAWA, 8 octobre 1874.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 16 du mois dernier, au sujet du chemin de fer projeté depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg, avec le mémoire de M. Laing, qui l'accompagnait.

Les demandes que vous faites, sont: Premièrement:—Que le gouvernement fédéral donne une garantie de 5 pour cent pour le total ou une partie de la balance en argent nécessaire pour la construction de la ligne:—Secondement: Que le gouvernement, sans opérer un transfert absolu de l'embranchement de Pictou à Truro, permette à votre compagnie de l'hypothéquer, à condition que la somme réalisée par cette hypothèque sera obtenue conjointement par le gouvernement et la compagnie, et employée en paiements des travaux, d'après les certificats des ingénieurs.

Comme je vous l'ai dit, lorsque vous vous trouviez ici, il serait tout à fait impossible, à mon avis, que le gouvernement put s'engager à vous aider à construire ce

chemin autrement qu'en disposant de l'embranchement de Pictou à Truro en faveur de toute compagnie, qui entreprendrait de faire cette ligne et de l'achever. Vous voudrez bien remarquer que, si le gouvernement fédéral vient en aide à un chemin de fer quelconque dans votre province, il devra également favoriser d'autres lignes dans d'autres parties du pays, ce qui aura pour résultat de mettre le gouvernement constamment aux prises avec des intérêts sectionnaires, qui réclameront aussi de l'aide, ou ce qui nécessitera l'introduction d'une loi générale concernant tous les chemins de fer et embrassant toutes sortes de systèmes proposés pour leur construction. Je ne suis pas disposé à faire rien de semblable, surtout lorsque les provinces du Nouveau-Brunswick, Québec et Ontario, à l'égal de la Nouvelle-Écosse, sont entrées résolument avec leurs propres ressources dans la construction des voies ferrées.

Quant à l'autre question, il est possible que nous puissions nous en occuper, mais vous voudrez bien remarquer qu'en permettant à votre compagnie d'hypothéquer le chemin de fer, nous transférerons par là même cette ligne, ce qui serait en opposition avec les termes de l'ordre en conseil, ainsi qu'avec l'autorisation que nous a donnée le Parlement de passer tel ordre. M. Annand et vous-même, je crois, avez admis que le fait que le gouvernement consentait à transférer ce qui est assurément l'une des parties de son réseau de chemin de fer, qui rapporte les recettes les plus considérables, pourrait par cela seul établir le crédit de la compagnie, du moins jusqu'à la concurrence de la valeur de cette ligne. On pourrait adopter quelque plan propre à garantir ultérieurement, avec cette partie du chemin, l'émission de bons d'une certaine classe; ce qui aurait réellement le même effet que le mode que vous proposez.

Je vous fais néanmoins ces observations quelque peu à la hâte, attendu que je désire vous faire connaître le plus promptement possible quelles sont les vues du gouvernement au sujet de cette question, et comme nous ne pouvons, dans tous les cas, adopter aucune mesure à cet égard sans avoir obtenu de plus amples pouvoirs du Parlement, il suffira peut-être pour le présent d'ajouter que je serai heureux de recevoir de votre part de nouvelles observations sur le mode particulier de tirer parti de l'embranchement de Pictou pour la construction de cette ligne.

Quant à la garantie que l'on demande au gouvernement, je crois, cependant, que l'on peut regarder cette question comme définitivement réglée, car je crains qu'il ne soit pas possible de l'accorder.

Votre dévoué, etc.

D. J. KENNELLY, écr.,
8, Union Court, Old Broad Street,
Londres, E. C.

A. MACKENZIE.

8, UNION COURT, OLD BROAD STREET,
LONDRES, E. C., 3 novembre 1874.

MON CHER MONSIEUR,—Peu de temps après votre départ de Londres, j'ai pu entreprendre des négociations pour la construction de la ligne depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg à des conditions beaucoup plus favorables que celles qui se trouvaient sous considération, lorsque vous avez laissé Londres, et comme j'ignore quel est aujourd'hui votre secrétaire provincial, j'ai mis la communication officielle que j'adresse à votre gouvernement dans la lettre que je vous écris, en vous priant de vouloir bien la lui faire parvenir pour moi.

M. Samuel Laing, M. P., qui est le président de l'administration des actions et débetures de chemin de fer—Railway Share and Debenture Trusts—ainsi que du chemin de fer de Londres et Brighton, et autres personnages influents, se sont joints à moi pour la construction du chemin de fer, confiée à MM. Burpee et Schrieber comme entrepreneurs. Inutile pour moi d'entrer dans les détails de cette affaire, qui vous seront soumis d'une manière officielle; j'ai, néanmoins, l'espoir, comme vous n'ignorez pas combien j'ai dû lutter dans les temps difficiles et les circonstances défavorables, présentés d'un côté par le marché monétaire de Londres, et de l'autre par la position particulière où je me trouvais placé, par suite du fait que je ne possédais aucune assurance positive de la part de votre gouvernement à l'égard de la subvention qui

serait accordée au chemin de fer depuis Canso jusqu'à Louisbourg, que vous nous accorderez toute l'assistance possible pour faire adopter l'extension indispensable de l'Acte déjà passé en faveur de MM. Burpee et Schrieber.

L'honorable M. Mackenzie, premier ministre du Canada, a accueilli d'une manière assez favorable la communication que je lui ai adressée sur la question de permettre à la compagnie d'utiliser la ligne de Pictou dans le but de réaliser les fonds nécessaires, sans toutefois lui faire un transfert absolu.

Ce que nous demandons c'est que la somme, réalisée par l'hypothèque, soit retenue par le gouvernement pour être payée à l'entrepreneur de la compagnie à mesure que l'ouvrage sera fait, et d'après les certificats de l'ingénieur du gouvernement. Nous préférons cependant, que le gouvernement réalisât l'emprunt en hypothéquant le chemin lui-même.

Nous croyons que le capital dans l'acte déjà passé suffirait, savoir, 25,000 actions de \$100 ou de £20, faisant £500,000.

Dans l'espérance que vous nous accorderez l'aide que nous demandons pour le succès de l'entreprise,

Je demeure, mon cher monsieur,

Votre très dévoué,

A l'honorable W. ANNAND, Halifax.

D. J. KENNELLY.

P. S.—Nous apprenons que notre chemin de fer (local) de Louisbourg sera prêt pour le mois de mars et qu'il y aura deux bassins pour les navires tirant vingt-cinq pieds d'eau.

8, UNION COURT, OLD BROAD STREET,

LONDRES, 3 novembre 1874.

MONSIEUR,—Relativement aux différentes entrevues que j'ai eu l'honneur d'obtenir, lors de ma récente visite en Canada, avec les membres de l'Exécutif de la Nouvelle-Ecosse en conseil, dans le but d'obtenir une subvention pour la construction d'un chemin de fer depuis Canso jusqu'au port de Louisbourg, en vertu de la minute du Conseil passée à Halifax le 9ème jour de juin 1874, et jointe au rapport du comité du Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 15e jour de juin 1874.

Je prends maintenant la liberté de vous transmettre ci-inclus une lettre en original de Samuel Laing, écrivain, M.P., écrite tant pour lui-même que pour d'autres, ainsi que pour et au nom de l'Administration des Actions et Débentures de chemins de fer, — lettre par laquelle il entreprend à certaines conditions de construire le chemin de fer projeté depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, et de là jusqu'au port de Louisbourg.

Les conditions sont qu'il soit accordé par la législature de la Nouvelle-Ecosse une subvention d'un caractère analogue à celle contenue et énoncée dans une lettre en date du 11 juin 1874, que j'ai écrite et adressée à l'hon. W. Annand, premier ministre du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Mais quant à ce qui regarde la ligne de Pictou à Truro, le gouvernement soit du Canada ou de la Nouvelle-Ecosse, devra effectuer sur ce chemin un emprunt, dont le produit sera employé, au début de l'entreprise, à payer les travaux faits sur la ligne, d'après les certificats de l'ingénieur du gouvernement.

En conséquence, afin de seconder l'association puissante maintenant organisée pour la construction du chemin de fer projeté depuis New-Glasgow jusqu'au port de Louisbourg, et de profiter en même temps de la clause 2 du rapport du comité du Conseil Privé, je demande bien humblement, tant en mon nom qu'au nom de mes collègues, que la législature veuille bien passer un acte nouveau ou ayant plus d'extension, conformément au chapitre 62 de 1874, dans le but d'accorder la subvention, qui y trouve mentionnée.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

Tant pour d'autres que pour moi-même,

A l'hon. Secrétaire Provincial

D. J. KENNELLY.

du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, Halifax.

11 novembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai été chargé par M. Mackenzie d'accuser réception de votre lettre en date du 29 du mois dernier, au sujet du chemin de fer projeté depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg; et de vous informer en réponse que les entrepreneurs ont envoyé une communication formelle, dans laquelle ils se déclarent incapables d'entreprendre les travaux spécifiés dans l'ordre en Conseil du 17 juin dernier; et comme le gouvernement local a annoncé d'une manière officielle qu'il ne pouvait pas adhérer à la demande contenue dans votre première lettre, l'Exécutif sera obligé, avant la réunion du Parlement, de considérer quels changements il faudra faire et introduire dans un nouvel ordre en Conseil, afin de pouvoir assurer la construction du chemin à quelque point intermédiaire, si on ne le construit pas dans toute sa longueur.

M. Mackenzie a fait transmettre copie de votre lettre du 29^{ème} jour d'octobre à M. Annand, en le priant de vouloir bien lui faire connaître le plus promptement possible les vues de son gouvernement.

Votre très-humble,

WM. BUCKINGHAM.

A. D. J. KENNELLY, Ecr.,
8, "Union Court, Old Broad Street,"
Londres.

11 novembre 1874.

CHER MONSIEUR,—Vous voudrez bien observer d'après la copie ci-incluse de la lettre de M. Kennelly qu'il est encore sous l'impression que le chemin pourrait se construire jusqu'à Louisbourg, si l'on pouvait utiliser le chemin du gouvernement dans le but de réaliser les fonds de la manière qu'il propose de le faire.

D'après votre lettre, contenant sous pli celle des entrepreneurs, MM. Schriber et Burpee, il semblerait qu'ils considèrent que l'entreprise ne laisse aucun espoir quelconque; et il est quelque peu surprenant de voir que M. Kennelly, ainsi que ceux qui agissent de concert avec lui, sont encore sous l'impression que toute la ligne jusqu'à Louisbourg pourrait se construire, si l'on obtenait la possession du chemin du gouvernement dans le but de négocier un emprunt d'argent de la manière qui est indiquée; et veuillez en même temps remarquer que la population du Cap-Breton pourrait se plaindre, à la prochaine session, que nous lui avons ôté ce chemin sans aucune raison valable. Ayez donc la bonté de faire disparaître, s'il est possible, cette difficulté, afin que toutes les parties intéressées puissent admettre l'impossibilité qu'il y a de prolonger à présent le chemin au delà du Détroit de Canso.

Votre dévoué,

A. MACKENZIE.

Hon. W. ANNAND,
etc., etc., etc.,
Halifax.

8, UNION COURT, OLD BROAD STREET,
LONDRES, E. C., 25 novembre, 1874.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, que vous m'avez fait parvenir par M. Buckingham, m'informant que les entrepreneurs du chemin de fer projeté depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg avaient adressé une communication formelle, par laquelle ils se déclaraient incapables d'entreprendre les travaux spécifiés dans l'Ordre en Conseil du 17 juin dernier, et, de plus, que le gouvernement local avait annoncé d'une manière officielle qu'il ne pouvait adhérer à la demande contenue dans ma première lettre, et vous priait respectueusement de vouloir bien ajourner l'introduction de tout changement dans l'Ordre en Conseil déjà passé, en ce qui concerne le transfert de l'embranchement de chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse de Truro à Pictou, dans le but de construire la ligne projetée depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg, pour les raisons suivantes :—Que la proposition que j'ai énoncée comme alternative dans ma lettre du 16 septembre est maintenant acceptée par M. Lairg et autres, comme vous avez pu l'apprendre par ma lettre du 5 courant, dans laquelle je vous ai adressé pour votre information copie des communications par lui faites à cet égard.

De plus, comme vous pourrez le voir par les copies ci-annexées des lettres adressées à l'honorable M. Annand et au secrétaire provincial du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en date du 3 courant, M. Annand, lors de son départ de Londres, ignorait que M. Laing eut adhéré à cette proposition, qui consiste à réclamer du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse une subvention de £1,000 par mille, 450,000 acres de terre de la Couronne, avec la faculté de choisir et d'exploiter, moyennant le paiement d'un droit régulier, 150,000 acres de terrains miniers, comprenant cette partie de la subvention que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse m'a donné à entendre, d'une manière non-officielle, qu'il serait disposé à recommander au Parlement d'accorder, pour tenir lieu des droits régaliens provenant de l'exploitation des bassins de houille au Cap-Breton, avec de plus l'entente que l'on tirerait parti du chemin de fer de Pictou à Truro d'après le mode proposé dans la lettre en date du 5 courant, que je vous ai adressée, et qui, je le présume, vous sera parvenue avant aujourd'hui. Je me permettrai d'ajouter que le tracé de la ligne entre Louisbourg et Canso est maintenant achevé.

Qu'il me soit également permis de vous faire observer que depuis ces jours derniers j'ai appris que certains individus avaient fait circuler beaucoup de faux rapports à notre préjudice à Halifax, d'abord, en cherchant à associer le nom de M. Gisborne et ses spéculations avec la compagnie du Cap-Breton, et ensuite, en amalgamant la compagnie du Cap-Breton avec notre compagnie dans le but de construire la ligne depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg.

Quant à M. Gisborne, tous ses rapports avec la compagnie du Cap-Breton consistent simplement à en être l'un des actionnaires et à se trouver en même temps l'entrepreneur chargé de construire le chemin de fer local depuis la Jonction Lornay jusqu'à Louisbourg; et pour ce qui regarde la compagnie du Cap-Breton, cette compagnie n'a pas de rapports avec la nôtre pour la construction de la ligne dont il est aujourd'hui question.

Relativement à la position de M. Laing et de ses collègues, je me contenterai de faire observer qu'ils sont avantageusement connus à Londres, par le rang très élevé qu'ils occupent dans le monde financier.

Je demeure, cher monsieur,

Votre très dévoué,

D. J. KENNELLY.

A l'hon. A. MACKENZIE,
Premier ministre du gouvernement du Canada,
Ottawa.

“ 8, UNION COURT, OLD BROAD STREET,
LONDON, 28 novembre 1874.

CHER MONSIEUR,—Dans la communication que j'ai eu l'honneur de vous adresser hier, j'ai omis de mentionner le fait que je n'avais reçu ni des entrepreneurs ni du gouvernement local à Halifax aucun avis quelconque qu'ils se proposaient de vous informer qu'ils ne pouvaient pas entreprendre les travaux spécifiés dans l'ordre en Conseil, ni d'adhérer aux conditions posées dans ma lettre;—et de plus, maintenant que les malles d'Halifax viennent d'être distribuées ici, je me trouve encore sans aucun renseignement quelconque de leur part, ce qui me réduit à trouver dans votre lettre la connaissance de faits, qui raisonnablement, auraient dû m'être communiqués, à mon avis, soit par l'honorable M. Annand, soit par d'autres officiers de son gouvernement. Ce silence, il est vrai, peut jusqu'à un certain point s'expliquer par le fait que ma lettre du 3 courant, contenant l'exposé des offres faites par M. Laing, serait parvenue à Halifax si peu de temps avant le départ de la malle du 17 courant, qu'il eût été impossible de la prendre en considération; quoi qu'il en soit, comme j'ai écrit aux entrepreneurs le 26 octobre, pour les informer que j'étais entré en négociation avec M. Laing, et comme je leur avais adressé quatre jours plus tard une dépêche par le câble pour les prévenir au moyen d'un chiffre convenu, que j'avais organisé une compagnie qui consentirait à accepter des terres au lieu de droits régaliens provenant

de l'exploitation de bassins houillers, je me perds en conjectures pour expliquer la cause du silence que l'on a observé à cet égard depuis le 30 du mois dernier, date de ma dépêche transmise par le câble, jusqu'à ce jour, à moins de supposer qu'avant d'en venir à aucune décision définitive, on eût préféré des détails complets, qui n'auraient pas pu, néanmoins, parvenir à leur adresse avant le 15. ou le 16 du courant.

Mais comme le délai de six mois posé dans l'ordre en Conseil, pendant le cours duquel je dois établir à la satisfaction du gouvernement fédéral, que nous pouvons construire le chemin depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg, devra expirer vers le milieu du mois de décembre prochain, il est alors indispensable que je prouve de suite d'une manière satisfaisante à votre gouvernement qu'il y a moyen de construire ce chemin, afin que l'aide offerte par le transfert de l'embranchement de Picton à Truro ne s'étende pas seulement à la construction de la ligne jusqu'à Canso, ou à quelque autre endroit du Cap-Breton, mais qu'elle doive s'appliquer à toute la longueur du chemin de fer jusqu'au port de Louisbourg.

Pour établir ma preuve j'ose entrer dans certains détails, et, dans les circonstances où se trouve placée cette entreprise, je sollicite de votre part un examen impartial, qui, d'après l'intégrité reconnu qui vous guide dans les hautes fonctions officielles que vous remplissez si dignement, me sera accordé, comme j'en ai la conviction.

En janvier dernier, sur les instances du bureau de la compagnie du Cap-Breton, alors formée par l'amalgamation de trois associations organisées pour l'exploitation des mines au Cap-Breton, j'acceptai la charge de directeur-gérant de cette compagnie.

Peu de temps après, j'appris qu'un acte avait été passé par le gouvernement local pour la construction d'un chemin de fer depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg, mais que cet acte devait bientôt expirer.

Convaincu qu'une telle ligne serait indirectement d'une très grande importance pour la compagnie du Cap-Breton, et apprenant que toutes les tentatives que l'on avait faites pour obtenir le capital nécessaire à sa construction, avec la subvention promise, avaient échoué, je réunis quelques amis et certains actionnaires de la compagnie du Cap-Breton, et il fut alors souscrit £2,000 pour faire l'exploration de la ligne projetée.

M. Gisborne, qui s'en retournait alors au Cap-Breton, fut prié de faire tous ses efforts pour obtenir la continuation de l'Acte avec une subvention plus avantageuse, et ce préalablement à mon arrivée à Halifax, qui devait avoir lieu en avril ou dans les premiers jours de mai.

Certaines circonstances retardèrent mon arrivée jusqu'au 17 mai, alors que la législature locale avait été prorogée.

Je ne vous fatiguerai pas par la récapitulation de ce qui eût lieu dans mes entrevues avec les membres du gouvernement local ni de ce qui se passa ensuite à Ottawa, mais je me permettrai d'énumérer quelques-uns des arguments que je fis valoir en présence des membres du Conseil Privé à Halifax, afin d'obtenir quelque concession plus étendue que celle énoncée dans la minute qu'ils eurent la bienveillance de passer en ma faveur.

Je les informai que je représentais non la compagnie du Cap-Breton, mais une association de personnes étrangères à cette compagnie.

Je leur déclarai que je croyais que le chemin de fer depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg serait indirectement d'un grand avantage pour la compagnie du Cap-Breton.

Je leur fis observer que l'industrie houillère du Royaume-Uni était des plus avantageuses, lorsqu'on pouvait en faire l'exploitation concurremment avec la fonte, du fer et autres minerais.

Je leur déclarai que j'étais d'opinion que l'industrie houillère du Cap-Breton, d'après sa position isolée et autres circonstances, devait nécessairement être en souffrance, à moins d'être stimulée par le voisinage de ses compagnes ordinaires, telles que les fonderies ou autres usines.

Je les informai que j'avais eu une entrevue avec M. Bennett, à St. Jean, Terre-neuve, dans le but d'engager cet industriel à fondre son minerai de cuivre à Louisbourg, et qu'il s'était montré très-bien disposé en faveur de l'entreprise et qu'il serait prêt à donner son concours pour l'établissement de hauts-fourneaux convenables.

Je leur exposai que tant que le pays ne serait pas sillonné d'un chemin de fer, comme celui qu'on se proposait de construire, les capitaux nécessaires pour l'exploitation des mines, n'abonderaient pas, car dans des pays avancés comme l'Angleterre et l'Ecosse, l'on n'osait pas se livrer à l'exploitation des mines, si l'on ne se trouvait pas à proximité d'une ligne de chemin de fer.

Je leur fis sentir qu'une politique bien entendue et libérale dans un cas semblable aurait pour résultat d'obtenir les capitaux nécessaires au développement des grandes ressources naturelles de cette partie de la province, tout en enrichissant le trésor du gouvernement par le paiement des droits régaliens.

Je leur fis observer de plus que celle des industries du Canada, qui était la plus importante, ou qui promettait de le devenir, se trouvait, faute de communication par voie ferrée, dans un état d'isolement et sans rapport aucun avec le Canada. En outre, je leur dis que je n'exprimais pas ces opinions, sans quelque connaissance de cause, attendu que j'avais été le directeur-gérant de l'un des plus considérables et des plus importants établissements de l'Ecosse, engagés dans l'exploitation des mines et la fabrication des produits chimiques, c'est-à-dire dans les usines de paraffine de Young, connus anciennement comme les fabriques de produits chimiques de Bathgate—Bathgate Chemical Works—mais qui avaient aujourd'hui considérablement étendu leurs opérations, établissements où l'on consommait, en charbon seulement, pour les besoins de la fabrication et de l'exploitation des mines, 130,000 tonnes par année.

Je les prévins que je ne venais pas les trouver dans aucun but philanthropique ; au contraire, que j'avais de grands intérêts en jeu dans la compagnie du Cap-Breton, et que la construction du chemin de fer projeté contribuerait à leur donner une plus grande valeur.

Comme directeur d'une machine munie de fûts diamantés pour constater la présence des minéraux, j'avais l'espérance, tout en réalisant des bénéfices tant pour moi-même que pour le gouvernement, de découvrir et d'exploiter les richesses cachées de cette partie de la Nouvelle-Ecosse.

D'autre part, je leur exposai la ferme conviction que j'avais que Louisbourg, avec du charbon de terre et du fer à bon marché, serait nécessairement le port de mer du St. Laurent, qui recevrait l'immense commerce devant descendre par la voie des nouveaux canaux projetés ; et comme le trafic provenant du transport des passagers, tendait à se diriger vers Louisbourg, qui offrait la route la plus courte par mer, que cette ville finirait par devenir le grand port transatlantique pour le transport des malles et des passagers.

Finalement, après être revenu d'Ottawa, j'informai le Conseil que le gouvernement fédéral ne pouvait accorder pour toute subvention que le transfert de la ligne de Pictou et les constructions du havre qui étaient nécessaires ; mais que le gouvernement local, tout en exprimant le désir qu'il avait d'offrir une aide raisonnable, se trouve incapable, vu le défaut d'autorisation de la part du Parlement, de préciser quelle serait la subvention depuis Canso jusqu'à Louisbourg.

J'exposai que cette décision avait pour effet manifeste de me faire perdre les avantages qui m'avaient été concédés par la minute du Conseil passée à Ottawa, et que de fait j'allais m'en retourner en Angleterre avec une perspective beaucoup moins encourageante qu'auparavant.

Néanmoins, voyant que je ne pouvais déloger le gouvernement local de la position où il s'était retranché, je me procurai des copies attestées des minutes, et je partis pour l'Angleterre, emportant également avec moi un contrat passé avec MM. Burpee et Cie., pour la construction de toute la ligne, à raison de £4,450 pour chaque mille de chemin fait et équipé conformément à la spécification du gouvernement, et sujet aux certificats des ingénieurs du gouvernement—pourvu que je pusse réussir à organiser une compagnie dans l'espace de deux mois, ou vers le milieu de septembre dernier.

MM. Burpee et Cie., avaient eu connaissance des difficultés que j'avais eu à rencontrer avant d'obtenir ce résultat, d'abord, parce que le caractère de la minute du gouvernement local était vague et incertain, et ensuite, parce que cette époque de l'année était guère favorable, alors que les affaires à Londres étaient dans une espèce d'inactivité, par suite de l'absence de la ville de tous ceux qui s'occupaient d'opérations

financières. D'autre part, il fallait ranimer le marché monétaire sous le coup d'une certaine dépression produite par l'état des affaires de certaines lignes de chemins de fer en Canada.

Mes amis, en apprenant le résultat de ma visite en Canada, furent désappointés et cessèrent de porter intérêt à l'entreprise.

En conséquence, je dus recourir à d'autres combinaisons pour prendre mes mesures avec les entrepreneurs, mais le seul mode d'exécution qui m'ait été possible de proposer, fut celui qui, soumis à M. Burpee, ne rencontra pas son approbation, et dut être abandonné.

En fin de compte, je parvins à engager mes amis à adopter le projet sur la base sur laquelle il est aujourd'hui présenté à votre gouvernement ainsi qu'à celui de la Nouvelle-Ecosse.

Nous offrons donc de construire le chemin de fer depuis New-Glasgow jusqu'à Louisbourg en considération de la subvention qui est accordée par l'Acte déjà passé en faveur de MM. Burpee et Schriber, et la ligne depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, et de là jusqu'au port de Louisbourg pour une autre somme de \$5,000 par mille, et un octroi additionnel de 300,000 acres de terres de la Couronne, avec le privilège de choisir des terrains miniers dans une étendue de 150,000 acres, à la condition de payer nous-mêmes les droits régaliers, et de pouvoir disposer en même temps de l'embranchement de Pictou à Truro, d'après les propositions déjà faites, et ce pour les fins de cette entreprise.

Sans vouloir en aucune manière censurer la conduite tenue par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, il m'est toutefois impossible, attendu que les documents officiels en font foi, de passer sous silence le fait que l'on désire évidemment obtenir la possession de la ligne de Truro à Pictou pour la construction du chemin de fer jusqu'à Canso seulement, mais je sou mets, le plus respectueusement possible, qu'avec le même degré d'assistance de la part de votre gouvernement, le chemin de fer peut se construire sur tout son parcours jusqu'à Louisbourg, pourvu que le gouvernement local n'oppose aucun obstacle à l'exécution du projet, dont il se trouve saisi d'une manière plus officielle;

Dans une lettre antérieure, j'ai fait remarquer que l'honorable M. Annand, pendant son séjour à Londres, a été témoin des difficultés qu'il m'a fallu surmonter pour conclure des arrangements quelconques pour la construction de ce chemin de fer, et je suis convaincu, que, d'après l'expérience qu'il a acquise pendant qu'il se trouvait sur les lieux, il peut apprécier à leur juste valeur les succès qui ont couronné mes efforts et qui ont donné lieu à la lettre écrite par M. Laing.

Pour conclure, je prends la liberté d'annexer une copie d'un extrait de la lettre de M. Tremaine, I. C., chargé de faire l'exploration de la ligne depuis Canso jusqu'à Louisbourg, lettre que j'ai reçue hier et dans laquelle il mentionne que tous les travaux de campagne de cette exploration sont terminés; et tout en vous offrant mes excuses pour la longueur de cette lettre,

Je demeure, cher monsieur,

Votre dévoué,

D. J. KENNELLY,

A l'honorable A. MACKENZIE,

Premier Ministre du Gouvernement Fédéral,

Ottawa.

TRURO, Nouvelle-Ecosse, 16 novembre 1874.

CHER MONSIEUR,—Votre bienveillante lettre du 16 octobre m'a été duement remise. Je dois vous informer que j'ai terminé les travaux de campagne de l'exploration, et que j'ai complètement payé le salaire aux personnes que j'ai employées. A présent, je suis occupé à mettre de l'ordre dans mes notes avant de vous les adresser. Comme les documents originaux sont très volumineux, je présume que vous désirerez que je vous en fournisse des tracés, qui seront prêts dans quelques jours.

Je n'envoierai pas à Londres aucun plan ni profil, sans que vous m'écriviez de nouveau, vu que vous pourriez avoir des instructions spéciales à me donner. Veuillez me dire si vous désirez que je prépare une évaluation approximative des travaux à faire ainsi que de leur prix.

Je demeure,

Votre obéissant,

W. H. TREMAINE.

A. D. J. KENNELLY, écrivain,
8, Union Court, Old Broad Street,
Londres, Angleterre.

OTTAWA, 7 décembre 1874.

(Adressé par voie télégraphique d'Halifax à l'hon. M. Mackenzie.)

Lettre reçue. Schrieber et Burpee ici tous deux, qui ont refusé sans hésiter de construire le chemin de fer d'après le dernier mode par vous proposé, mais ils sont prêts de se rendre à Canso, aux termes de la lettre de Burpee du 18 maintenant approuvée par ce gouvernement et à vous adressée avec confiance; votre télégramme officiel adopté ainsi que la minute du conseil; arrangement provisoire avec Schrieber et Burpee, qui ont immédiatement dépêché un corps d'ingénieurs, actuellement occupés à faire le tracé de la ligne sur la foi du même télégramme. Les candidats du gouvernement ont posé leur candidature dans le comté de l'Est, et travaillent maintenant à leurs élections; si vous renoncez à la politique adoptée pour Canso, prévenez-nous de suite. Si vous y renoncez, ce gouvernement en justice pour lui-même sera forcé de rappeler les ingénieurs, de faire mention de la minute du Conseil et de publier toute la correspondance.

WM. ANNAND.

BUREAU DU TRÉSORIER PROVINCIAL,
HALIFAX, 7 décembre 1874.

CHER MONSIEUR,—Mon télégramme de ce jour vous aura initié au contenu de cette note, et de la lettre de MM. Burpee et Schrieber (dont copie est ci-incluse) qui refusent d'adhérer à la proposition énoncée dans votre lettre du deux courant, au sujet de la construction d'un chemin de fer à l'est partant de New-Glasgow.

J'avais conçu l'espoir que, par le fait que M. Kennelly, après diverses tentatives, n'avait pu réussir à trouver, pour la construction du chemin de fer jusqu'à Louisbourg, un mode praticable, et auquel put adhérer soit le gouvernement fédéral, soit le gouvernement local, il ne surgirait aucun nouvel obstacle capable d'empêcher la construction immédiate du chemin jusqu'à Canso, surtout lorsque je fus mis en possession de votre télégramme officiel du 25 novembre, en réponse à ma lettre du 19 du mois dernier, et qui est conçu comme suit:

"J'ai reçu instruction de vous annoncer que le gouvernement adhèrera à la nouvelle proposition qui fixe le détroit de Canso comme le terminus que devra atteindre le chemin de fer de l'Est, vu que les tentatives faites pour le prolonger au-delà ont échoué jusqu'à présent."

F. BRAUN,
Secrétaire, M. T. P.

Ce télégramme, dans l'opinion du gouvernement réglait en réalité la question quant au "terminus que devait atteindre le chemin de fer de l'Est," et en conséquence il n'éprouva aucune hésitation à communiquer ce fait à MM. Schrieber et Burpee et à annoncer à leurs amis ainsi qu'au public, qu'on allait commencer immédiatement à construire le chemin de fer jusqu'à Canso.

Comme il a déjà été dit, les ingénieurs sont sur les lieux, occupés à faire le tracé de la ligne du chemin de fer, et les candidats du gouvernement sollicitent maintenant les suffrages des électeurs dans les comtés de l'Est, forts de la promesse que le chemin jusqu'à Canso sera construit en toute certitude.

La seule raison que votre lettre assigne pour expliquer ce changement de politique, c'est qu'il s'est manifesté chez les membres de la Nouvelle-Ecosse, aux termes de cette lettre, un sentiment fortement prononcé à l'effet que le gouvernement ne devrait pas transférer l'embranchement de Truro à Pictou pour assurer la construction d'un chemin de fer jusqu'à Canso seulement. Je dois sans aucune doute accepter comme correcte pareille affirmation, mais je soumets que "ce sentiment fortement prononcé" n'a dû se manifester que chez un bien petit nombre de membres (à moins toutefois qu'ils aient récemment changé d'opinion à cet égard) et comme prouve je cite un document dans votre propre bureau, en date du 7 avril 1874, et signé par tous les membres de la Nouvelle-Ecosse, excepté Tupper, qui ne font pas partie du gouvernement, document dans lequel on trouve le passage suivant :

"Que le gouvernement fédéral soit prié de transférer l'embranchement depuis "Truro jusqu'à Pictou" au gouvernement local de cette province, dans le but d'assurer la construction d'un chemin de fer à l'Est jusqu'au détroit de Canso, qui pourra "se relier à toute ligne qui à l'avenir pourra se construire à l'est de ce point et traversera l'île du Cap-Breton."

Le plan, proposé dans votre lettre d'avoir des intérêts séparés et la possession en commun avec une compagnie non-organisée et inconnue, qui pourra peut-être construire un chemin de fer d'une longueur indéfinie d'après un tracé non-spécifié, à une époque indéterminée—sujet à toutes les éventualités qui sont indiquées—n'engagerait pas facilement aucun homme d'affaires à placer ses capitaux dans une pareille entreprise, et ne saurait être en aucune façon accepté, comme vous ne l'ignorez pas, par les personnes qui ont été portées à croire qu'elles pourraient entreprendre, au moyen d'un projet praticable, le prolongement du chemin jusqu'à Canso.

Il n'est pas possible, à mon avis, de mettre à exécution un pareil plan, et si on en presse l'adoption, le seul résultat que l'on pourra obtenir, c'est qu'il faudra, pendant des années à venir, abandonner tout espoir de voir le chemin de fer de l'Est se prolonger dans cette province.

Votre dévoué,

WM. ANNAND.

L'hon. A. MACKENZIE.

HALIFAX, 7 décembre 1874.

CHER MONSIEUR,—Sur la foi de vos divers télégrammes nous annonçant qu'on avait conclu les arrangements qui assuraient le transfert du chemin de fer de Truro à Pictou à notre compagnie, comme aide pour la construction d'une ligne depuis New-Scotland jusqu'à Canso, nous nous sommes, en conséquence, mis à l'œuvre et nous avons pris des dispositions préliminaires pour commencer les travaux. Nous sommes en frais de transporter sur le champ nouveau de nos opérations l'outillage nécessaire, emprunté à nos autres ouvrages, et même notre ingénieur est maintenant rendu sur les lieux, occupé à faire l'exploration du pays dans le but de localiser la ligne, de sorte que vous pouvez voir que nous prenions les choses réellement au sérieux, et que nous voulions nous hâter à enlever la première pelletée de terre. Les négociations entamées d'un autre côté pour nous procurer les fonds nécessaires, progressaient favorablement, vu qu'elles avaient pour base la certitude présumée que le transfert de l'embranchement de Truro à Pictou nous serait concédé.

La correspondance, échangée entre l'honorable ministre des Travaux Publics et vous-même, et que vous avez eu la bonté de nous communiquer pour notre information, nous a pris par surprise au suprême degré, et si les conditions qui s'y trouvent énoncées, sont maintenues, nos relations avec nos amis en Angleterre se trouveront gravement compromises, et nous serons accusés d'avoir fait de fausses représentations tout injustes, cependant, que soient réellement les accusations portées contre nous.

Nous avons soigneusement examiné la question sous toutes ses faces, et nous en sommes venus à la détermination d'abandonner cette entreprise, si l'on ne nous accorde pas l'embranchement de Truro à Pictou, car nous sommes convaincus que toute tentative que nous pourrions faire pour mener à bonne fin les travaux sans une telle aide ne saurait réussir.

Jusqu'à présent, tout ce que nous avons entrepris, nous l'avons exécuté consciencieusement, et nous ne désirons en aucune manière exposer notre réputation dans une entreprise, qui nous paraît devoir échouer assurément. En conséquence, nous voulons vous faire sentir, et nous désirons qu'il soit parfaitement entendu entre nous que la cession de l'embranchement de Truro à Pictou en notre faveur doit être considérée comme une condition "*sine qua non*," si vous tenez à ce que nous construisions le chemin jusqu'au Détroit de Canso. Nous serons heureux de pouvoir connaître, par votre intermédiaire, le plus tôt possible, la décision définitive que prendra le gouvernement fédéral à ce sujet.

Nous demeurons, etc.,

SCHREIBER ET BURPEE.

A l'honorable Wm. ANNAND,
Halifax.

OTTAWA, 15 décembre 1874.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 7 courant concernant le transfert de l'embranchement de Truro à Pictou, dans le but d'assurer le prolongement du chemin à l'est jusqu'au Détroit de Canso, et relativement aux télégrammes échangés entre vous et moi, je dois dire que je suis d'opinion que la proposition énoncée dans ma première lettre est une de celles que devrait accepter la compagnie des Comtés de l'Est.

Cette compagnie et le gouvernement local voulaient en effet, que l'embranchement de Truro fut utilisé pour assurer la construction du chemin jusqu'à Louisbourg. J'ai aussi constaté, depuis que vous êtes venu à Ottawa, que, malgré que le gouvernement local et les entrepreneurs de la ligne eussent décidé qu'ils ne pouvaient pas faire construire ce chemin jusqu'à Louisbourg, s'ils renonçaient à la ligne d'embranchement, d'autres personnes n'étaient pas du même avis.

M. Kennelly était partie aux négociations entamées le printemps dernier, et vous avez eu des communications avec lui dans le but d'organiser une compagnie, si vous réalisiez en Angleterre les fonds nécessaires à la construction de toute la ligne. J'ai reçu moi-même dernièrement de M. Kennelly plusieurs lettres, dont on vous a transmis des copies d'après ce que j'ai pu comprendre; dans ces lettres il prétend qu'il est capable d'exécuter les travaux d'après les termes énoncés dans la première proposition.

Le plan indiqué dans la note confidentielle que je vous ai adressée, comportait que le chemin depuis New-Glasgow jusqu'à Canso devait se commencer avec l'entente que, si l'on ne pouvait pas le prolonger à l'est au-delà de ce dernier point, l'embranchement de Truro, dans ce cas, deviendrait la propriété de la compagnie en vertu du premier engagement; mais, d'un autre côté, que si l'on pouvait prendre des arrangements, dans l'intervalle ou à une certaine époque convenue, pour continuer le chemin depuis Canso jusqu'à Louisbourg, alors les entrepreneurs ou les compagnies chargées de faire et de compléter tel prolongement, devraient partager proportionnellement tous les bénéfices provenant du transfert de l'embranchement actuellement consenti par le gouvernement en faveur de la compagnie chargée de la construction du chemin depuis New-Glasgow jusqu'à Canso. Vous vous objectez à ce plan comme proposant l'exécution d'une entreprise, dans laquelle aucun homme d'affaire ne voudrait, à votre avis, placer ses capitaux, et qui ne saurait être en aucune façon acceptée par les personnes, qui ont été portées à croire qu'elles pourraient entreprendre, au moyen d'un projet praticable, le prolongement du chemin de fer jusqu'à Canso. De plus, ce plan vous paraît être en contradiction avec le télégramme de M. Braun du 25 novembre.

Quant à moi, je ne crois pas qu'il soit du tout en contradiction avec ce télégramme. En effet, s'il est vrai (comme vous dites que c'est le cas), qu'il n'y ait aucune chance que le chemin soit prolongé jusqu'à Louisbourg, alors l'embranchement devient la propriété de la compagnie chargée de construire la ligne depuis New-

Glasgow jusqu'à Canso. D'un autre côté, s'il y a lieu de le prolonger à l'Est jusqu'à Louisbourg, alors vous devez admettre que vous étiez dans l'erreur en concluant que ce plan échouerait complètement, et s'il était juste de concéder dans le mois de juin dernier cette propriété du gouvernement pour assurer la construction de ce prolongement de la ligne, il est encore juste d'en agir ainsi aujourd'hui.

Dans le premier cas vous verrez qu'on ne fait simplement que donner suite à la première proposition ; tandis que, dans le second cas, si le mode d'exécution est impossible, vous obtenez exactement ce que vous demandez aujourd'hui.

En conséquence, je ne suis pas disposé à dire qu'il serait du devoir du gouvernement de renoncer à l'insertion de cette disposition dans tout nouvel ordre en Conseil qui pût être passé, tant que nous n'aurons pas d'autres preuves, qui démontrent que vos vues rencontrent l'approbation de toutes les parties intéressées, et cela parce qu'il n'y a aucune perspective quelconque que le projet relativement à la construction de ce prolongement de la ligne, puisse être mis à exécution.

Si vous n'avez pas reçu la lettre de M. Kennelly en date du 28 novembre, je vous en ferai transmettre une copie, aussitôt que j'aurai été informé du fait.

Votre dévoué,

A. MACKENZIE.

A l'Honorable W. ANNAND,
Halifax.

8, UNION COURT, OLD BROAD STREET,
LONDRES, 18 décembre 1874.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'annoncer, ci-jointe, pour votre information copie d'une lettre reçue par la dernière malle de l'honorable M. Annand, et qui est probablement une réponse officielle à celle que j'ai adressée le 3 du mois dernier à l'honorable secrétaire provincial du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Cette communication contient le premier avis qui m'ait été donné par le gouvernement local et les entrepreneurs qu'ils avaient l'intention de demander au gouvernement fédéral la cession du chemin de Truro à Pictou, à condition de construire la ligne depuis New-Glasgow jusqu'à Canso.

Dans une lettre qui m'a été écrite deux jours plus tard, le 30 du mois dernier, M. Annand m'annonce :—“ Le gouvernement fédéral, s'apercevant qu'il n'y a pas aujourd'hui de perspective de prolonger la ligne jusqu'à Louisbourg, a consenti de transférer l'embranchement de Truro à Pictou à la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est, à condition qu'elle commence immédiatement la construction du chemin depuis New-Glasgow jusqu'à Canso.”

Je vous prie bien respectueusement de vouloir observer que j'ai constamment éprouvé des difficultés, quand il s'est agi d'obtenir du gouvernement local une assurance formelle à l'égard de la subvention pour la construction du chemin depuis Canso jusqu'à Louisbourg.

J'avais néanmoins obtenu la coopération d'une association de personnes influentes, à Londres, qui étaient disposées, comme elles le sont encore, à construire la ligne, pourvu que la subvention demandée ou une à peu près semblable, fût accordée, c'est-à-dire une subvention du genre de celle que le gouvernement local en Conseil se déclarait prêt, sans toutefois tenir un langage officiel, à recommander à la législature.

Si le transfert de l'embranchement de Truro à Pictou a lieu pour que le chemin se fasse jusqu'à Canso, je crains que la construction de la ligne jusqu'à Louisbourg ne soit ajournée d'une manière indéfinie.

Dans la lettre que j'ai eu l'honneur de vous adresser le 28 du mois dernier, j'ai signalé le fait à la page 8, que j'avais passé avec MM. Burpee et Schrieber un contrat provisoire, par lequel ils s'engageaient à construire et équiper la ligne à raison de £1,450 par mille.

Depuis New-Glasgow jusqu'à Canso il y a environ une distance de 78 milles à.....	£4,450 =	£347,100
L'évaluation des entrepreneurs de la ligne de Truro à Pictou, qui coûte, paraît-il, près de £500,000, a été par eux portée à dessein à.....	£300,000	
Gouvernement local \$5,000 par mille.....	78,000	
“ “ 150,000 acres de terre....	.....
“ “ droit de voie.....	.....
	£378,000	£347,100

Si ces calculs sont faits correctement, on verra que, sans faire l'évaluation de l'octroi en terres et du droit de voie, les entrepreneurs reçoivent exactement une subvention de £378,000 pour construire une ligne qu'ils avaient entrepris de faire comme formant partie du chemin de fer jusqu'à Louisbourg, pour £347,000. D'un autre côté nous offrons de construire la ligne dans tout son parcours avec les mêmes entrepreneurs.

Embranchement de Truro à Pictou.....	£300,000
Gouvernement local, \$5,000 par mille, 165 milles.....	165,000
Terres, 600,000 acres.....	.....
Terrains miniers, 150,000, à choisir, sur lesquels la compagnie paierait les droits régaliens en les exploitant.....	.....
Droit de voie.....	.....
	£465,000

165 milles à £4,450 par mille.....£734,250

Nous prétendons qu'en faisant passer la ligne dans la section du pays, qui renferme des mines de houille et de fer, dans les cinq années qui suivraient son exploitation, nous en retirerions des bénéfices, et que Louisbourg en devenant l'entrepôt commercial du St. Laurent, fait qui, je dois ajouter, paraît causer de l'inquiétude à certaines personnes d'Halifax, mais qui raisonnablement devrait inspirer des sentiments contraires, en assurerait la prospérité.

J'avais commencé à écrire cette lettre, Monsieur, avec l'intention de lui donner peu d'étendue. Je crains alors de vous avoir fait perdre un temps précieux, et peut-être aussi, d'avoir abusé de votre patience. Je sais, cependant, que vous pardonneriez volontiers à mes importunités, sachant que vous avez à cœur les intérêts des petites comme des grandes provinces de la puissante Confédération sur laquelle, par la volonté de la Providence, vous étendez une sollicitude consciencieuse et toujours active.

Je suis, cher Monsieur,

Votre très dévoué,

D. J. KENNELLY.

L'honorable A. Mackenzie,

Premier Ministre du Gouvernement Fédéral, Ottawa.

HALIFAX, 28 novembre 1874.

MON CHER MONSIEUR,—Vu mon absence de la ville, par suite d'un voyage entrepris pour me rendre à Ottawa et prendre part à une conférence, qui s'y tenait au sujet de l'Immigration, j'ai été incapable de répondre à votre bienveillante lettre en date du 3 novembre, contenant sous pli celle de M. Laing, écrite le même jour.

Immédiatement après la réception de ces deux lettres, j'ai requis M. Burpee par dépêche télégraphique, de se rencontrer avec le Conseil et de se consulter avec ses membres relativement au nouvel aspect sous lequel se présentait, dans ces communications, le projet du prolongement du chemin de fer de l'Est.

M. Burpee s'est rencontré avec les membres du Conseil, et après une discussion approfondie de la question, il soumit une lettre dans laquelle il se déclarait prêt à agir de concert avec vous et vos collègues, si le gouvernement consentait à garantir

l'octroi des subsides que vous considérez comme indispensables à l'exécution de votre projet.

Le gouvernement ne put pas, comme vous ne devez pas l'ignorer, donner la garantie demandée, vu surtout qu'il avait été résolu de dissoudre le Parlement, fait qui pouvait amener de grands changements dans le personnel du gouvernement.

Sous ces circonstances et vu l'incertitude éprouvée quant aux dispositions du nouveau Parlement, le gouvernement considère qu'il n'avait pas d'autre alternative que d'aider M. Burpee dans les démarches qu'il faisait pour obtenir en faveur de sa compagnie le transfert de l'embranchement de Truro à Pictou, à condition de construire le chemin de fer depuis New-Glasgow jusqu'à Canso. Il fut, néanmoins, entendu que ceux des membres du Conseil qui rencontreraient le nouveau Parlement, feraient tous leurs efforts pour assurer le prolongement du chemin jusqu'à Louisbourg.

Votre dévoué,

D. J. KENNELLY, écr.

W. ANNAND.

OTTAWA, 7 janvier 1875.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 18 décembre, au sujet du chemin de fer projeté de New-Glasgow et Louisbourg.

Le gouvernement n'a encore fait aucun changement dans l'ordre en Conseil passé en juin dernier, concernant le transfert de l'embranchement de Truro, formant partie de la ligne du gouvernement, à condition qu'il serait construit un chemin de fer jusqu'à Louisbourg, à partir de la ville de New-Glasgow.

Comme je vous l'ai communiqué dans une première lettre, la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est a informé le gouvernement d'une manière officielle qu'elle était incapable de se conformer aux conditions imposées.

Désireux d'étendre les communications par voie ferrée dans cette direction aussi loin et aussi promptement que possible, en cédant cette partie de la ligne du gouvernement, je consentis à donner l'embranchement de Truro, à condition que le chemin serait construit jusqu'à Canso dans un temps déterminé, mais je résolus de m'en tenir à la première proposition, qui pouvait être acceptée, savoir : Que si des entrepreneurs ou des compagnies voulaient, dans un certain nombre d'années convenu, continuer la ligne depuis Canso à l'est jusqu'à Louisbourg, il leur serait accordé une part proportionnelle de l'embranchement de Truro. De cette façon, les choses demeureraient en réalité dans le même état où elles se trouvaient auparavant, avec cette différence—que si l'on trouvait qu'il était impossible de continuer de suite le chemin depuis le Détroit de Canso à l'est, nous pourrions utiliser le transfert proposé de manière à faire une partie du chemin. Cependant, M. Annand m'informa d'une manière officielle que ce transfert conditionnel ne serait pas accepté.

Dans une lettre postérieure, je lui ai exposé au long les raisons pour lesquelles j'exigeais l'insertion de cette clause restrictive, et je lui ai fait remarquer que, s'il était impossible de prolonger le chemin depuis Canso en allant à l'est, la compagnie ne se trouverait pas dans une position pire par le fait que ce proviso ne serait pas inséré dans l'ordre en Conseil projeté. De l'autre côté, si l'on trouvait qu'il fût praticable de prolonger la ligne à l'est depuis le détroit de Canso, alors on reviendrait tout simplement à l'ordre en Conseil du mois de juin dernier, auquel toutes les parties intéressées avaient donné leur adhésion, vu que la raison du désaccord qui était survenu plus tard, provenait seulement de ce qu'on n'avait pu obtenir pour la partie est l'aide que l'on s'attendait de recevoir. A cette communication que j'ai adressée, il n'a été fait aucune réponse, et nous sommes en conséquence, avec cette affaire dans "le statu quo," en attendant que la compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Est fasse de nouvelles démarches à cet égard, ou toute autre compagnie, dans le cas où elle ne prendrait pas des mesures qui nous justifient de traiter avec elle.

Votre dévoué,

A. MACKENZIE.

D. J. KENNELLY, Ecuier,
8, "Union Court, Old Broad Street",
Londres.

8, UNION COURT, OLD BROAD STREET,
LONDRES, 28 janvier 1875.

CHER MONSIEUR.—J'ai l'honneur, tant pour mes collègues que pour moi-même d'accuser réception de votre lettre du 7 courant, et de vous adresser ci-jointe, pour votre information, copie d'une lettre écrite au Secrétaire Provincial du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et qui doit nous faire obtenir, comme nous l'espérons, du gouvernement local la subvention qui y est demandée.

Dans le cas où la corporation organisée en vertu de l'acte actuel sous le nom de "La Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est," se déciderait pour quelque raison que ce soit à ne pas construire la ligne depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, mes collègues et moi serions prêts à l'entreprendre, aux termes de cet acte (chap. 62, 1874), pourvu que le gouvernement local nous accorde la subvention demandée pour le prolongement du chemin jusqu'à Louisbourg, et que le transfert de l'embranchement de Pictou à Truro consenti par le gouvernement fédéral demeure assujéti aux mêmes conditions qu'à présent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
Pour mes collègues et moi-même,
D. J. KENNELLY.

P.S.—Je me suis aperçu que mon commis, en se hâtant d'expédier les envois à la poste le 26, a oublié de prendre une copie de ma lettre adressée au Secrétaire Provincial. J'ai, en conséquence, écrit à notre agent à Halifax, le chargeant de vous la transmettre par la malle.

D. J. K.

A l'hon. A. MACKENZIE,
Premier Ministre du Gouvernement Fédéral,
Ottawa.

BUREAU DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL,
HALIFAX, N.-E., 27 novembre 1875.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus la copie d'une minute du Conseil passée le 27 courant, et vu l'importance que le sujet comporte pour le gouvernement de cette province, j'oserai solliciter du gouvernement fédéral une réponse aussi prompte que possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
P. CARTERET HILL,

A l'hon. A. MACKENZIE,
Ministre des Travaux Publics.

Minute du Conseil passée à Halifax le 27ème jour de novembre 1875.

Attendu que l'époque fixée par la législature de la Nouvelle-Ecosse, en vertu de la section 1, chap. 30, des Actes de 1875, pendant laquelle toute compagnie alors incorporée ou qui le sera à l'avenir, est tenue de fournir au Gouverneur en Conseil une garantie pour la construction et l'équipement d'une ligne de chemin de fer depuis le Détroit de Canso jusqu'au port de Louisbourg, est expirée le premier jour de septembre dernier ;

Attendu qu'aucune telle compagnie n'a fourni la garantie requise au gouvernement comme susdit ;

Attendu que par le fait qu'aucune compagnie quelconque n'a réussi à profiter des dispositions de cet acte, il est désirable d'assurer la construction d'un chemin de fer depuis New-Glasgow à l'est aussi loin que possible ;

Et attendu que le gouvernement fédéral a déjà offert de transférer la ligne connue comme l'embranchement de Pictou, pour aider à la construction d'un chemin de fer jusqu'au Détroit de Canso ;

En conséquence il est arrêté, que ce gouvernement prie instamment le gouvernement fédéral de transférer cet embranchement de Pictou dans le but de favoriser le prolongement vers l'est des communications par voie ferrée, aux termes et conditions qui lui paraîtront convenables.

Pour copie conforme,

P. CARTERET HILL,
Greffier du Conseil.

Rapport d'un Comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, le 7 février 1876.

Faisant droit à un mémoire, en date du 2 février 1876, de la part de l'honorable Ministre des Travaux Publics, représentant que jusqu'à ce jour le gouvernement n'a reçu aucune offre définitive d'aucune compagnie ni d'aucuns particuliers disposés à continuer la ligne de chemin de fer depuis les environs de New-Glasgow jusqu'à un point quelconque au Cap-Breton, bien qu'il y ait en des négociations entamées à cet égard entre des parties intéressées au système des voies ferrées du Cap-Breton, et bien que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ait obtenu de la législature l'autorisation de payer une certaine subvention à toute compagnie qui voudrait entreprendre la construction de cette ligne.

Qu'il a été reçu une soumission de MM. E. R. Burpee et Cie., représentant la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Est, et offrant d'entreprendre la construction d'une ligne de chemin de fer jusqu'au détroit de Canso, à condition d'obtenir en faveur de cette compagnie le transport de l'embranchement de Truro à Pictou, formant partie de la ligne des chemins de fer du gouvernement, le tout conformément aux résolutions de la Chambre des Communes, en date du 19 mai 1874. Qu'il existe au Cap-Breton un sentiment public très prononcé en faveur du prolongement de la ligne de chemin de fer à travers cette île, au moyen du transfert projeté, mais qu'il n'a été fait aucune soumission formelle propre à assurer le prolongement de cette ligne.

Le ministre, en conséquence, recommande que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse soit informé que le gouvernement fédéral soumettra à l'approbation du Parlement une proposition dans le but de transférer cet embranchement en faveur d'une compagnie qui entreprendra la construction d'une ligne jusqu'au détroit de Canso et de là jusqu'à la Baie de l'Ouest, à la tête du lac du Bras d'Or, y compris un bac à vapeur pour faire le service du détroit, le tout sujet, néanmoins, aux conditions suivantes :—

1. Que cette compagnie sera tenue de donner droit de parcours sur sa ligne depuis la Baie de l'Ouest, sur le détroit de Canso, jusqu'à New-Glasgow à toute compagnie, qui pourra continuer le chemin de fer à l'est jusqu'à Louisbourg ou tout autre port, à des conditions justes et raisonnables, devant être arrêtées d'un commun accord, ou par des arbitres, dont deux seront nommés par les compagnies, et le troisième, par le gouvernement.

2. Que toute telle compagnie qui obtiendra le transfert de l'embranchement de Truro, devra concéder le droit de parcours aux convois de telle compagnie de chemin de fer du Cap-Breton, sur l'embranchement de Truro à Pictou (devant être aussi transféré) à des conditions telles que cette compagnie ne devra payer simplement en proportion du nombre de milles parcourus par ses convois que sa part afférente des dépenses actuellement encourues pour l'entretien de la voie et pour le service des gares. Il ne sera accordé aucune indemnité à la compagnie, qui obtiendra le transfert de la ligne, pour les bénéfices auxquels elle pourrait prétendre, pourvu toujours que ces deux compagnies pourront faire entre elles des arrangements pour le transport du trafic sur ces lignes ainsi amalgamées, si de tels arrangements peuvent avoir lieu sans recourir aux arbitres. Dans le cas qu'il s'élèverait quelque difficulté au sujet de la part afférente que doit payer cette compagnie au Cap-Breton pour les frais d'entre-

tion de l'embranchement de Truro à Pictou, l'affaire sera portée devant le ministre des Travaux Publics, dont la décision à cet égard sera finale, et qui pourra également régler les autres questions de détails, qui n'auraient pas été prévues.

Le comité donne son adhésion aux recommandations ci-dessus et les soumet à l'approbation de Son Excellence.

Pour copie conforme,

A l'honorable
Ministre des Travaux Publics.

W. A. HIMSWORTH.

OTTAWA, 9 février 1876.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de la part du ministre des Travaux Publics de vous prier de vouloir bien transmettre au gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse la copie ci-incluse d'un ordre en Conseil, arrêtant que le gouvernement fédéral, moyennant certaines conditions, soumettra à l'approbation du Parlement une proposition dans le but de transférer l'embranchement de Pictou à Truro, formant partie des lignes de chemin de fer du gouvernement, à telle compagnie qui entreprendra la construction d'une ligne jusqu'au Détroit de Canso, et de là jusqu'à la Baie de l'Ouest, à la tête du Lac du Bras d'Or.

J'ai,

A l'honorable
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

F. BRAUN,
Secrétaire.

(No. 75.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE des COMMUNES, datée le 21 février 1876 ;—
demandant copie de tous Ordres en Conseil, de toutes instructions à
des officiers ou des particuliers ou des corps publics, au sujet de la tenta-
tive arbitraire du gouvernement de faire ses vassaux des occupants
de pêcheries dans les provinces maritimes, et de les priver de droits
dont ils ont joui pendant au moins un quart de siècle.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 22 mars 1876.

(No. 76.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 14 février 1876 ;—
demandant le rapport de Henry R. Symmes, écr., sur ses explorations,
dans la paroisse de St. Irénée, dans le district électoral de Charlevoix,
en 1874 ou 1875, ainsi que les instructions qu'il a reçues à ce sujet, et
toute pétition et correspondance qui peuvent avoir été envoyées ou
échangées à cet égard.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 22 mars 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les
réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

REPOSE

A UNE ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES en date du 13 mars 1875, demandant un état de tous permis accordés pour pêcher à la nasse, etc., dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, pour les années 1874 et 1875; aussi, un état de la taxe en provenant chaque année.

Par ordre,

E. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 22 mars 1876.

ETAT de tous permis accordés pour pêcher à la nasse, etc., dans les provinces du Nouv.-Brunswick et de la Nouv.-Ecosse, pour les années 1874 et 1875.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Année.	Nom des porteurs de permis.	Stations.	Honoraires pour permis.	
1874	Freeman Kenny	Ile Jean, à l'est du havre Pubnico, dans le comté de Shelburne	\$ 10	
	James S. Cunningham	Côté est de la baie Pubnico, dans le comté de Shelburne	10	
	John C. Cunningham et autres.....	Ile du Petit Canard, sur le côté ouest du havre Shag, ile à la Loutre, baie Barrington, dans le comté de Shelburne.....	10	
	Bartlett Covell et autres	Ile du Petit Canard, sur le côté ouest du havre Shag, ile à la Loutre, baie Barrington, dans le comté de Shelburne	10	
	Jas. S. Smith et autres.....	Pointe du Chat, dans le comté de Shelburne.....	10	
	McCallum Nickerson.....	Rochers au Phoque, près la Grande Ile Verte, dans le comté de Shelburne.....	10	
		Perçu en 1874.....	60	
	1875	Thos. Grigny et W. H. Coffin.....	Dos de Baleine, côté nord-est de l'Ile du Cap au Nègre, dans le comté de Shelburne	40
		William Brannen et Wm. Dickson	Côté ouest des Iles Jean, dans le comté de Shelburne.....	40
		Jas. S. Cunningham	Côté est de la baie Pubnico, dans le comté de Shelburne	40
McCallum Nickerson.....		Rochers au Phoque, près la Grande Ile Verte, dans le comté de Shelburne.....	40	
Eleazer Crowell		Petite Ile Verte, havre Clarke, ile du Cap Sable, dans le comté de Shelburne	40	
John C. Cunningham.....		Ile du Petit Canard, sur le côté ouest du havre Shag, ile à la Loutre, baie Barrington, dans le comté de Shelburne.....	40	
Thos. Newell.....				
Wm. Newell.....				
Bartlett Covell.....				
Wm. B. Smith				
A. K. Smith.....				
Jas. S. Smith.....				
John Bethel				
Thos. Bethel.....				
Wm. Bethel				
Samuel Worthing.....		Pointe du Chat, un demi-mille au-dessous du Rocher de la Pointe du Chat, baie Barrington, dans le comté de Shelburne	40	
Henry Bremen.....				
Thomas Madden.....				
Jacob Christy				
Et autres.....				
B. F. Kenny et Freeman Kenny	Iles Jean, à l'est du havre Pubnico, dans le comté de Shelburne.....	40		
Bartlett Covell et autres.....	Grande Ile Verte, à l'ouest de la baie Barrington, dans le comté de Shelburne.....	40		
	Perçu en 1875.....	\$ 360		

ETAT de tous permis accordés pour pêcher à la nasse, etc., dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Année.	Noms des porteurs de permis.	Stations.	Honoraires pour permis.
1875	Cyrus Benson et G. W. Benson	Pointe Parker, Anse au Phoque, Grand Manan.....	\$ 10
	Wellington Clyne.....	Sur le rivage au-delà du bout nord-est de l'île de la baie Casco, dans les îles West, comté de Charlotte.....	10
	W. F. Alexander et Frank Ingersoll	Sur la "Roche du Fermier," île du Grand Manan.....	10
	William Cheney	Côté sud-est de l'île Cheney, et connu sous le nom de "Fresh Point Weir".....	10
	do	Côté sud-est de l'île Cheney, et connu sous le nom de "Fresh Point Weir".....	10
	do	Côté nord-est de l'île Cheney, et connu sous le nom de "Coggins Weir".....	10
	do	Côté nord-est de l'île Cheney, et connu sous le nom de "Salt Point Weir".....	10
	Jethro Bancroft et John Leary	Anse de la Tête Blanche, dans le Passage aux Vaches, île du Grand Manan, et connu sous le nom de "Outside Weir".....	10
	William Hamilton	Passage entre le Rocher aux Goëlands et l'île Whithead, Grand Manan.....	10
	Andrew McLean.....	Pointe Verte, comté de Charlotte.....	10
	James McLean.....		
	David Kelly.....		
	Thomas E. Tucker.....		
	Andrew McLean et James McLean	Bout sud-ouest de l'île Hoyt et l'île Mathieu, et bout nord-ouest de l'île Barne, dans le passage La Tête, comté de Charlotte.....	10
	H. F. Batson.....	Baie Friar, dans Campo Bello, comté de Charlotte, et connu sous le nom de "Sandy Head Weir".....	10
	Total du montant perçu en 1875.....		\$ 120

REPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 8 mars 1876, demandant un état complet de tous les droits perçus sur les locomotives ou sur des pièces de locomotives depuis le 1er juillet 1867, avec les noms des importateurs ; aussi, un état indiquant quelle remise de droit a été faite sur des locomotives ou sur des pièces de locomotives jusqu'à la date des états déjà devant le Parlement.

Par ordre.

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 16 mars 1876.

Etat des locomotives ou pièces de locomotive payant droit, indiquant le nom des importateurs, les droits payés, les remises faites sur les pièces admises en franchise, et aussi, le montant des droits remis du 1er juillet 1867 au 30 juin 1875.

Quand im- portées.	Nom des importateurs.	No.	Valeur.		Valeur d'après laquelle un droit a été payé.		Montant de droit payé.		Valeur des pièces admises en franchise sur lesquelles les droits ont été remis.		Montant remis.	
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
1867	Chemin de fer Midland.....	1	9,000 00		9,000 00		1,350 00					
1868	do.....	1	9,000 00		9,000 00		1,350 00					
	Ch. de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada.....	4	9,520 00		9,520 00		1,428 00					
1869	Chemin de fer Grand-Tronc.....	1	11,500 00		11,500 00		1,725 00					
	E. J. Cambie.....	1	285,918 00		103,812 00		16,571 80		182,106 00		27,315 90	
1870	Cie du chemin de fer Québec et Gosford.....	1	9,198 00		7,008 00		1,051 20		2,190 00		328 50	
	Chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.....	1	7,840 00		7,840 00		1,234 80					
	Chemin de fer Midland.....	3	19,374 00		19,374 00		3,051 40					
	Cie. des Houilles de Victoria.....	1	8,775 00		8,775 00		1,382 06					
	D. McDonald.....	1	4,877 50		4,877 50		768 20					
	Chemin de fer Canada Central.....	2	15,000 00		15,000 00		2,362 50					
	do.....	2	20,000 00		20,000 00		3,150 00					
1871	Chemin de fer Grand Occidental.....	33	324,450 00		324,450 00		51,100 87					
	do.....	27	260,209 99		260,209 99		39,031 50					
	Chemin de fer du Sud du Canada.....	2	19,580 00		19,580 00		2,937 00					
	Chemin de fer de Toronto et Nipissingue.....	1	6,144 00		6,144 00		967 68					
	J. B. Halbutt.....	1	15,308 00		15,308 00		2,296 20					
	Chester Draper.....	2	5,080 00		5,080 00		762 00					
	Duncan McDonald.....	1	5,840 00		5,840 00		919 80					
	Ch. de fer du Nouveau-Brunswick et du Canada.....	1	3,600 00		3,600 00		540 00					
	Chemin de fer Grand-Tronc.....	1	5,438 00		5,438 00		815 70					
	Chemin de fer Canada Central.....	1	10,000 00		10,000 00		1,875 00					
	Chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.....	6	42,073 00		42,073 00		6,310 98					
	Chemin de fer Midland.....	2	21,500 00		21,500 00		3,225 00					
	Cie. de houille et de c. de f. de Glasgow et Cap-Breton.....	1	9,733 00		9,733 00		1,459 95					
	do.....	3	24,333 00		24,333 00		3,649 95					
	do.....	7	68,397 00		38,829 00		5,824 35		29,568 00		4,435 20	
	do.....	6	56,099 38		31,746 38		4,761 94		24,353 00		3,652 95	
	do.....	8	85,201 00		85,201 00		13,780 15					
	Chemin de fer du Sud du Canada.....	44	503,849 00		503,849 00		75,577 35					
	Chemin de fer du Sud du Canada.....	2	15,308 00		15,308 00		2,296 20					
1873	Ch. de fer de Richmond, Drummond et Athabaska.....	2	19,925 00		19,925 00		2,988 75					
	Chemin de fer de Toronto et Nipissingue.....	5	45,625 00		45,625 00		6,843 75					
1872	Chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.....	1	10,697 00		10,697 00		1,604 55					

Quand im- portées.	Nom des importateurs.	No.	Valeur.		Valeur d'après laquelle un droit a été payé.		Montant de droit payé.		Valeur des pièces admises en franchise sur lesquelles les droits ont été remis.		Montant remis.	
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
1874	Cie. de chemin de fer Midland.....	1	9,733 00		5,481 00		822 25		4,301 00		645 15	
	Chemin de fer de Port Whitley et Fort Perry.....	1	25,286 00		5,481 00		822 25		4,301 00		645 15	
	D. L. McDougall.....	12	202,100 00		14,736 00		2,210 40		10,550 00		1,582 50	
	Chemin de fer Grand-Tronc.....	19	232,967 81		232,967 81		34,945 17		86,762 00		13,014 30	
	Chemin de fer Grand-Occidental.....	31	588,596 50		588,596 50		88,289 43					
	Chemin de fer Grand-Tronc.....	58	465,949 00		287,192 00		40,078 80		188,757 00		28,313 55	
	D. L. McDougall.....	28	334,512 00		200,164 00		30,024 60		134,848 00		20,152 20	
	Chemin de fer de la Rivière du Loup.....	3	23,199 80		9,376 40		1,406 46		13,823 40		2,073 51	
	Chemin de fer du St. Laurent et Ottawa.....	2	23,928 06		11,899 06		1,784 85		14,429 00		1,714 35	
	E. R. Burpee.....	1	6,960 00		3,350 00		502 50		3,610 00		541 50	
	William Hendrie.....	1	8,342 00		8,342 00		1,261 30					
	Laroche et Scott.....	1	12,000 00		12,000 00		1,800 00					
	A. B. Savage.....	1	1,730 00		1,730 00		269 50					
	Cie. de chemin de fer d'Hamilton et du Lac Erie.....	2	26,799 06		26,799 06		4,019 86					
	Cie. de chemin de fer Welland.....	3	35,700 00		35,700 00		5,355 00					
	D. L. McDougall.....	31	384,957 00		231,264 00		34,689 60		153,693 00		23,053 95	
	Chemin de fer Grand-Tronc.....	19	215,050 00		126,244 00		18,936 60		89,256 00		13,388 40	
	Chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce.....	21	261,050 00		213,525 71		32,028 85		47,524 29		7,128 63	
	Cie. de chemin de fer Midland.....	6	60,548 00		48,056 00		6,437 35		12,482 00		1,873 80	
	Cie. de locomotives de Portland.....	1	11,206 00		10,101 00		1,515 68		1,105 00		193 37	
	Chemin de fer Grand-Tronc.....	2	4,628 00		4,628 00		809 90					
	D. L. McDougall.....	13	129,366 00		99,671 00		16,412 91		29,695 00		4,454 25	
	James Baylis.....	19	231,418 00		147,124 00		22,669 30		84,294 00		12,644 10	
	J. Donnelly.....	1	2,002 00		2,002 00		350 35		1,616 00		242 40	
	Chemin de fer de la Rivière du Loup.....	4	31,361 00		31,361 00		4,238 60					
	Chemin de fer des Comtés de l'Ouest.....	1	8,551 00		8,551 00		1,436 10					
1875	J. Donnelly.....	1	4,300 00		4,300 00		752 50					
	Cie. de locomotives de Portland.....	4	11,598 00		11,598 00		2,029 71					
	Cie. de chemin de fer Midland.....	1	2,210 00		2,210 00		386 75					
	.....	500	5,331,022 10		4,215,248 41		637,053 52		1,115,763 69		167,393 66	

147,985 74

19,407 92

REMBESES DES DROITS.

1874.	Ch. de fer, Grand Occid.—Pièces de locomotive admises en franchise pendant l'année expirée le 30 juin 1874.....	14,582 23
do	do Pièces de locomotive entrées jusqu'au 30 juin 1873.....	53,100 96
1874.	Ch. de fer du Sud du Canada.—Pièces de locomotive admises en franchise pendant l'année expirée le 30 juin 1874.....	1,384 54
do	do Pièces de locomotive entrées jusqu'au 30 juin 1863.....	16,077 51
		67,683 19
		17,462 05
		\$85,145 24

DÉPARTEMENT DES DOUANES,
Ottawa, 27 mars 1876.

J. JOHNSON,
Commissaire des Douanes.

RÉPONSE

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 23 février 1876, portant demande de copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et la Compagnie du câble direct, la Compagnie du câble anglo-américain et toutes autres compagnies de câble atlantique, depuis le 1er octobre 1873; et aussi de toute correspondance relative au prolongement des lignes de ces compagnies sur le territoire canadien.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 21 mars 1876.

[Conformément à l'avis exprimé par le comité mixte des impressions, on n'imprime que la pièce ci-dessous de cette réponse.]

COMPAGNIE DU CÂBLE DIRECT D'IRLANDE AUX ETATS-UNIS (A RESPONSABILITÉ LIMITÉE.)

PALMERSTON-BUILDINGS,

OLD-BROAD-STREET,

LONDRES, E. C., 27 janvier 1876.

MILORD,—La compagnie du câble direct d'Irlande aux Etats-Unis (à responsabilité limitée), formée comme société anglaise, a été constituée en corporation en mars 1873, sous l'empire des actes relatifs aux sociétés (1862 et 1867), avec un capital de £1,300,000 sterling, entièrement souscrit.

Les câbles ont été fabriqués et posés pour cette compagnie par MM. Siemens frères, de Londres, et sont revenus à plus de £1,245,000 sterling. La ligne, qui consiste en un premier fil reliant l'Irlande à la Nouvelle-Ecosse, et en un second fil établi entre la Nouvelle-Ecosse et le New-Hampshire (Etats-Unis), a été posée, partie pendant l'été de 1874, partie pendant l'hiver suivant, et complétée le 5 septembre 1875.

Ces voies ont été ouvertes à la correspondance du public le 5 septembre 1875, à prix réduits au-dessous du tarif qui avait été en usage jusqu'à cette époque sur les lignes de la compagnie du télégraphe anglo-américain.

Le 27 septembre 1875, le fil entre l'Irlande et la Nouvelle-Ecosse,—lat. N. 45° 7' 12, " long. O. 54° 21' 24 "—fut rompu par un grappin ou une ancre traînante; et la compagnie dut affréter et envoyer sur le lieu de la rupture un steamer à appareil de pose pour réparer la ligne.

La réparation fut exécutée le 4 novembre (1875), et la voie rouverte le 6 novembre. Le 10 décembre, nouvelle interruption de service sur le même parcours—lat. N. 44° 51' 42", long. O. 58° 52' 12",—cette fois encore le fil ayant été accroché par une ancre ou un grappin chassant sur le fond.

La compagnie dépêcha de nouveau un steamer pour pratiquer l'épissure des parties rompues; le 10 janvier 1876, les communications étaient rétablies, et, le soir même, les correspondances circulaient sur les lignes.

Le 23 janvier 1876, il s'est produit une solution de continuité dans la voie de Torbay au New-Hampshire; cette voie n'a pas encore été remise en activité.

Ainsi, ce dernier fil, posé dans l'été de 1874 et qui n'avait éprouvé aucune avarie durant les deux campagnes de pêche de 1874 et 1875, se trouve aujourd'hui subitement interrompu.

Le fil entre l'Irlande et la Nouvelle-Ecosse, qui a subi deux ruptures depuis que la compagnie a ouvert ses bureaux à la correspondance du public, a été posé aussi dans l'été de 1874, et jusqu'après l'ouverture des voies de la compagnie, n'avait jamais été atteint.

Les bouts fracturés qui ont été apportés en Angleterre des lieux des deux ruptures, laissent voir les effets évidents d'un violent effort—tel que celui de l'ancre d'un navire traînée, avec ou sans intention, en travers du câble.

Les ruptures sont survenues à une profondeur de 80 à 100 brasses, où il est bien extraordinaire qu'on ait mouillé l'ancre, et les deux fois, presque à la même heure, sur les 3 ou les 4 heures du soir.

Après chaque réparation, le câble était en parfait état de service, preuve nouvelle, s'il en était besoin, qu'il est encore sous tous rapports, aussi fort, aussi bon qu'il l'était à l'époque de sa pose; quant à moi, je le crois, de tous les fils sous-marins de ce développement, le mieux isolé et le mieux fait qui existe.

Les pertes occasionnées à la compagnie par des désastres qui vont se répétant de la sorte, ont des résultats ruineux. Déjà les deux premières réparations ont coûté £60,000 sterling, et il est probable qu'il faudra dépenser une somme supplémentaire de \$30,000 pour remettre en état le fil entre la Nouvelle-Ecosse et le New-Hampshire; mais il y a quelque chose de pis de cela: l'entière cessation des opérations sociales, et par suite la privation de toutes recettes durant chaque interruption dans les communications télégraphiques; la défiance que cette situation excite dans l'esprit public, et qui, après les suspensions, fait décroître les affaires de la compagnie à un tel degré que les plus ardens efforts du département de l'exploitation sont seuls capables de balancer en partie cette décroissance par leur succès; la difficulté de tenir un nombreux personnel en bon état d'organisation, quand la moitié du temps il est forcément inoccupé; cent autres inconvénients et dangers moindres; voilà surtout ce qui a été si gravement dommageable à la compagnie que ses directeurs sentent que, dans l'intérêt de ses actionnaires, dans l'avantage aussi du public en général (naturellement appelé à profiter d'une concurrence active entre les voies télégraphiques, tant au point de vue des prix qu'en ce qui regarde la rapide et exacte transmission des correspondances) ils ont l'obligation de demander à votre gouvernement de leur prêter aide et assistance, dans toute la mesure du possible, non-seulement pour découvrir les auteurs des trois ruptures qui ont eu lieu jusqu'aujourd'hui, mais encore pour prendre des mesures propres à empêcher la répétition de pareils faits à l'avenir par cause d'ignorance ou avec intention criminelle.

Les directeurs ont déjà offert, à quiconque fournirait des informations sur le nom du steamer, navire à voiles, bateau-pêcheur ou autre, coupable de quelque une des ruptures faites, une récompense de £500 sterling, portée à £1,000, s'il prouve l'intention criminelle.

Par ces motifs, ils prient votre gouvernement de vouloir bien, eu égard à l'extrême valeur de la propriété de leur compagnie et aux intérêts des classes en relations télégraphiques d'un côté à l'autre de l'Atlantique, publier un avertissement aux armateurs et capitaines de ne point mouiller sur la position des conducteurs sous-marins, et offrir, en son propre nom, une récompense afin de découvrir les navires qui, l'an dernier et cette année, ont rompu les câbles de la compagnie.

Les directeurs représentent très-respectueusement qu'il serait désirable que ce même avis fût, par ordre de votre gouvernement, affiché, avec des cartes indiquant le parcours de nos voies télégraphiques (j'ai l'honneur de vous en envoyer quatre ci-jointes), aux douanes ou autres lieux convenables dans tous les ports armant en pêche sur le littoral canadien.

J'ai l'honneur d'être, milord,

De votre seigneurie le très-obéissant serviteur,

G. VON CHAURIN,

Directeur-gérant.

Au très-honorable

COMTE DE DUFFERIN,

Gouverneur-Général du Canada.

(No. 80.)

RÉPONSE

A une ADRESSE du SÉNAT, datée le 23 février 1876 ;—demandant toute la correspondance entre les gouvernements fédéral et de la Nouvelle-Ecosse, et de tous Ordres en Conseil relatifs au prolongement du chemin de fer de l'Est dans cette province.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 23 mars 1876.

(No 81.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 8 mars 1876 ;—demandant un état indiquant les soumissions reçues en 1875 pour le transport des malles entre Victoria et San Francisco, avec copie de toute correspondance relative aux dites soumissions et au service postal en général ; aussi, copie du contrat pour l'accomplissement du dit service.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 23 mars 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions le réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

RÉPONSE

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 17 février 1876, demandant un état indiquant approximativement la dépense faite depuis 1873 pour le chemin de fer du Pacifique et ses embranchements, ainsi que pour la ligne télégraphique qu'on se propose d'établir en rapport avec cette voie ferrée; en termes généraux, l'étendue des travaux exécutés dans chacune des sections suivantes, à savoir: à l'est de la Baie Georgienne, entre la Baie du Tonnerre et le Fort Garry, entre le Fort Garry et Pembina, à l'ouest du Fort Garry et à l'est des Montagnes Rocheuses, et dans la Colombie-Britannique.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 22 mars 1876.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 29 février 1876.

MONSIEUR,—Le rapport général du département des Travaux Publics pour l'année fiscale 1875 contient, à la page 161 (Annexe 22), mon rapport annuel sur les progrès faits dans les explorations et les travaux de construction du chemin de fer du Pacifique; et à la suite de mon rapport, se trouve une liste des contrats passés au sujet de la construction de la ligne.

J'ai maintenant l'honneur de vous transmettre, pour qu'elle soit soumise au Parlement, en conformité de l'acte 37 Vic., ch. 14, copie de ces contrats et un état des sommes dépensées en travaux de construction.

Mon intention est de préparer un rapport spécial qui comprendra une description des explorations et des résultats obtenus jusqu'à présent; mais il faut pour cela que les études de terrain de l'année dernière soient d'abord tracées sur papier. Comme ce travail exige un certain temps, et que mon rapport, avec les annexes qui l'accompagneront, formera un volume considérable, sa publication entraînera vraisemblablement quelques délais.

J'ai, etc., etc.,

SANDFORD FLEMING,

Ingénieur en chef.

A l'honorable

A. Mackenzie,

Ministre des Travaux Publics.

SOMMES DÉPENSÉES EN EXPLORATIONS

A L'EST DES MONTAGNES ROCHEUSES.

A partir de	A finir à	Sommes.	Totaux.
		\$ cts.	\$ cts.
.....	30 juin 1872.....	194,125 40	
30 juin 1872.....	30 do 1873.....	345,967 52	
30 do 1873.....	30 do 1874.....	199,156 29	
30 do 1874.....	30 do 1875.....	290,873 82	
30 do 1875.....	31 décembre 1875.....	246,769 13	
			\$1,276,892 16

DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

		\$ cts.	\$ cts.
.....	30 juin 1872.....	295,302 76	
30 juin 1872.....	30 do 1873.....	215,860 92	
30 do 1873.....	30 do 1874.....	111,068 59	
30 do 1874.....	30 do 1875.....	183,656 07	
30 do 1875.....	31 décembre 1875.....	204,187 04	
			\$1,010,015 38
Total à l'est des Montagnes Rocheuses.....			1,276,892 16
do dans la Colombie-Britannique.....			1,010,015 38
Total pour explorations.....			\$2,286,907 54

REPONSE

A UN ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 mars 1876, demandant un état constatant le montant que le gouvernement du Canada s'est engagé à payer, ou qu'il a déjà payé, en vertu de chacun des contrats passés entre le gouvernement et tout individu ou compagnie pour l'exécution d'une partie quelconque des travaux du chemin de fer du Pacifique ou de la ligne télégraphique, ou de tout autre ouvrage en rapport avec ce chemin de fer; et aussi le montant total de ces différentes sommes.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 20 mars 1876.

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Nom du contrat.	Noms des entrepreneurs.	Montant du contrat, somme ronde.	Montant évalué au taux de la cédule.	Payé au 31 déc. 1875.
Embranchement de Pembina do de la Baie Georgienne.	Joseph Whitehead..... Asa B. Foster.....	\$10,000; bonus par mille, 20,000 acres de terre et 4 pour cent d'intérêt sur \$7,400 par mille par année.	\$ 120,000	\$ 174,800
Construction d'un chemin de fer entre Renfrew et le terminus est de l'embranchement de la Baie Georgienne	Cie. de chemin de fer du Canada Central avec Asa B. Foster ..	\$12,000, aide du gouvernement par mille pour la partie subventionnée. \$17,000, bons de la Cie. par mille pour do.; \$30,000 bons de la Cie. par mille pour la partie non subventionnée par le gouv.	.....	68,000 à comptedes lisses dé- livrées.
Fort William à Shebandowan	Sifton et Ward .....	.....	406,194	92,350
Portage du Rat au Lac Cross.	Contrat pas encore	donné.		
Du Lac Cross à la Riv. Rouge.	Sifton et Ward .....	.....	402,956	92,062
Rivière Rouge ou Selkirk aux Détroits du Lac Manitoba .	Contrat pas encore	donné.		
Nivellement et construction des ponts, y compris le pont sur la Rivière Rouge.....				
Terre-ferme—Colombie Brit.				
Lac Supérieur et Manitoba.....				
Posage des lisses et ballastage, matériel roulant et constructions				
Total				\$429,612

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE—LISSES D'ACIER.

Fourniture—Désignation.	Noms des entrepreneurs.	Prix par tonneau.	Montant évalué au prix de la cédule.	Payé au 31 déc. 1875.
		De S. Fleming, No. 10, 727.		
		\$ cts.	\$	\$
Lisses, 5,000 tonneaux Boulons, 40 do ...	Ebbw Vale et Cie., (T. Reynolds, fils, agent). Livrés à Montréal.	Lisses, 53 53	267,650	
		Boulons, 117 41	4,696	
			272,346	269,743
Lisses, 20,000 tonneaux Boulons, 160 do ...	Cie. d'acier et de fer de la Mersey (Cooper, Fairman et Cie., agents). Livrés à Montréal, Duluth ou à la Rivière des Français.	Lisses, 54 26	1,085,200	
		Boulons, 101 00	16,160	
			1,101,360	656,486
Lisses, 5,000 tonneaux do 5,000 do ... Boulons, 80 do ...	Guest et Cie., (H. V. Post, agent). Livrés à Montréal.	Lisses, 54 00	270,000	
		do 55 24	276,200	
		Boulons, 93 29	7,463	
			553,663	281,524
Lisses, 5,000 tonneaux do 5,000 do ... Boulons, 40 do ... do 40 do ...	Livrés à Montréal. "West Cumberland Company" (Cox et Green, agents).	Lisses, 53 53	267,650	
		do 48 67	243,350	
		Boulons, 97 33	3,893	
		do 92 00	3,680	
			518,573	338,313
Lisses, 5,000 tonneaux.	Naylor, Benyon et Cie. Livrés à Liverpool; devant être expédiés à la Colombie Britannique par Anderson, Anderson et Cie.	Lisses, 51 10	255,500	*265,052
Fiches barbelées, 30 ton Boulons, 43 do	La Cie. dite "Patent Nut and Bolt Company." Livrés à Liverpool; devant être expédiés à la Colombie Britannique, avec les lisses, par Anderson, Anderson et Cie.	F. barb. 90 03½	2,701 00	
		Boulons, 94 90	4,080 70	6,800
Cargaison de 5,000 tonneaux de lisses expédiée de Liverpool à la Colombie Brit., assurance non comprise.	Anderson, Anderson et Cie. Les lisses sont fournies par Naylor, Benyon et Cie.	Lisses, 9 73½	Sav: 50,000	538,652
			\$2,758,223	1,856,570

* Ce montant comprend près de 187 tonneaux de plus, qui ont été achetés outre la quantité spécifiée dans le contrat.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE—TRANSPORT DES LISSES, ETC.

	Noms des entrepreneurs.	Montant du contrat en somme ronde.	Montant évalué aux taux de la cédule.	Payé au 31 déc. 1875.
DE MONTRÉAL À L'INTÉRIEUR.				
Transport d'environ 5,000 tonneaux de lisses de Montréal à Duluth	"Cie. des Marchands et des Vapeurs des Lacs et des Rivières....."	\$6.20 par ton	\$ cts.	\$ cts.
Transport d'environ 5,000 tonneaux de lisses de Duluth à Winnipeg			Env. 31,000 00	{ Complété. 87,126 28
Transport de lisses d'acier de Montréal à Rock Cut, Canal Lachine	"Cie. de Transport de la Rivière Rouge....."	\$15.00 par ton. de 2,000 lbs.....	Env. 75,000 00		32,044 11
Transport d'environ 5,000 tonneaux de lisses d'acier de Montréal à Kingston.....			Patrick Kenny.....	80 cts. par ton. de 2,240 lbs.....	8,782 11	{ Complété. 8,782 11
Construction d'une maison pour les ingénieurs, chez Read, au pont de Kaminitisquia	Holcomb et Stewart, déduisant 10 cts. par ton. si le gouv. les décharge et les empille.	\$1.30 par ton	6,500 00	5,500 00
Fourniture de 56,000 traverses entre le Fort William et le pont de Kaminitisquia, chez Read.....	M. Chevette.....	\$1,600		
	Sifton et Ward	26 cts. par trav..	14,560 00	
			\$135,842 11	\$113,452 50

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE—LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE.

Désignation du contrat.	Noms des entrepreneurs.	Prix du contrat, en chiffres ronds.	Montant évalué aux prix de la cédule.	Payé au 31 déc. 1875.
D'Ottawa au Lac Supérieur, 965 milles.....	Contrat pas encore [donné.]		\$	\$
Du Lac Supérieur à la Rivière Rouge, 420 milles (Sec. 5, chemin de fer du Pacifique.)		Oliver, Davidson et [Cie.]	Dans la forêt, \$590 par mille; dans la prairie, \$435	243,150	40,500
De la Rivière Rouge au Fort Pelly, 250 milles (Sec. 1, chemin de fer du Pacifique.)	Sifton, Glass et Cie..	Dans la forêt, \$492 par mille; dans la prairie, \$189 (\$16 par mille pour l'entretien, avec profits).....	107,850	41,400
De Fort Pelly à Edmonton, 550 milles (Sec. 3, chemin de fer du Pacifique.)	Richard Fuller	\$213.18 par mille (\$13,000 par année pour l'entretien)	117,250	70,400
D'Edmonton à la Crête Cachée, 550 milles (Sec. 4, chemin de fer du Pacifique.).....	F. J. Barnard	\$495 par mille (\$46.50 p. mille pour l'entretien, 5 années)..	272,250	18,284
			\$740,500	\$170,584

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 février 1876 :
—demandant un état des soumissions reçues pour la construction d'une ligne télégraphique en rapport avec le chemin de fer du Pacifique, indiquant les noms des soumissionnaires, le montant demandé par chaque soumissionnaire et les noms des cautions ; aussi copie du contrat entre le gouvernement et F. Barnard, écr., au sujet de la construction de cette ligne télégraphique ; copie de toute correspondance qui a pu avoir lieu avec le gouvernement à l'occasion et depuis la passation de ce contrat, et un état de toute réclamation qui peut avoir été faite en vertu de ce contrat, et du montant promis ou payé à ce sujet, y inclus tous ordres en conseil ou ordre départemental se rapportant à la passation de ce contrat, ou à la suspension de ce contrat, ou à l'indemnité à être payée à ce sujet.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 1er avril 1876.

SOUSSIONS reçues pour l'érection de la ligne de

Lettre.	Nom.	Section I.	Section II.	Section III.
A...	Allan McLean, Ingersoll.			
B...	Allan McLean, Ingersoll.	\$1,600 par mille. 120 do par année. 1er novembre 1875.		
C...	F. J. Barnard, Colombie-Britannique.			
D...	G. W. Wright, Colombie-Britannique.			
E...	W. M. Macdonald, Colombie-Britannique.			
F...	H. P. Dwight, pour la compagnie du télégraphe du N.-O.	\$225 par mille. 30 do p. l'entretien compl., dépch. du gouv. gratuites, 1er sept. 1875.		
G...	W. S. Parmilee, Waterloo, Que.	\$650 par mille. 1er décembre 1874. Y compris l'entretien dans chaque cas, mais ne demandant pas que le gouvernement donne une autre aide de 640 acres par chaque 100 milles.	\$750 par mille. 1er septembre 1875.	\$840 par mille. 1er novembre 1875.
H...	Robt. Mitchell et Cie, Port Robinson.			
I...	Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.	Abatis \$400 par mille. Télégraphe 107, forêt. do 127, prairie. do 32, contin-gents.	Abatis s'il en est.....\$400 Télégraphe..... 127 Coût..... 32	\$202,900; aussi une sub. semi-annu de. \$50,000 tous les deux ans. Abatis, s'il en est.....\$400 Télégraphe..... 127 Coût..... 32

Temps de l'achèvement dans chaque cas, 1er sept., 1876. De Fort Garry à Fort Pelly, 1er septembre 1875. Le bénéfice de l'exploitation devant appartenir aux entrepreneurs.

Télégraphe du chemin de fer canadien du Pacifique.

Section IV.	Section V.	Section VI.	La ligne entière.
	\$1,500 par mille. 110 par année. 1er novembre 1875.		
	\$495 par mille. 1er juillet 1876. Entretien et exploitation sans profit pend. 5 ans, à \$46.50 p. mille par an. Les stat. devant être à 80 milles de distance. Là où un double personnel est nécessaire, les frais devant être à la charge du gouvernement.		
\$300 par mille, prairie. 800 do forêt. 450 do Vallée Thompson. 1er décembre 1875. \$30,000 par année.			
\$133,225, y-compris l'entretien pendant 5 ans. Devant être terminé en neuf mois.			
	\$825 par mille. 1er novembre 1875. Eléments seulement.		
	\$1,740 par mille, forêt. 530 do prairie. Un an.	\$1,740 par mille, forêt. 530 do prairie. Un an.	
\$372,400. Abatis.....\$700 Télégraphe..... 118 Coût..... 50	\$288,870. Abatis.....\$600 00 Télégraphe 118 50 prairie do 88 50 forêt. Coût..... 40 00	\$305,970. Abatis.....\$600 00 Télégraphe..... 85 50 Coût..... 40 00	
		\$728 50	

De Fort Garry à Fort Pelly, 1er septembre 1875. Entretien pour cinq ans, \$70,000 par année. L'exploitation devant appartenir aux entrepreneurs.

SOUMISSIONS reçues pour l'érection de la ligne de

Lettre.	Nom.	Section I.	Section II.	Section III.
K...	James McKay, Fort Garry.			
L...	Andrew Randall, Grimsby.			
M...	Augustus Carney, Mattawan.			
N...	Sutton, Thompson et Cie., Brantford.			
O...	Waddle et Smith, Kingston.	\$225 par mile, prairie. 475 do forêt.	\$225 par mile, prairie. 470 do forêt.	\$225 par mile, prairie. 476 do forêt. Un bureau tous les 25 milles.
P...	Humphrey et Cie. Ottawa.	\$1,450, forêt. 200, prairie.	\$1,450, forêt. 200, prairie.	\$1,450, forêt. 200, prairie.
Q...	John Bangs, Ottawa.			
R...	Joseph Whitehead, Clinton.			
S...	John Murray, Brockville.			
T...	Geo. W. Taylor et Cie.	\$294 60, prairie. 932 40, forêt. 1er janvier 1875.		
U...	Mitchell, Macdonald et Gough, Toronto.	\$154,200. 31 décembre 1874.	\$423,000. 1er août 1874	\$642,000. 31 décembre 1876.

télégraphe du chemin de fer canadien du Pacifique.—*Suite.*

Section IV.	Section V.	Section VI.	La ligne entière.
	\$1,200 par mille.		
	\$815 par mille. Entretien, \$1 par mille, par année.	\$815 par mille. Entretien, \$1 par mille, par année.	
		\$1,050 par mille. Entretien, \$50,000 par année. Sera complétée en 1877.	
	\$590, forêt. 435, prairie.	\$590, forêt. 435, prairie.	
\$230 par mille, prairie. 475 do forêt.	\$220 par mille, prairie. 460 do forêt.	\$215 par mille, prairie. 464 do forêt.	\$220, prairie, par mille 469, forêt, do 155, terre libre, do 200, bureaux, XX. 24, entretien do
\$2,200, forêt. 225, prairie.	\$1,350, forêt. 175, prairie.	\$1,350, forêt. 175, prairie.	Entretien, \$100,000 par année. Temps pour la compléter : 4 ans.
		\$1,275 par mille. Complète le 1er déc. 1877. \$48,000 par année pour l'entretien.	
			\$700 par mille. Complète vers le 1er sept. 1875, entretien compris.
		Arial Câble }	\$2,117,250, y compris l'entretien pour 5 ans. \$1,456,000, y compris l'entretien.
		\$924 60 par mille. 1er septembre 1876.	
\$583,000.	\$494,000.	\$898,000.	\$3,194,200. Le 31 déc. '76. Entretien, \$265,000 par année.

SOUSSIONS reçues pour l'érection de la ligne de

Lettre.	Nom.	Section I.	Section II.	Section III.
V...	Cie. de manufacture dite "Electric", Toronto.	\$159,250.	\$429,000.	\$690,560.
W..	Duclos et Cie., St. Hyacinthe.			
X...	McEvilla, Millar et Cie., Upton, P.Q.			
Y...	White et Smith, Ottawa.			
Z...	Gaherty, Fréchette et Cie., Montréal.			\$1,750 par mille.
A 1.	Sifton, Glass et Fleming.	Complète le 22 nov. 1874.		
B 1.	Geo. P. Drummond...	\$425,000, ou \$2,300 par mille, forêt; \$375 par mille, prairie.	\$525,000.	\$645,000. Complète dans 2 saisons.
C 1.	James Cotton et Cie.			\$1,600 par mille.
D 1.	Rocque, O'Hanly et Cie.	\$211,350. \$550 par mille, prairie. \$1,317 15 par mille, forêt. Complète dans 18 mois. Entretien, \$100, prairie do 150, forêt.	\$650 par mille. Complète dans 18 mois. Entretien, \$100 par mille.	\$700 par mille. Complète dans 2 ans. Entretien, \$100 par mille.
E 1.	Lewis et Saxton, Ste. Catherine.			

télégraphe du chemin de fer canadien du Pacifique.—Suite.

Section IV.	Section V.	Section VI.	La ligne entière.
\$634,205.	\$519,375.	\$944,528.	\$3,376,919. Entretien, \$2,500 par ans par chaque 30 milles.
	\$1,100 par mille, forêt. 1,000 do prairie. Complète dans 3 années. Entretien, \$55 par mille.	11,000 par mille. Entretien, \$55 par mille. Complète dans 3 années.	
	\$997 50 par mille. Complète dans 2½ années. \$43 71 pour l'entretien, par année, par mille.	\$997 50 par mille. Complète dans 2½ années.	
	Entretien, \$1,500 par mille. Complète dans 2 années.		
\$2,000 par mille.	\$1,600 par mille.	\$1,500 par mille.	
	Complète le 22 juil. 1875.		\$1,290,000, compris l'entretien. Complète le 22 juil. 1876. Prix moyen, \$629, forêt; \$259, prairie.
\$1,043,500. Complète dans 2 saisons.	\$826,000, ou \$2,200 par mille, forêt; \$350 par mille, prairie. Complète dans 2 saisons.	\$966,000. Complète dans 3 saisons.	\$3,480,500, ou \$3,371,000 si la méthode brevetée est adoptée. Entretien { 1re année, \$85,000 par m. 2me do 60,000 do 3me do 50,000 do 4me do 45,000 do 5me do 40,000 do Complète dans 3 années.
\$2,000 par mille.	\$1,500 par mille.	\$1,250 par mille.	
\$784,300. 1,420 85 p. mille, forêt. 1,120 85 do prairie. Complète dans 5 années. Entretien, \$165 par mille.	\$549,000. 1,317 15 par mille. Complète dans 5 années. Entretien, \$150 par mille.	\$549,000. 1,317 15 par mille. Complète dans 5 années. Entretien, \$150 par mille.	Complète, 1er janv. 1880. Entretien, \$150, forêt do 100, prairie
	\$800 par mille. Non compris les maisons et ponts. Complète le 1er nov. 1877. Entretien, \$7 par mille, par année.	\$800 par mille.	

SOUSSIONS reçues pour l'érection de la ligne de

Lettre.	Nom.	Section I.	Section II.	Section III.
F 1.	M. W. Thompson, Belleville.	\$880 par mille, forêt. 175 do prairie.	\$280 par mille. Cette soumission ne comprend pas	\$280 par mille. Complète dans 3 années.
G 1.	Sutton et Thirkell, Lindsay.			
H 1.	Wm. Josleyn.....	\$1,160, forêt. 250, prairie. Complète dans 8 années.		\$350 par mille. Cette soumission ne comprend pas les bureaux, etc.,
I 1.	R. Fuller, Winnipeg.	\$38,750. 155 par mille. Entretien, \$6,000 par an. Complète cette année.	\$90,000. 180 par mille. Entretien, \$12,000 par an. Complète cette année.	\$156,000. 195 par mille. Entretien, \$19,000 par an. Complète, 1er nov. 1875.
K 1.	E. M. Carruthers.....			

Ouvertes par { T. TRUDEAU,
SANDFORD FLEMING.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 7 août 1874

télégraphe du chemin de fer canadien du Pacifique.—*Suite.*

Section IV.	Section V.	Section VI.	La ligne entière.
\$1,440 par mille, forêt. 240 do prairie. Complète dans 4 années. le coût des bureaux et autres matières.	\$880 par mille. Complète dans 2 années.	\$880 par mille, forêt. 106 do défriché et établie.	Entretien, 1 $\frac{1}{2}$ pour cent du coût en forêt; 5 pour cent. en prairie.
	\$530 par mille, forêt. 275 do prairie. Complète dans 2 années.	\$480 par mille, forêt. 257 do prairie. Complète dans 2 années.	
\$1,800, forêt. 300, prairie. Complète dans 4 années.	\$1,160 par mille, forêt. 175 do prairie. Complète dans 2 années.	\$125 en défrichements et établissements. \$175 en forêt établi. \$1,160, avant l'établissement.	
\$874,500. 1,580 par mille. Entretien, \$30,000 par an. Complète —	\$315,000. \$750 par mille. Entretien, \$22,500 par an; ou par route Danver, \$350 par mille; ou total, \$126,000. Complète dans 14 mois.		
	\$960 par mille. Non compris les	\$1,250 par mille. grands ponts.	

F. BRAUN,
Secrétaire.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 10 août 1874.

F. BRAUN, écuyer,
Secrétaire, Travaux Publics.

Ligne de télégraphe.

MONSIEUR.—En vertu des instructions du ministre, les soumissions pour le chemin de fer Pacifique ont été ouvertes par M. Trudeau, vous et moi le 7 de ce mois.

La cédule de soumissions (A A A.) faite alors a été soigneusement examinée par moi, et autant que possible les diverses soumissions ont été classées.

Les feuilles numérotées depuis 1 jusqu'à 7, inclusivement, indiquant le prix comparatif de chaque soumission pour chaque section et pour la ligne entière. Quant aux détails de chaque soumission, il faudra recourir à l'original.

La feuille No. 1 indique qu'il y a 15 soumissions pour la section No. 1—de Fort Garry à Fort Pelly—et ce qui suit est le résumé des six plus basses :

Soumission.	Construction.	Entretien par an.	Période de l'achèvement.
	\$	\$	
I.—R. Fuller, Winnipeg.....	38,750	6,000	Cette année.
F.—H. P. Dwight, N.-W. Cie. de télégraphe	56,250	7,500	1er sept. 1875.
O.—Waddle et Smith, Kingston.....	106,250	\$3,000 avec profits	500 milles dans une année ou plus.
A.—J. Sifton, Glass et Fleming, Ottawa.....	107,850	.....	Novembre, 1874.
I.—Mackenzie, Grier et Cie., Toronto	115,750	\$70,000 lig. entière	1er sept. 1875.
N.—Mitchell, Macdonald et Gough, Toronto.	154,200	\$265,000 do	31 déc. 1874.

La feuille No. 2 indique qu'il y a dix soumissions pour la section No. 2—de Fort Garry au coude de la Saskatchewan Nord (500 milles)—et ce qui suit est le résumé des six plus basses :

Soumission.	Construction.	Entretien par an.	Période de l'achèvement.
	\$	\$	
I.—R. Fuller, Winnipeg.....	90,000	12,000	Cette année.
F.—M. W. Thompson, Belleville.....	\$140,000 (bureaux, etc., non compris).	7,000	3 années.
I.—Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.....	159,500	\$70,000 et profits	1er sept. 1876.
O.—Waddle et Smith, Kingston	161,500	\$60,000 do	500 milles par ann.
D.1.—Rocque, O'Hanly et Cie., Ottawa	325,000	\$50,000 (service du gouvern. gratuit)	18 mois.
P.—Humphrey et Cie., Ottawa.....	350,000	\$100,000 lig. entière	4 années.

La feuille No. 3 indique qu'il y a 13 soumissions pour la section No. 3—de Fort Garry à Edmonton (800 milles),—les six plus basses sont comme suit :—

Soumissionnaires.	Construction.	Entretien par année.	Période de l'achèvement.
	\$	\$	
I.—R. Fuller, Winnipeg.....	156,000	19,000	1er nov. 1875.
I.—Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.....	202,900	\$70,000 et profits sur la ligne ent.	1er sept. 1876.
F.—M. W. Thompson, Belleville.....	224,000	11,200	3 ans.
O.—Waddle et Smith, Kingston	229,000	9,600	500 milles par année ou plus.
H.—Wm. Josleyn, Belleville.....	\$280,000 (bureaux non compris).	y compris.	5 ans.
P.—Humphrey et Cie., Ottawa	410,000	\$100,000, ligne ent.	4 ans.

La feuille No. 4 indique qu'il y a 15 soumissions pour la section No. 4—depuis le télégraphe actuel dans la Colombie jusqu'à Edmonton (soit 550 milles),—et les six plus basses sont comme suit :—

Soumissionnaires.	Construction.	Entretien par année.	Période de l'achèvement.
	\$	\$	
E.—Wm. R. Macdonald, Colombie-Brit.....	133,225	Compris, excepté le salaire des opérat	9 mois.
O.—Waddle et Smith, Kingston	224,500	6,600	500 milles par année ou plus.
C.—F. J. Bernard, Colombie-Britannique.....	272,250	25,575	1er juillet 1876.
D.—G. W. Wright do	365,000	30,000	1er déc. 1875.
I.—Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.....	372,400	\$70,000 et profits ligne ent.	1er sept. 1876.
N.—Mitchell, Macdonald et Gough, Toronto.	583,000	\$265,000 ligne ent.	31 déc. 1876.

La feuille No. 5 indique qu'il y a 25 soumissions pour la section No. 5—de Fort Garry à Népigon (420 milles),—et les six plus basses sont comme suit :—

Soumissionnaires.	Construction.	Entretien par année.	Période de l'achèvement.
	\$	\$	
O.—Waddle et Smith, Kingston	189,120	\$5,040 et profits	500 milles par année ou plus.
G.I.—Sutton et Thirkell, Lindsay	214,950	Comp. dans le prix de construction.	2 ans.
N.—Sutton, Thompson et Cie., Brantford.....	243,153	.....	.....
A.I.—Sifton, Glass et Fleming, Ottawa ...	253,080	Comp. dans le prix de construction.	Juillet, 1876.
I.—Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.....	\$288,870 et profits ligne entière.	70,000	1er sept. 1876.
I.—R. Fuller, Winnipeg.....	315,000	22,500	14 mois.

La feuille No. 6 indique qu'il y a 22 soumissions pour la section No. 6—d'Ottawa à Népigon (soit 543 milles),—et les six plus basses sont comme suit :—

Soumissionnaires.	Construction.	Entretien par année.	Période de l'achèvement.
	\$	\$	
G.—Sutton et Thirkell, Lindsay.....	249,780	Comp. dans le prix de construction.	2 ans.
O.—Waddle et Smith, Kingston	251,592	\$6,400 et profits.	500 milles par an.
N.—Sutton, Thompson et Cie., Brantford.....	320,370	Comp. dans le prix de construct.	
I.—Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.....	\$305,470 pour 420 milles. \$395,575 pour 543 milles et profits.	70,000	Septembre, 1876.
L.—Andrew Randall, Grimsby	\$442,543, stations extra.	543	Automne, 1877.
E.—Lewis et Saxton, Ste. Catherine.....	434,400	543	Novembre, 1877.

La feuille No. 7 indique les soumissions pour la ligne entière,—qui reliera Ontario avec la Colombie-Britannique. Elles sont au nombre de 14, dont les six plus basses sont comme suit :—

Soumissionnaires.	Construction.		Entretien par année.	Période de l'achèvement.
	Pour 2,190 milles.	Pour 2,313 milles.		
	\$	\$	\$	
O.—Waddle et Smith, Kingston		890,577	27,756	500 milles par année ou plus.
I.—Mackenzie, Grier et Cie., Toronto	1,170,140	1,259,745	70,000 et profits.	Sept., 1876.
A.—Sifton, Glass et Fleming, Ottawa.....	1,290,000	.....	Compris.	Juillet, 1876.
R.—Joseph Whitehead, Clinton .....	.....	1,619,100	Comp. dans le prix de const.	13 mois.
F.—M. W. Thompson, Belleville.....	.....	1,683,070	Non-compris.	4 ans.
H.—Wm. Joselyn, Upper Bedford.....	.....	2,132,530 (bur. extra).	Comp. dans le prix de const.	4 ans.

Je vous remets toutes les soumissions (de A à K inclusivement) que vous m'avez confiées, ainsi que leur résumé marqué A A.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

SANDFORD FLEMING,
Ingénieur-en-chef.

FEUILLE No. 1.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—LIGNE DE TÉLÉGRAPHE.

SOUSSIONS pour la Section No. 1.—Longueur, 250 milles; 200 milles de forêt et 50 de prairie.

	Soumissionnaires.	Prix par mille.	Prix total de la construction.	Entretien.	Période de l'achèvement.
I.	R. Fuller, Winnipeg.	\$155 00	\$38,750	\$6,000 par année.....	Cette année.
F.	H. P. Dwight, pour la compag. de télégr. North-Ouest.....	225 00	56,250	Gouv't. paie \$7,500 par année; \$30 par mille par année; affaires gratuites du gouv'n't.	1er sept. 1875
O.	Waddle et Smith, Kingston.	225 00 prairie..... 475 00 forêt.	106,250	Prix total \$3,000 avec profits; \$24 p. mille p. année; \$12 par mille par année si c'est avec profits.	500 milles par année.
A.I.	Sifton, Glass, et Fleming, Ottawa.	492 00 forêt	107,850 .....	.....	22 nov. 1874.
I.	Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.	189 00 prairie. 400 00 abattis..... 107 00 tel. forêt. 27 00 tel. prairie. 32 00 contingents.	115,750	Ligne entière \$70,000 par année et profits.	1er sept. 1875
U.	Mitchell, Macdonald et Gough, Toronto.	.....	154,200	\$865,000 par année sur la ligne entière.....	31 déc. 1874.
V.	Cie. de manufacture électrique, Toronto.	.....	159,250	\$20,000 par année.....	31 déc. 1874.
C.	W. S. Parmilee, Waterloo, Q.	650 00	162,500	Entretien compris.....	1er déc. 1874.
F.	M. W. Thompson, Belleville.	880 00 forêt..... 175 00 prairie.	184,750 bureaux, etc., à part.	1½ pour cent du coût, forêt; 5 pour cent du coût, prairie.	3 ans.
T.	G. W. Taylor et Cie., Orillia.	932 40 forêt	201,210 .....	.....	1er janv. 1875
D.	Rocque, O'Hanly et Cie., Ottawa.	294 60 prairie. 1,317 15 forêt..... 550 00 prairie.....	211,350 soumiss. 290,930 aux prix indiqués.	Prairie, \$100 par mille par année.	18 mois.
H.I.	H. Wm. Josleyn, Belleville.	1,160 00 forêt	244,500 bureaux, etc., à part.	Entretien compris.....	3 ans.
P.	Humphrey et Cie., Ottawa.	250 00 prairie. 1,450 00 forêt..... 200 00 prairie.	300,000	\$100,000 par année	4 ans.
B.	Allan McLean, Ingersoll.	1,600 00	400,000	\$120 par mille par ann.	1er nov. 1875.
B.I.	Geo. P. Drummond, Ottawa.	2,300 00 forêt..... 375 00 prairie.....	425,000 soumiss. 478,750 aux prix indiqués.	Voir soumission.....	Voir soumis.

FEUILLE No. 2.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—LIGNE DE TÉLÉGRAPHE

SOUMISSIONS pour la section No. 2.—Longueur 500 milles, 200 milles de forêt et 300 milles de prairie.

	Soumissionnaires.	Prix par mille.	Prix total de la construction.	Entretien.	Période de l'achèvement.
I.1.	R. Fuller, Winnipeg.	\$180	\$90,000	\$12,000 par année.....	Cette année.
F.1.	M. W. Thompson, Belleville.	280	140,000, bureaux, etc, à part.	1½ p. cent du coût, forêt; 5 pour cent du coût, prairie; soit \$7,000 par année.	3 ans.
I.	Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.	400 abatis..... 127 télégraphe. 32 contingents.	159,500	\$70,000 par année et profits.	1er sept. 1876.
O.	Waddle et Smith, Kingston.	470 forêt..... 225 prairie.	161,500	Soit, \$6,000 avec profits; \$24 par année par mille; \$12 par année par mille si c'est avec profits	500 milles par année.
D.1.	Rocque, O'Hanly et Cie., Ottawa.	650	325,000	Soit, \$50,000 par année; \$100 par mille p. ann.; serv. du gouver. gratuit	18 mois.
P.	Humphrey, et Cie., Ottawa.	1,450 forêt	350,000	\$100,000 par année.....	4 ans.
G.	W. S. Parmilee, Waterloo, Q.	200 prairie. 750	375,000	Entretien compris.....	1er sept. 1875.
U.	Mitchell, Macdonald et Gough, Toronto.	.....	423,000	\$265,000 par année, ligne entière.	1er août 1875.
V.	Comp. manufacturière électrique, Toronto.	.....	429,000	\$420,500 par année	1er juillet 1875
B.1.	G. P. Drummond, Ottawa.	2,300 forêt	525,000 soumiss. 578,750 aux prix indiqués.	Voir soumission.....	Voir soumiss.

FEUILLE No. 3

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—LIGNE DE TÉLÉGRAPHE.

SOUSSIONS pour la section No. 3.—Grandeur, 800 milles; 200 milles de forêt, et 600 de prairie.

	Soumissionnaires.	Prix par mille.	Total pour construction.	Entretien.	Période de l'achèvement.
I.I.	R. Fuller, Winnipeg.	\$195	\$253,850	\$19,000 par année.....	1er nov., 1875.
I.	Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.	400 abatis	156,000	La ligne entière \$70,000 pour l'année et profits..	1er sept., 1876.
		127 télégraphe....	202,900		
		32 contingents.			
F.I.	M. W. Thompson, Belleville.	280	224,000 bureaux etc.; à part.	Soit \$11,200 par an.; 1½ pour cent. du coût, forêt; 5 pour ct. du coût, prairie	3 années.
O.	Waddle et Smith, Kingston.	476 forêt.....	229,000	Soit \$9,600 per an.; \$24 par mille parannée; \$12 par mille si les profits de l'expl. leur sont laissés.	500 milles par année.
		225 prairie.			
H.I.	W. Josleyn, Belleville.	350	280,000 bureaux, à part.	Compris	3 années.
P.	Humphrey et Cie., Ottawa.	1,450 forêt	410,000	\$100,000 par année, ligne entière.	4 années.
		200 prairie.			
D.I.	Rocque, O'Hanly et Cie., Ottawa.	700	560,000	\$100 par mille par année.	2 années.
U.	Mitchell, Macdonald et Gough, Toronto.	.....	642,000	\$265,000 par année, ligne entière.	31 déc., 1876.
B.I.	G. P. Drammond, Ottawa.	2,300 forêt	645,000 soums..	Voir soumission.....	Voir soum'on.
		375 } prairie.	698,750 aux prix indiqués.		
		400 }			
G.	W. S. Parmilce, Waterloo, Q.	840	672,000	Compris	1er nov., 1875.
V.	Cie. de manufac. électrique, Toronto	.....	690,560	\$67,500 par année.....	31 déc. 1875.
Z.	Gaherty, Fréchette et Cie., Montréal.	1,750	1,400,000 .....	.....	.....
C.I.	Jas. Cotton et Cie., Ottawa.	1,800	1,440,000 .....	.....	.....

FEUILLE No. 4.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—LIGNE DE TÉLÉGRAPHE.

SOUSSIONS pour les sections No. 4.—Longueur 550 milles; 400 milles de forêt et 150 milles de prairie.

	Soumissionnaires.	Prix par mille.	Total pour construction.	Entretien.	Période de l'achèvement.
E.	W. R. Macdonald, Colombie Brit.	.....	\$133,225	Compris, excepté le salaire des opératens.	9 mois.
O.	Waddle et Smith, Kingston.	\$475 forêt 230 prairie.	224,500	Soit \$6,600; \$24 par mille par année; \$12 par mille par année si les profits de l'ex. leur sont laissés	500 milles par année.
C.	F. J. Barnard, Colombie B.	495	272,250 .....	.....	1er juil., 1876.
D.	G. W. Wright, Colombie-Brit.	300 prairie	365,000	\$30,000 par année.....	1er déc., 1875.
I.	Mackenzie, Grier et Co., Toronto.	800 forêt. 450 Thompson. 700 abattis..... 118 télégraphe. 50 contingents.	372,400	La ligne entière; \$70,000 per année avec profits.	1er sept., 1876.
U.	Mitchell, Macdonald et Gough, Toronto.	.....	583,000	\$265,000 par année, ligne entière.	31 déc., 1876.
F.1.	M. W. Thompson, Belleville.	1,440 forêt..... 240 prairie.	612,000 b u reaux, etc., à part.	1½ par et. du coût, forêt; 5 do prairie.	4 années
U.	Comp. manufac'ère électrique Toronto.	.....	634,205	\$45,000 par année.....	31 déc., 1876
D.1.	Rocque, O'Hanly et Cie., Ottawa.	.....	736,300 aux prix 781,300	\$165 par mille par année	5 années.
H.1.	William Josleyn, Belleville.	1,800 forêt..... 300 prairie.	765,000 b u reaux, etc., à part.	Compris.....	4 années.
L.1.	R. Fuller, Winnipeg.	1,590	874,500	\$30,000 par année.....	.....
P.	Humphrey et Cie., Ottawa.	2,200 forêt	\$13,750	\$100,000 par année, ligne entière.	4 années.
B.1.	G. P. Drummond, Ottawa.	2,500 forêt..... 250 prairie.	1,067,500 a u x prix donnés. 1,043,500	\$280,000 ligne entière, années.	5 2 saisons.
O.1.	Jas. Cotton et Cie., Ottawa.	2,000	1,100,000 .....	.....	.....
Z.	Gaherty, Fréchetie et Cie., Montréal.	2,000	1,100,000 .....	.....	.....

FEUILLE No. 5.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.—LIGNE DE TÉLÉGRAPHE.

Soumissions pour la section No. 5.—L. S. L. M.—Longueur, 420 milles, 390 milles de forêt et 30 milles de prairie.

Soumissionnaires.	Prix par mille.	Total pour construction.	Entretien.	Période de l'achèvement.
O. Waddle et Smith, Kingston.	\$220 00 prairie..... 468 00 forêt.	\$189,120	\$2,400 par 100 milles; \$12 par mille avec les profits de l'exploit. soit \$5,040.	500 milles par an, ou plus si nécessaire.
G. Sutton et Thirkell, Lindsay.	530 00 forêt..... 275 00 prairie.	214,950 y compris l'entretien.	.....	2 ans.
A. Sutton, Thompson et Cie., Brantford	590 00 forêt..... 430 00 prairie.	243,150 .....	.....	.....
A.I. Sifton, Glass Fleming, Ottawa	629 00 forêt..... 269 00 prairie.	263,080 y compris l'entretien.	.....	22 juillet, 1876.
I. Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.	600 00 abatis 118 50 prairie. 88 50 forêt. 40 00 conting.	288,370	\$70,000 par année et profits, ligne entière.	1er sept. 1876.
I.I. R. Fuller, Winnipeg.	750 00	315,000	\$22,500 par route Dawson; \$350 par mille ou total \$126,000.	14 mois.
E.I. Lewis et Saxton, Ste. Catherine.	800 00	336,000 non compris les maisons et les ponts.	\$1 par mille par année....	1er nov., 1877.
Z. Andrew Randall, Grimsby.	815 00	342,300	\$1 par mille par année....	Automne 1877.
G. W. S. Parmilee, Waterloo, Q.	825 00	346,500	Voir soumission.....	1er nov. 1875.
F.I. M. W. Thompson, Belleville.	880 00	369,600 non compris le coût des bureaux.	1½ pour cent. du coût forêt; 5 par cent. du coût, prairie.	2 ans.
K.I. E. M. Carruthers,	960 00	403,200, non compris les grands ponts.	.....	.....
X. McEvilla, Miller et Cie., Upton, Q.	997 50	418,950	\$43.71 par mille par année	2½ ans.
H.I. W. Josleyn, Belleville.	1,160 00 forêt..... 175 00 prairie.	457,650 y compris l'entretien mais non les bureaux.	.....	2 do
W. Duclou et Cie., St. Hyacinthe.	1,100 00 forêt..... 1,000 00 prairie.	459,000	\$55 par mille par année...	3 do
U. Mitchell, Macdonald et Gough, Toronto.	.....	494,000	\$265,000 par année par ligne entière.	Déc. 1876.
K. James McKay, Fort Garry.	1,200 00	504,000 .....	.....	31 déc. 1876.
V. Compagnie de manufacture dite Electric, Toronto.	.....	519,375	\$25.00 par année chaque 30 milles.	.....
P. Humphrey et Cie., Ottawa.	1,350 00 forêt..... 175 00 prairie.	531,750	\$100,000 par année, ligne entière.	4 ans.
D.I. Rocque, O'Hanly et Cie., Ottawa.	1,307 15	549,000	\$150 par mille par année.	5 do
Y. White et Smith, Ottawa.	1,500 00	630,000 y compris l'entretien.	.....	2 do
C.I. Jas. Cotton et Cie., Ottawa.	1,500 00	630,000 .....	.....	.....

FEUILLE No. 5.—Fin.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.—LIGNE DE TÉLÉGRAPHE.

Soumissions pour la section No. 5.—L. S. L. M.—Longueur, 420 milles, dont 390 de forêt, et 30 de prairie.

—	Soumissionnaires.	Prix par mille.	Total pour construction.	Entretien	Période de l'achèvement.
A.	Allan McLean, Ingersoll.	1,500 00	630,000	\$110 par mille par année.	1 ^{er} nov., 1875.
Z.	Gaharty, Fréchette et Cie., Montréal.	1,600 00	672,000 .....	.....	.....
H.	Robert Mitchell et Cie., Port Robinson.	1,740 00 forêt..... 530 00 prairie.	694,500 .....	.....	1 an.
B. I.	G. P. Drummond, Ottawa.	2,300 00 forêt... .. 350 00 prairie.	907,500 aux taux mentionnés. 526,000	\$280,000 ligne entière, 5 ans.	5 2 saisons.

FEUILLE No. 6.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—LIGNE DE TÉLÉGRAPHE.

SOUSSIONS pour la section No. 6—Longueur, 543 milles; toute de forêt.

Soumissionnaires.	Prix par mille.	Prix total de la construction, 450 milles.	Prix total de la construction, 543 milles.	Entretien.	Période de l'achèvement.
C. Sutton et Thirkell, Lindsay.	\$460 forêt 257 prairie		\$ 249,780	Compris dans la construction.	2 ans.
O. Waddle et Smith, Kingston.	464 forêt 215 prairie		251,592	Soit \$13,032 pr. ann.; 2½ par mille p. vg., ou avec les profits de l'exploit. \$6,400.	590 milles par an. ou plus.
W. Sutton, Thompson et Cie., Brantford.	590 forêt 435 prairie		320,370	Compris dans la construction.	
L. Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.	600 abatis 88 50 télégraphe 40 contingents...	305,970	395,575	Ligne entière, \$70,000 par année et profits de l'exploitat.	1er sept. 1876.
L. Andrew Randall, Grimsby.	815		442,543 stations non comprises	\$1 par année p. mille, soit \$543 par ann.	Autom. 1877.
E. Lewis et Saxton, Ste. Catherine.	800		434,400	\$1 p. année par mille, soit \$543 par ann.	Nov. 1877.
F. M. W. Thompson, Belleville.	880 forêt 106 prairie		477,840	1½ p. cent du coût, bureaux, etc., à part.	2 années.
T. Geo. W. Taylor et Cie., Orillia.	924 60		502,058		1er sept. 1876.
X. McKivilla, Miller et Cie., Upton, Q.	997 50		541,642	\$4,371 par mille par année.	2½ ans.
D. Rocque, O'Hanly et Cie., Ottawa.		549,000	709,782	\$150 par mille par année.	5 ans.
M. Augustus Corney, Mattawan.	1,050		570,150	\$50,000 par année....	1877.
H.I. William Joselyn, Belleville.	125 abatis 765 forêt ou colonie.		629,880 bureaux non compris.	Compris	2 ans.
C.I. Jas. Cotton et Cie., Ottawa.	1,160 forêt 1,250		675,750		
K. E. M. Carruthers, Toronto.	1,250		678,750		
Q. J. Bangs, Ottawa	1,275		692,325	\$48,000 par année....	1er déc. 1877.
P. Humphrey et Cie., Ottawa.	1,350 forêt 175 prairie		733,050	\$100,000 do	4 ans.
Z. Gaherty, Fréchet et Cie., Montréal.	1,500		814,500		
U. Mitchell, Macdonald et Gough, Toronto.		898,000		\$256 par année sur la ligne entière.	31 déc. 1876.
H. Robert Mitchell et Cie., Port Robinson.	1,740 forêt 530 prairie		944,820		1 an.
V. Cie. de maft. dite Electric, Toro'to.		944,528		\$40,000 par année . . .	31 déc. 1876.
B.I. G. P. Drummond, Ottawa		966,000			3 saisons.
W. Duclos et Cie., St. Hyacinthe.	11,000		5,973,000	\$55 par mois	3 ans.

FEUILLE No. 7.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—LIGNE DE TÉLÉGRAPHE

Soumissions pour la ligne entière.—Longueur 2,313 milles ; 1,533 de forêt et 780 de prairie.

	Soumissionnaires.	Prix par mille.	Prix total de la construction, 2,190 milles.	Prix total de la construction, 2,313 milles.	Entretien.	Période de l'achèvement.
O.	Waddle et Smith, Kingston.	469 forêt..... 220 prairie.	.....	\$890,577	\$27,756 et profits.....	500 milles, un an ou plus.
I.	Mackenzie, Grier et Cie., Toronto.	.....	1,170,140	1,259,745	\$70,000 et profits.....	1er sept. 1876.
A.1.	Sifton, Glass et Fleming, Ottawa.	.....	1,290,000	.....	Compris.....	22 juillet 1876.
R.	Joseph Whitehead, Clinton.	.....	.....	1,619,100	Compris	13 mois.
F.1.	M. W. Thompson, Belleville.	.....	.....	1,683,440	Non compris les bureaux, ni l'entretien, etc.	4 ans.
H.1.	W. Josleyn, Upper Bedford, Q.	.....	.....	2,132,530	Compris.....	4 do
S.	Jno. Murray, Brockville.	.....	2,117,250	bur ^x extra.	Compris	1 ou 2 ans.
P.	Humphrey et Cie., Ottawa.	.....	.....	2,588,550	\$100,000	4 ans.
D.1.	Rocque, O'Hanly et Cie., Ottawa.	.....	2,394,300	.....	307,950	Janvier 1880.
U.	Mitchell, Macdonald et Gough, Toronto.	.....	3,194,200	.....	265,000	31 déc. 1876.
V.	Cie. de télég. dite Electric, Toronto	.....	3,376,919	.....	200,000	31 déc. 1876.
B.1.	G. P. Drummond, Ottawa.	Brevet.....	3,480,000 3,371,000	.....	56,000	3 ans.
C.1.	Jas. Cotton et Cie., Ottawa.	.....	.....	3,848,750	.....	.....
Z.	Gaherty, Fréchette et Cie., Montréal.	.....	.....	3,986,500	.....	.....

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 12 août 1874.

Hon. A. MACKENZIE,
Ministre des Travaux Publics

MONSIEUR,—Des soumissions faites pour le télégraphe les plus basses sont les suivantes :

Par section.	Construction	Entretien par an.	Période de l'achèvement.
Section No. 1—I.1—R. Fuller, Winnipeg.....	\$ 38,750	\$ 6,000	Cette année.
do No. 2—I.1—R. Fuller, do	90,000	12,000	Cette année.
Soumissions.	Con- struction.	Entretien par an.	Période de l'achèvement.
Section No. 3—I—R. Fuller, Winnipeg.....	\$ 156,000	\$19,000	Nov. 1875.
do No. 4—E—Wm. R. Macdonald, Colombie-Brit.	132,225	Compris, excepté le salaire des opérateurs.	9 mois.
do No. 5—O—Waddle et Smith, Kingston.....	189,120	\$5,040 et profits compris dans la construction.	500 milles.
do No. 6—G—Sutton et Thirkell, Lindsay.....	249,780	.....	2 années.
Total de la ligne par sections.....	\$728,125	\$24,040	
Soumissions pour la ligne entière.	Con- struction.	Entretien.	Période de l'achèvement.
Tender O.—Waddle et Smith, Kingston.....	\$ 890,577	\$27,756 et profits de l'exploitation.	500 milles par année.
do I.—Mackenzie, Grier et Cie., Toronto	1,170,140	\$70,000 et profits de l'exploitation.	Sept. 1876.
do A.1—Sifton, Glass et Cie., Ottawa.....	1,290,000	Compris dans la construction.	13 mois.
do L.5—Joseph Whitehead, Clinton, Ill.	1,619,100	Compris dans la construction.	13 mois.

Afin de pouvoir comparer ces soumissions avec plus d'exactitude, les frais d'entretien de cinq années devraient être ajoutés au prix de la construction dans le cas où il ne comprend pas l'entretien.

Ces soumissions peuvent donc se résumer comme suit :

La ligne entière par sections..... \$848,325

SOUSSIONS POUR LA LIGNE ENTIÈRE.

O.—Waddle et Smith, Kingston.....\$1,020,357
 A.—Sifton, Glass et Cie., Ottawa..... 1,290,000
 I.—Mackenzie, Grier et Cie., Toronto..... 1,520,140
 L.—Joseph Whitehead, Clinton..... 1,619,000

D'après ce qui précède, il est clair que si l'entreprise peut être exécutée par les plus bas soumissionnaires, il vaut mieux la donner par sections.

Comme la même urgence n'existe pas pour la 6^{me} section, on peut prendre du temps pour décider à son égard.

Je recommande, cependant, que l'on prenne de suite des mesures à l'effet d'adjuger les contrats pour la construction et l'entretien de la ligne de télégraphe des sections 3, 4 et 5. Que la section *trois* soit confiée à R. Fuller, de Winnipeg, et la *cinquième* à Waddle et Smith, de Kingston, pourvu que le gouvernement obtienne la certitude que ces messieurs pourront exécuter les travaux avec toute la diligence nécessaire et entretenir leur partie de la ligne pendant la période spécifiée.

Quant à la section 4—depuis le système de télégraphe de la Colombie-Britannique jusqu'à Edmonton—il est de la plus grande importance qu'elle soit confiée à un entrepreneur offrant toutes les garanties que l'entreprise sera bien exécutée.

La soumission la moins élevée est celle de William R. Macdonald, de Yale. Le prix qu'il demande est si bas, et la période pendant laquelle il s'engage à terminer l'entreprise est si courte que je ne puis faire autrement que de douter de la bonne foi de son offre.

La plus basse après celle-là est de Waddle et Smith, de Kingston, mais comme ces messieurs sont les plus bas soumissionnaires pour la 5^{me} section, qui, si elle leur est adjugée, demandera qu'ils y mettent toute leur énergie pour la terminer vu qu'elle s'étend de Fort Garry au lac Supérieur, et que la 4^{me} s'étend beaucoup au-delà des Montagnes Rocheuses, je ne crois pas qu'il serait sage de les leur adjuger toutes deux.

Ensuite, c'est la soumission de F. J. Barnard, de Victoria, qui est la plus basse. Ce monsieur est avantageusement connu dans la Colombie comme possédant l'énergie et les ressources nécessaires à l'exécution de tout ce qu'il se charge d'entreprendre. Cela étant, je n'hésite pas à recommander qu'on lui confie la 4^{me} section. J'ai remarqué, cependant, qu'il ne faisait aucun prix pour l'entretien, une fois la ligne terminée. Je suggère que sa soumission soit acceptée à la condition qu'il demande un prix raisonnable pour l'entretien.

Les trois soumissions que j'ai recommandées sont celles-ci :

Section No. 3, de Fort Garry à Edmonton, R. Fuller, Winnipeg.....	Construction.....\$156,000
Section No. 4, Edmondton à Saltaches, F. J. Barnard, Victoria.....	272,250
Section No. 5, de Fort Garry à Népigon, Waddle et Smith, Kingston.	189,120

\$617,370

SANDFORD FLEMING.

Ingénieur en Chef.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, 20 août 1874.

MONSIEUR,—D'après les instructions de M. Trudeau, j'ai l'honneur de vous transmettre copie d'un télégramme reçu aujourd'hui de F. J. Barnard.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A l'honorable R. W. SCOTT,
 Ministre de l'Intérieur.

SANDFORD FLEMING, I. en C.,
 par CH. PALMER, comptable.

CRIQUE CACHÉE, C.B.

A SANDFORD FLEMING.

“ Il est impossible, sur une information aussi vague, d'évaluer avec quelque exactitude ce que coûterait l'entretien. Je préfère aller à Ottawa, où je vous verrai. Partirai de Victoria le vingt-six. Cela convient-il? ”

“ F. J. BERNARD. ”

Il faut que vous fassiez un prix pour l'entretien. Je vous conseille de ne pas venir à Ottawa. Le gouvernement ne peut prendre sur lui de laisser l'affaire pendante.

R. W. SCOTT.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
20 août, 1874.

MONSIEUR, — Je vous transmets copie d'un télégramme reçu aujourd'hui de M. J. Bernard, au sujet de sa soumission pour le télégraphe.

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

SANDFORD FLEMING,
par CH. PALMER, Agent.

F. BRAUN, ECR.,
Secrétaire, ministère des Travaux Publics,
Ottawa.

“ CRIQUE CACHÉE, B.C. ”

“ A SANDFORD FLEMING: ”

“ Il est impossible, sur une information aussi vague, d'évaluer avec quelque exactitude ce que coûterait l'entretien. Je préfère aller à Ottawa, où je vous verrai. Partirai de Victoria le vingt-six. Cela convient-il? ”

“ F. J. BERNARD. ”

“ A ”

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

LIGNE DE TÉLÉGRAPHE.

On demande des soumissions pour l'établissement d'une ligne de télégraphe le long de la voie du Pacifique Canadien, et ces soumissions devront embrasser les obligations suivantes :—

La fourniture de tous les matériaux, main-d'œuvre, instruments, et chose nécessaire à la mise en opération de la ligne.

L'entretien de la ligne pour une période de cinq ans après qu'elle sera terminée.

Sur les sections boisées, le défrichement devra être fait sur une largeur de 132 pieds, ou plus grande si cela est nécessaire pour empêcher que le télégraphe n'ait à souffrir des incendies ou de la chute des arbres.

Les soumissions devront être distinctes pour chacune des sections suivantes, et indiquer, dans chaque cas, la période pendant laquelle la section sera complètement terminée :—

- (1.) De Fort Garry à un point vis-à-vis Fort Pelly, environ 250 milles.
- (2.) De Fort Garry au coude de la Saskatchewan Nord, environ 500 milles.
- (3.) De Fort Garry à un point dans la longitude d'Edmonton, environ 800 milles.
- (4.) Du Lac La Hache, ou autre point avantageux sur la ligne du télégraphe actuelle de la Colombie-Britannique à Fort Edmonton, environ 550 milles.
- (5.) De Fort Garry à Népigon, Lac Supérieur, environ 420 milles.
- (6.) Ottawa à Népigon, Lac Supérieur, environ 760 milles.

Les distances ci-dessus sont approximatives. Toute augmentation ou diminution constatée à la suite de la construction sera payée ou déduite, selon le cas, au prix correspondant à la somme totale de la soumission.

Les soumissionnaires devront convaincre le gouvernement qu'ils sont en mesure d'exécuter l'entreprise dont ils veulent se charger et d'entretenir la ligne, une fois terminée, pennant le temps par eux spécifié.

Des soumissions à l'adresse du ministre des Travaux Publics, seront reçues jusqu'au 21 juillet prochain.

Par ordre,

F. BRAUN,
Secrétaire.

Ministère des Travaux-Publics,
18 juin 1874.

MÉMOIRE.

Renseignements pour ceux qui se proposent de soumissionner.

Il est jugé préférable de ne faire aucune stipulation obligatoire quant à la forme des propositions, afin de laisser aux soumissionnaires la liberté de poser leurs conditions, et au gouvernement d'accepter les propositions que dans l'intérêt public il trouvera les plus avantageuses.

Il est aussi jugé à propos de fournir des données propres à renseigner les soumissionnaires, afin que leurs offres soient faites sur une même base et qu'elles soient uniformes sur les points essentiels.

Dans ce but, l'on soumet en conséquence ce qui suit :

1o. Le télégraphe devra être établi sur la ligne que le gouvernement adoptera pour le chemin de fer qui traversera le continent.

2o. La nature générale du pays que traversera le chemin de fer est décrite dans les rapports d'exploration récemment publiés.

3o. Les différentes routes actuellement à l'étude et explorées sont aussi indiquées dans les rapports ci-dessus.

4o. Quand le gouvernement aura localisé la route d'une section, la ligne que devra suivre le télégraphe sera tracée sur le terrain par des officiers du gouvernement.

5o. Dans les forêts, le bois devra être abattu et brûlé complètement sur une largeur de deux chaînes (132 pieds), pour empêcher que le télégraphe n'ait à souffrir de la chute des arbres ou des incendies. A sa volonté, l'entrepreneur pourra faire couper de longueur du bois de service, l'empiler et réserver à ses risques.

6o. Le long des terrains défrichés, un sentier ou chemin pourra être ouvert pour le transport des matériaux destinés au télégraphe pour faciliter les réparations.

7o. Dans la forêt, les poteaux pourront être modérément gros mais faits du meilleur bois qu'il y aura dans chaque localité.

8o. Dans les prairies, lorsque le bois voulu pour de bons poteaux ne pourra être obtenu avant que la voie ferrée ne soit construite, ils pourront être de plus petite dimension et faits avec le bois que l'on pourra le plus facilement se procurer.

9o. Dans les forêts, les poteaux pourront être placés à 132 pieds de distance et les fils employés seront ceux désignés par le No. 11.

10o. Dans les prairies, cette distance pourra être de 176 pieds et les fils de la qualité No. 9.

11o. Chaque soumission devra indiquer quelle espèce d'isoloir, de matériaux, etc., on se propose d'employer.

12o. Les soumissionnaires pourront faire des propositions pour l'entretien et l'exploitation de la ligne pendant cinq ans ou pour une plus longue période.

13o. A raison des difficultés que devra offrir le transport des matériaux de construction, on ne compte pas que le télégraphe sera d'abord construit aussi bien qu'il serait à désirer. L'objet principal est l'établissement d'une ligne première à travers tout le pays, afin d'aider à sa colonisation et à la construction du chemin de fer. Quand une section de chemin de fer sera terminée, alors il pourra être fait de nouveaux arrangements pour la reconstruction de cette partie du télégraphe.

14. Dans l'annonce, les sections sont placées dans l'ordre où doit se construire le télégraphe, et les soumissionnaires sont libres de faire une proposition distincte pour chaque section ou pour la ligne entière.

15. Toute la section entre le lac Népigon et Fort Garry est sans bois, à l'exception de trente milles à l'est de la rivière Rouge.

16. Entre Fort Garry et Fort Pelly, une partie est en forêt et l'autre en prairie, mais l'étendue de chacune n'est pas encore connue.

17. Entre Fort Pelly et Edmonton, la région est en prairie.

18. Entre Edmonton et le télégraphe de la Colombie-Britannique, la région est généralement sans bois, bien qu'à l'ouest de Fort Edmonton il se trouve quelques étendues de prairie ainsi que sur le plateau central de la Colombie-Britannique.

19. Dans la vallée de la rivière Thompson il y a des arbres de six à dix pieds de diamètre. Dans cette localité le défrichement ne sera pas nécessaire ; il suffira de couper et brûler les broussailles et branches inférieures des arbres.

20. L'annonce dit que la 6me section s'étend de Népigon à Ottawa, mais le but étant de relier le télégraphe du Pacifique avec le siège du gouvernement, il suffira d'établir sur le point le plus facile une correspondance avec le système télégraphique d'Ontario. On dit qu'une ligne de télégraphe sera terminée jusqu'à l'angle S.-E. du lac Nipissingue avant la fin de cette saison. Du lac Nipissingue à Népigon la distance est d'environ 420 milles.

21. Il doit être entendu que la section No. 1 est comprise dans le No. 5, et que tous deux sont embrassés par la section No. 3.

22. Les soumissions devront indiquer un prix distinct par mille de la ligne dont les sections seront partie sous bois et partie en prairie.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
18 juin 1874.

CONTRAT passé le 10me jour de novembre de l'an de grâce mil huit cent soixante-quatorze et fait double entre Francis James Barnard, entrepreneur, de Victoria, dans la province de la Colombie-Britannique, de la première part, et Sa Majesté la Reine Victoria, représentée par le ministre des Travaux Publics du Canada, de la seconde part.

Par le présent la partie de la première part s'oblige et s'engage envers Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, aux conditions et conventions ci-dessus stipulées, à fournir la main-d'œuvre, effets, appareils, instruments, outils et matériaux nécessaires, et à exécuter et terminer sous tous rapport, d'une manière convenable et à la satisfaction du dit ministre, les travaux désignés dans la spécification ou le mémoire y annexé marqué "A."

Tous les travaux mentionnés et projetés dans la spécification ou mémoire susdit, pour le défrichement du terrain et la construction d'une ligne simple de télégraphe sur une certaine section de la route générale du chemin de fer canadien du Pacifique, laquelle section est connue comme portant le No. 4, entre le bureau du télégraphe actuel à la crique Cachée, dans la province de la Colombie-Britannique, et un certain point au ou près du Fort Edmonton dans le territoire du Nord-Ouest que pourra fixer par la suite le ministre des Travaux Publics ; et il est entendu et convenu que les isoloirs et crochets employés sur cette section de la ligne seront en verre et à écran, et que les poteaux du télégraphe seront de la meilleure qualité que l'on pourra se procurer le long de la ligne.

La partie de la première part entretiendra la ligne en bon ordre et la fera fonctionner, tel que ci-après spécifié, pendant une période de cinq ans, à compter de la date de son achèvement, et pendant le cours de cette période, il devra ériger, établir et maintenir des stations télégraphiques séparées chacune par une distance d'environ trente milles, et en tout temps, il devra garder le personnel nécessaire au fonctionnement et à l'entretien de la ligne.

Le tout devra être terminé et prêt sous tous rapport le ou avant le second jour d'octobre A. D. 1876, la période de la construction étant la condition essentielle au

présent contrat. A raison de quoi Sa Majesté la reine Victoria, représentée comme susdit par le ministre, promet et convient par le présent de payer à la partie de la première part, ou à ses héritiers légitimes, ayants-cause ou représentants légitimes, conformément aux dispositions de l'Acte 31 *Vict.*, ch. 12) savoir :

Pour tous les travaux dont l'exécution est par le présent projetée, la somme de quatre cent quatre-vingt-quinze piastres en argent du Canada, par mille, (\$495.00.)

Pour l'entretien et l'opération de la ligne pendant cinq ans comme susdit, et sans les profits de l'exploitation, une somme annuelle de quarante-six dollars et cinquante cts. (\$46.50.)

Il est de même convenu et entendu par le présent que la partie de la première part et ses agents tiendront un compte fidèle des recettes ou dépêches expédiées ou reçues une fois la construction terminée et pendant la période de l'entretien, et qu'elle en transmettra, pour qu'il soit remis au gouvernement du Canada, le montant à telle personne chaque mois, ou à la fin de telle autre période que le ministère des Travaux Publics pourra désigner.

Pour l'entretien, tous les paiements à faire à la partie de la première part se feront tous les trois mois.

Pendant la construction de la ligne et jusqu'à ce qu'elle soit terminée, la partie de la première part pourra utiliser le télégraphe du gouvernement aujourd'hui en opération dans la Colombie-Britannique.

Tout l'équipement télégraphique qui restera lors de l'expiration du contrat, soit au bout du terme ou avant, sera transféré au ministère des Travaux Publics, et payé d'après l'évaluation qui en sera faite par un arbitre nommé par chacune des parties contractantes. Les arbitres nommeront un tiers.

Et la partie de la première part, et Sa Majesté, représentée comme susdit, déclarent et conviennent qu'elles ont souscrit au présent contrat aux termes et conditions suivants, savoir :

10. Que des paiements sur le prix ci-haut mentionné seront faits à la partie de la première part dans les dix jours qui suivront la réception, par le ministre, de l'évaluation faite par l'ingénieur ou officier en charge, de la quantité d'ouvrage fait, et cela à la satisfaction du dit ministre, de ses successeurs, ou de l'ingénieur ou personne contrôlant les travaux pendant le mois alors expiré ; mais il sera, néanmoins, loisible à Sa Majesté de retenir de la partie de la première part dix pour cent sur la somme des différentes évaluations jusqu'à complète exécution du contrat (c'est-à-dire jusqu'à l'achèvement des travaux et à l'expiration de la période de l'entretien) ou jusqu'à ce que le ministère des Travaux Publics ait acquis la certitude que la ligne de télégraphe est bien construite. A sa discrétion, le ministre pourra alors diminuer la retenue de dix pour cent, disons d'un cinquième à la fin de chacune des dites cinq années. Un intérêt de six pour cent est alloué sur la somme ainsi retenue à compter de l'achèvement des travaux. Les paiements, à mesure que les travaux avancent, seront faits tous les mois à Victoria, Colombie-Britannique.

20. Si par le rapport de l'ingénieur ou contrôleur employé par le ministre il est démontré que les travaux n'avancent pas suffisamment pour qu'ils soient terminés dans la période prescrite par le présent ; ou si la partie de la première part persiste dans quelque moyen à l'effet d'é luder les dispositions du présent contrat, Sa Majesté aura la faculté, par l'intermédiaire du ministre susdit ou de ses successeurs, sans avis ou protêt préalable, et sans tenter aucune poursuite judiciaire, d'ôter les travaux, ou toute partie des travaux, à la partie de la première part, et de les adjuger à un ou à d'autres entrepreneurs sans demande préalable de soumissions, ou d'employer un nombre additionnel de travailleurs, de fournir des matériaux, outils ou autres objets nécessaires aux frais de la partie de la première part, laquelle, dans tous les cas, sera responsable de tous dommages ou dépenses extraordinaires pouvant résulter du manquement susdit, et cessera d'avoir droit de toucher à la somme qui lui sera alors due selon les conditions et stipulations du présent.

30. Dans le cas de manquement aux conditions du contrat, la partie de la première part perdra tout droit aux dix pour cent, ou à aucune partie d'iceux, qui auront

été retenus, ainsi qu'à aucune somme quelconque qui pourra être due sur le présent contrat.

40. Tous les matériaux de la dite entreprise seront examinés et acceptés, avant d'être employés, par le ministre ou telle personne qu'il nommera à cette fin, et tous ceux refusés ne serviront pas aux travaux, et ils devront être transportés par la partie de la première part, sur l'ordre qu'en donnera le ministre, son ingénieur ou personne en charge, au lieu qu'il jugera à propos, aux frais et risques de la partie de la première part; et il est expressément entendu et convenu que l'examen et l'acceptation des matériaux n'obligera aucunement Sa Majesté à payer ces matériaux en tout ou en partie à moins qu'ils ne soient employés dans la dite construction, où ne l'empêchera de les refuser ensuite en tout ou en partie s'ils sont reconnus impropres à telle construction, et tel examen ne sera pas considéré comme ôtant le droit d'objecter aux travaux à raison de la mauvaise qualité ou de l'imperfection des matériaux employés.

90. S'il y a divergence d'opinion quant au genre de travaux qui doivent être prescrits dans aucune partie des spécifications, le ministre seul pourra décider à cet égard, et sa décision sera finale et obligatoire pour les parties contractantes.

100. Tout avis ou autre document qu'il sera nécessaire de signifier, au nom de Sa Majesté, à la partie de la première part, pourra être mis à la poste adressé à son domicile ou place d'affaire, ou à l'endroit où les travaux par le présent adjugés devront se faire, et tout document ainsi adressé et mis à la poste sera, à toutes fins et intentions, considéré comme légalement signifié.

110. Dans le cas où la partie de la première part ne finirait pas les travaux au temps dit, elle sera tenue de payer et fera payer à la partie de la deuxième part tous les salaires ou les gages dus à la personne ou aux personnes chargées du contrôle des travaux au nom du dit ministre à compter de la période ci-dessus désignée pour l'achèvement des dits travaux, et cela jusqu'à ce qu'ils soient terminés et acceptés.

12. Dans le cas où le crédit affecté à ce service serait dépensé avant la fin des travaux par le présent adjugés, il sera loisible à la dite partie de la première part, après réception d'un avis de la partie de la seconde part l'informant du fait ci-dessus, de suspendre ou de ne pas suspendre les travaux, mais après la signification de tel avis, la partie de la première part ne pourra réclamer aucun paiement pour travaux exécutés depuis cette signification jusqu'à ce que le parlement ait voté les fonds nécessaires, et la partie de la première part n'aura pas non plus droit à une compensation ou à des dommages à raison de cette suspension des paiements.

130. Dans le présent contrat, les mots "la partie de la première part" signifieront, chaque fois que le texte le permettra, les héritiers, exécuteurs testamentaires et administrateurs de la partie de la première part.

140. La spécification "A" ci-annexée sera considérée comme faisant partie du présent contrat tout comme si elle était intercalée dans ses clauses.

En foi de quoi, la partie de la première part et le ministre représentant Sa Majesté comme susdit ont apposé leur seing et sceau au présent, qui a aussi été contresigné par le secrétaire des Travaux Publics—treize cent soixante-seize mots biffés sont nuls et la note marginale approuvée est bonne.

Signé et scellé par la partie de la première part, }
 en présence de
 A. N. RICHARDS,
 JAS. J. SÆGISERD.

F. J. BARNARD.

Signé et scellé par le ministre des Travaux }
 Publics et contresigné par le secrétaire, en
 présence de
 H. A. FISSIAULT.

A. MACKENZIE.

F. BRAUN,
Secrétaire.

OTTAWA, 13 février 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un chèque de \$8,000, à compte de travaux exécutés pour la ligne de télégraphe de la crique Cachée à Edmonton.

F. BRAUN,
Secrétaire.

M. F. J. BARNARD,
Entrepreneur, Victoria, C.B.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 5 avril 1875.

MONSIEUR,—M. E. Dewdney a été chargé par M. F. J. Barnard, entrepreneur du télégraphe dans la Colombie-Britannique, de demander si le gouvernement voudrait vendre un nombre des mules de trait qui ont été employées au tracé dans cette province. M. Barnard offre d'acheter 60 de ces mules, avec leur complet attelage, au prix de \$75 chacune.

D'après les informations prises, ce prix est raisonnable, mais nous ne saurons quel nombre il sera possible de céder tant que les travaux de la saison prochaine ne seront pas définis. Nous avons dans la Colombie plus de 400 mules, et je pense que l'on en pourrait céder un certain nombre. Il y aurait avantage à s'en départir à des conditions raisonnables; mais, pour cela, il vaut mieux attendre jusque vers le 1er mai, alors que M. Smith sera revenu à Victoria et que nous saurons quels sont les travaux qu'il y a à faire.

J'écris maintenant pour l'information du ministre, afin qu'il obtienne l'autorisation de faire cette vente, s'il le juge à propos.

Un ordre général serait probablement préférable. Par cet ordre le nouvel officier du commissariat, dans la Colombie, pourrait être autorisé à vendre celles des mules dont on aurait pas besoin, au prix évalué par des personnes compétentes après l'arrivée des partis d'explorateurs dans la province.

Je suis, etc.,

SANDFORD FLEMING,
Ingénieur en chef.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, ministère des Travaux Publics.

OTTAWA, 9 avril 1875.

Cessez les travaux de la ligne de télégraphe, dans la Colombie-Britannique, pour l'exécution desquels vous avez passé contrat avec ce ministère. Vous ne serez pas appelé à reprendre ces travaux avant quelques mois. A quel prix feriez-vous 45 milles de télégraphe depuis Quesnel, sur le sentier de l'ancien télégraphe, y compris un défrichement de 20 pieds de largeur ?

F. BRAUN,
Secrétaire.

F. J. BARNARD,
Victoria, C. B.

OTTAWA, 9 avril 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que M. Barnard a reçu aujourd'hui instruction de cesser les travaux sur la ligne de télégraphe de la Colombie-Britannique, travaux pour lesquels il a passé contrat (3ème) avec ce ministère. Il a été aussi notifié qu'il ne serait pas appelé à reprendre ces travaux d'ici à quelques mois,

et en même temps on lui a demandé de faire savoir pour quel prix il ferait 45 milles de télégraphe depuis Quesnel, sur le sentier de l'ancien télégraphe, y compris un défrichement de 20 pieds de largeur.

J'ai, etc.,

F. BRAUN,
Secrétaire.

S. FLEMING, écr.,
Ingénieur-en-chef,
Chemin de fer canadien du Pacifique.

—————
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF.

Construirai et aurai équipé vers juillet, à \$650 par mille. Entretien au taux précédent. Provisions et matériaux à Kamloops. Distance jusqu'à Quesnel si grande et frais de transport si élevés qu'il me faudra acheter à Quesnel, où tout est beaucoup plus cher. J'espère que le département me permettra de commencer bientôt, vu que les travailleurs commencent à s'en aller.

F. J. BARNARD.

(No. 1710.—6.55 hrs.)

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DE MONTRÉAL.
OTTAWA, 14 avril 1875.

Par le télégraphe de Victoria, C.-B., à F. Braun, ministère des Travaux Publics.

J'ai des approvisionnements considérables à Kamloops et il me faut les utiliser. Acheté un vapeur, qui est prêt à faire ce service. Peut transporter par ce bateau 100 milles en remontant la North Thompson; de là à dos de mule jusqu'à Yellow Head et ensuite en bateau sur le Fraser jusqu'à Quesnel. Frais de transport moindres comme cela. Pense que Kamloops est le meilleur point pour fournir ces provisions aux travailleurs depuis Yellow Head. Pour le transport sur la Thompson, il faut profiter des hautes eaux, sinon la saison sera perdue ou les frais de transport seront considérablement augmentés.

F. J. BARNARD.

—————
VICTORIA, C.-B., 26 avril 1875.

CHER MONSIEUR,—Le télégramme que j'ai récemment reçu de votre département à l'effet de me faire cesser les travaux du télégraphe dans cette province jusqu'à la localisation du chemin de fer m'a beaucoup surpris et contrarié, car, peu de jours avant sa réception j'avais reçu l'assurance que la ligne ne subirait aucun changement, et fait dans les environs tous les achats nécessaires aux travaux projetés.

À l'arrivée de M. Dewdney, j'ai appris la raison politique de cette interruption, c'est-à-dire qu'il est question d'une route avantageuse vers le nord, et je comprends aujourd'hui que vous n'aviez pas d'autre moyen que de retarder les travaux jusqu'à plus ample information.

Bien que j'aie été obligé de faire une dépense considérable et que je sois encore tenu de garder à mon service trois hommes d'expérience auxquels je paie de forts gages, j'ai retranché le plus tôt possible toute dépense inutile et transféré aux explorateurs du chemin de fer autant de mes provisions que j'ai pu, mais la quantité en est petite à côté de celle qui me reste. J'ai acheté à grands frais un vapeur, des montures et bœufs de trait pour le transport des provisions, et tout ce capital est maintenant inactif. J'ai fait venir de loin le pilote et le mécanicien, et je ne puis les congédier sans leurs accorder des dédommagements, chose que je ne veux pas faire avant d'avoir

la certitude que mes travaux ne seront pas repris cette saison, vu que je ne pourrais trouver à remplacer ces hommes dans la localité.

Ce sont ces raisons qui, dans mon télégramme du 13 avril 1873 m'ont fait dire ce qui suit :

“ J'ai des approvisionnements considérables à Kamloops et il me faut les utiliser. Acheté un vapeur, qui est prêt à faire ce service. Peut transporter par ce bateau 100 milles en remontant la North Thompson; delà à dos de mule jusqu'à Yellow Head et ensuite en bateau sur la Fraser jusqu'à Quesnel. Frais de transport moindres comme cela. Pense que Kamloops est le meilleur point pour fournir ces provisions aux travailleurs depuis Yellow Head. Pour le transport sur la Thompson, il faut profiter des hautes eaux, sinon la saison sera perdue ou les frais de transport seront considérablement augmentés.”

Ce télégramme avait pour but de vous faire connaître l'état des choses, et je vous laisse à dire s'il ne serait pas bien d'utiliser le vapeur et les bêtes au transport des provisions, matériaux, etc., jusqu'à la Cache et à la Passe de la Tête Jaune, dans le cas où il aurait été décidé que cette passe sera le point commun aux deux routes. S'il en est autrement, les dépenses des préparatifs pour cette saison seront une perte complète.

J'attendrai avec hâte et recevrai avec empressement votre réponse. Bien que ce changement me contrarie et me fasse perdre du temps, comptez toujours sur moi pour le concours que je puis prêter en faveur de la politique de votre gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. J. BARNARD.

L'honorable A. MACKENZIE,
Ministre des Travaux Publics,
Ottawa.

(Mémoire.)

CHEMIN DE FER CANADIAN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 10 mai 1875.

Relativement à la lettre de M. F. J. Barnard, du 26 avril dernier, au sujet de la construction du télégraphe dans la Colombie-Britannique, on n'a rien su de M. Jarvis depuis qu'il a écrit du bras nord de la rivière Fraser, le 10 février dernier. Je suppose, cependant, qu'il a franchi les montagnes, et que sous peu l'on apprendra son arrivée à Fort-Garry. Dans le cas où il n'aurait pas trouvé de passe plus avantageuse que celle de la Tête Jaune, je pense qu'il serait bien de profiter des préparatifs faits par M. Barnard, et de faire transporter le fil de fer, etc., jusqu'à la cache de la Tête Jaune, ou autre point avantageux à la construction de la ligne dès que la localisation sera terminée.

Si M. Barnard veut transporter le fil de sa section depuis Kamloops jusqu'à Edmonton, rien, que je sache, ne l'empêche de faire ce transport pour tout le côté est des montagnes, au moins jusqu'au dépôt d'Athabaska, dans la vallée Jaspar, environ trente milles à l'est de la Passe de la Tête Jaune. Le dépôt d'Athabaska serait un point bien choisi, car il sera à proximité de toute ligne qui pourra être localisée.

Si le ministre partage mon avis, je suggère que l'on télégraphie à M. Barnard en conséquence.

SANDFORD FLEMING.

L'honorable
Ministre des Travaux Publics.

OTTAWA, 14 mai 1875.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 26 ultimo, au sujet du télégramme de ce ministère ordonnant de cesser les travaux de la ligne de télégraphe depuis la

crique Cachée, et suggérant que le vapeur, les lètes de somme, etc., achetés pour le service de cette ligne soient utilisés au transport des provisions, etc., jusqu'à la cache et à la passe de la Tête-Jaune, j'ai l'honneur de vous informer que le gouvernement compte être en mesure de pouvoir vous donner une réponse définitive à ce sujet dans quelques jours.

J'ai, etc.,

F. BRAUN,
Secrétaire.

F. J. BARNARD, écr.,
Entrepreneur, Victoria, C. B.

OTTAWA, 21 mai 1875.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 10 de ce mois, recommandant que l'on profite des préparatifs faits par M. Barnard pour l'exécution de son contrat, pour transporter le fil, etc., de la ligne de télégraphe du Pacifique jusqu'à la cache de la Tête-Jaune, ou à quelque autre point avantageux à la construction de la ligne lorsqu'elle sera localisée, et suggérant que le dépôt d'Athabaska, dans la vallée Jaspas, soit choisi à cet effet, j'ai l'honneur de vous informer que le ministre accède à votre recommandation.

J'ai, etc.,

F. BRAUN,
Secrétaire.

S. FLEMING, écr.,
Ingénieur en chef, C. C. P., Ottawa.

VICTORIA, C.-B., 26 mai 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre au ministère des Travaux Publics un exposé de la position où je me trouvais, par rapport à mon contrat de la ligne télégraphique de la section occidentale du chemin de fer canadien du Pacifique, lors de la réception de votre télégramme du 13 ultimo, qui ordonnait de cesser les travaux.

J'avais pris mes mesures pour envoyer 250 hommes sur la ligne, et afin d'assurer la poursuite des travaux, j'ai fait, l'hiver dernier, tous les préparatifs possibles dont les frais me ruineront tout à fait si le gouvernement ne vient pas à mon aide.

Ce qui suit est une évaluation approximative des obligations que j'ai contractées pour ces préparatifs, et je prie avec instance le gouvernement de vouloir bien m'accorder toute l'aide dont il est capable :

1 ^o J'ai acheté le vapeur <i>Martin</i> , que la compagnie de la Baie d'Hudson a fait construire en 1866 et qui lui a coûté \$63,000. Ce vapeur a marché pendant deux mois, mais il a dû cesser ses voyages faute d'encouragement. C'est donc un bateau encore neuf. Depuis que j'en ai fait l'acquisition, il a été complètement aménagé et il a fait un voyage jusqu'à 16 milles en amont de Clearwater, ce qui prouve qu'il est tout à fait propre au service qu'on lui destinait. Ces derniers frais ont coûté.....	\$16,000
2 ^a Pour le transport et le service de la ligne, j'ai acheté dix paires de bœufs de trait, avec jougs et chaînes; 65 mules de trait, avec leur attelage; deux doubles attelages de mules et deux grands wagons, le tout au prix de...	\$ 7,720
3 ^o L'outillage, tentes, couvertures de laine, haches, pelles, ferblanterie, ustensiles de cuisine, équipage de camp, etc., le tout se montant à.....	\$ 2,500
4 ^o J'ai fait un marché pour la fourniture de 90 tonnes de fil de fer, de 16,000 crochets et isoloirs, qui sont à la veille de m'arriver ici, la facture ne m'est pas encore parvenue—au prix de.....	\$13,500
5 ^o J'ai fait un marché avec S. McDonald pour le transport de 100,000 lbs de fret jusqu'au passage Savonas, et si je ne puis continuer mon entreprise, il me faut régler avec lui par une compensation.....	\$ 4,000

6° J'ai aussi passé contrat avec MM. Mara et Wilson, pour la fourniture, pendant un an, des provisions pour 250 hommes. Comme une partie de ce contrat est remplie, toutes les provisions ne sont pas immédiatement nécessaires, mais il en faut une certaine quantité pour commencer, et de cette quantité j'en ai cédé une partie à M. Robson, le fournisseur du parti de l'exploration du Pacifique, et j'espère encore diminuer cette dépense de la même manière.....

7° Sauf la pose des poteaux et du fil—ce qui peut se faire à peu de frais—j'avais terminé 50 milles de la ligne, et pour ces travaux j'ai reçu un certificat de \$8,000, qui a été payé.....

Ce qui précède démontre que les obligations par moi encourues s'élèvent à \$43,720, sans compter celle envers MM. Mara et Wilson, qui, comme je l'ai dit plus haut, devaient me fournir à Kamloops toutes les provisions nécessaires. Ces messieurs ont déjà fait de gros achats en conséquence. Ces provisions ne sont pas perdues, c'est vrai ; mais il me faut tout de même m'en charger jusqu'à ce que les travaux recommencent.

Dans ces circonstances, voici ce que je demande :

1o. Que l'on me paie le fil de fer que j'attends à la condition de le remettre à l'agent que le gouvernement a ici.

2o. Que l'on m'avance \$25,000 sur la garantie du vapeur *Martin*, des bêtes de somme et de l'outillage.

3o. Que le gouvernement ordonne au fournisseur du personnel de l'exploration du Pacifique de prendre de moi toutes les provisions qu'il lui faut pour ce service, afin de me libérer de mon contrat avec MM. Mara et Wilson.

Si le gouvernement juge à propos d'accéder à ma demande, je serais aise qu'on me l'apprit par la voie du télégraphe. Je crois devoir mentionner que le taux de l'intérêt est ici d'un pour cent par mois, et que s'il me faut porter ce fardeau un an, —perdre cette saison c'est perdre une année— ce sera au-dessus de mes forces.

Par cet exposé succinct, je pense que le gouvernement reconnaîtra sans peine la difficulté de la position où je me trouve, et cela nullement par ma faute, ayant fait tout mon possible pour remplir fidèlement mon contrat, malgré tous les obstacles qu'offre un territoire de frontière comme la Colombie-Britannique.

Il reconnaîtra de même qu'il n'est que juste, puisque je suis prêt à continuer mon entreprise, que je n'aie pas à souffrir parce qu'il a jugé nécessaire de l'interrompre.

J'ai, etc.,

F. J. BARNARD,
Entrepreneur.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, ministère des Travaux Publics,
Ottawa.

OTTAWA, 1er juin 1875.

Vous avez l'autorisation de transporter le fil à la cache de la Tête-Jaune et au dépôt d'Athabaska.

F. BRAUN.

F. J. BARNARD,
Victoria, C.-B.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,
OTTAWA, 14 juin 1875.

MONSIEUR,—Relativement à la lettre du 26 mai dernier de F. J. Barnard, entrepreneur du télégraphe dans la Colombie-Britannique, je vous transmets l'extrait suivant d'une lettre que j'ai expédiée le 9 juin à M. Marcus Smith : —

“ J'accuse réception de la vôtre du 27 mai. Quant à l'affaire Barnard, dès que le fil sera rendu à la Colombie il sera juste d'évaluer les matériaux livrés; le fil, nécessairement, appartiendra ensuite au gouvernement. Vous pouvez en constater la valeur par les factures. Il aura également droit d'être payé pour tous travaux de son contrat qui seront réellement exécutés. Je ne pense pas, cependant, qu'il puisse obtenir une avance à compte de l'outillage sans l'autorisation spéciale du ministre qui est actuellement en Angleterre. J'ai dit au secrétaire des Travaux Publics, il y a quelque temps, que rien ne s'opposait à ce que l'entrepreneur fit transporter ce fil à la Cache de la Tête-Jaune et au dépôt d'Athabaska, pour là le remettre en attendant que la ligne soit localisée, et je lui ai demandé (au secrétaire) de télégraphier à cet effet.”

Cet extrait dispose, de tous les points, sauf le dernier, de la lettre de M. Barnard (que je vous renvoie avec la présente); mais M. Smith a déjà dit à M. Barnard que le mieux pour lui serait de soumissionner pour la fourniture des provisions que le fournisseur du parti de l'exploration devra acheter.

Je suis, etc.,

SANDFORD FLEMING.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, Travaux Publics.

OTTAWA, 4 juin 1875.

Pas d'objection à ce que le fil soit transporté à la cache de la Tête-Jaune et au dépôt d'Athabaska.

F. BARNARD,
Victoria, C. B.

F. BRAUN.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

OTTAWA, 17 janvier 1876.

MONSIEUR,—Ci-joint est le certificat en double (No. 38) à compte de travaux faits et de matériaux livrés sur les lieux du 3e contrat, chemin de fer Pacifique, jusqu'au 31 décembre 1875.

J'ai, etc.,

SANDFORD FLEMING.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, Travaux Publics.

P. S.—Vous remarquez que seulement \$1,900 sont actuellement payables sur ce certificat.

S. F.

S'il vous plaît, faites émettre le mandat aujourd'hui. M. Barnard ira lui-même chercher le chèque au ministère des Finances.

T. R. B.

(No. 83.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté du 2 mars 1876;—
demandant un état de tout le gypse ou plâtre de Paris importé des
Etats-Unis en Canada, indiquant les ports ou places d'où il est importé,
et aussi les ports en Canada où il est entré, la quantité entrée à l'état
brut, moulue pour servir comme engrais, moulue pour des fins manu-
facturières, calcinée, le prix auquel chaque espèce est entrée, le taux
et le montant des droits perçus sur cet article.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'Etat,

OTTAWA, 14 mars 1876.

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

(No. 84.)

RÉPONSE

A deux ADRESSES de la CHAMBRE DES COMMUNES, datées le 2 mars 1876 ;—
demandant copie de la correspondance se rattachant à la remise de
droits sur le thé.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 27 mars 1876

(No 85.)

E T A T

En détail des bons ou garanties enregistrés au Secrétariat d'Etat.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les
réponse et état ci-dessus ne sont pas imprimés.]

(No. 86.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 2 mars 1876;—
demandant un état de tous les permis accordés durant l'année 1875
pour prendre le poisson avec des hameçons et des rets dans la province
d'Ontario, et copie de toutes pétitions et de toutes communications
échangées avec le ministre ou le département de la Marine et des
Pêcheries en faveur ou contre l'emploi de ces rets; aussi des rapports
faisant connaître l'effet du système de pêcher avec des hameçons et des
rets sur la quantité de poisson dans les eaux où ces rets sont employés.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 27 mars 1876.

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

(No. 87.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 13 mars 1876;—
demandant copie des soumissions, plans et devis pour la construction
d'un phare sur l'Île Guyon, et copie de toute correspondance y relative
aussi, copie du contrat pour la construction du dit phare.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 27 mars 1876.

(No. 88.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 29 mars 1876;—
demandant un état indiquant les dépenses se rattachant à la perception
de droits de douane à Montréal durant les années 1873, 1874, et 1875,
respectivement; aussi un état du revenu perçu à ce port pour les mêmes
années, respectivement.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 5 avril 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions les
réponses ci-dessus ne sont pas imprimées]

REPOSE

A un ordre de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 mars 1876, demandant un état indiquant les noms et l'âge de tous les employés de la maison de douane à Montréal qui ont été mis à la retraite durant les deux dernières années, avec les causes qui ont donné lieu à cette retraite ; les noms de toutes les personnes qui ont reçu de l'emploi dans le service public durant la même période, en rapport avec la maison de douane à Montréal, soit comme employés permanents, soit comme surnuméraires, et le salaire payé à chacun, et pour quel temps elles ont été employées, et si elles le sont encore.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 27 mars 1876.

TABLEAU indiquant les noms et l'âge de tous les employés de la maison de douane à Montréal qui ont été mis à la retraite durant les deux dernières années, avec les causes qui ont donné lieu à cette retraite, les noms de toutes les personnes qui ont reçu de l'emploi dans le service public durant la même période, en rapport avec la maison de douane à Montréal, soit comme employés permanents, soit comme surnuméraires, et le salaire payé à chacun, et pour quel temps elles ont été employées, et si elles le sont encore, tel que demandé par une adresse de la Chambre des Communes, en date du 2 mars 1876.

MIS A LA RETRAITE.

Nom de l'officier.	Nom du bureau.	Age.	Motif de la retraite.	Pension.	Date de l'arrêté du Conseil.
				\$ cts.	
James Struthers.	Commis des billets.....	74	Age	300 00	15 jan. 1875.
Alfred Turgeon ..	Préposé aux arrivages, 1re classe.....	44	Mauvaise santé, mort depuis	114 00	do
James Casey... ..	do	59	Mauvaise santé, infirme et inutile	216 60	7 mai 1875.
F. Clarke.....	do	69	Sourd et incompetent.....	114 00	19 mai 1875.
*W. Peatman.....	do	35	Infirme, malade, incompé- tent et souvent absent ...	114 00	do
*G. Tuck.....	do	45	Très sourd et incompetent..	114 00	do
Alex. Symmes ...	do	71	Agé et presque aveugle.....	125 40	do
Wm. Fest	do	72	Age	273 60	do

NOUVELLES NOMINATIONS.

Nom de l'officier.	Nom du bureau.	Permanent ou temporaire.	Salaire.	Date de la nomination.
			\$ cts.	
Geo. Faulkner.....	Sous-évaluateur.....	Permanent	900 00	Arrêté du Conseil, 26 mai 1874.
Henri R. S. Trestler..	Aide du caissier	do ...	1,000 00	do do
H. A. Lemieux	Commis	do ...	1,000 00	do do
E. H. Mercier.....	Préposé au débarque- ment et examinateur.	do ...	750 00	do do
J. W. Guy.....	Préposé aux arrivages, 2me classe	do ...	550 00	do do
Jos. Clupin.....	Préposé au débarque- ment et examinateur à St. Hyacinthe.....	do ...	200 00	do 15 sept. 1874.

DOUANES.—PORT DE MONTRÉAL.

ETAT indiquant les noms de tous les employés surnuméraires au port de Montréal, entre le 1er janvier 1874 et le 31 décembre 1875, le salaire, les sommes à eux payées, et s'ils sont encore employés.

Noms.	Emploi.	Date de l'entrée.	Quand l'emploi a cessé.	Par jour.	Total payé à chaque employé.	Remarques.	
				\$ cts.	\$ cts.		
W. Clark.....	Comme préposés aux arrivages ou garde-clefs.	Mai 1874.....		2 00	601 50		
D. Lemieux.....		do		2 00	596 50		
A. Rogers.....		do ...	Déc. 1875..	2 00	560 00		
H. Brossard.....		do ...	Nov. 1875..	2 00	346 00		
A. Schultz.....		do ...	Sept. 1874.	2 00	123 50		
F. A. Fuhrer.....		do ...	Nov. 1875.	2 00	530 00		
G. R. Locker.....		do ...	do 1874	2 00	150 00		
D. Leduc.....		do ...	do 1875	2 00	367 00		
W. Elliot.....		do ...	Juill. 1874	do ...	2 00	480 00	
J. M. MacKay.....		do ...	Mai 1875.....		2 00	402 00	Commis.
M. O'Hara.....		do ...	Nov. 1875.		2 00	303 00	
H. Lotinville.....		do ...	Oct. 1875.		2 00	174 50	
M. Higgins.....		do ...	do		1 50	343 50	
R. P. Barrett.....		do ...	do		2 00	373 00	Commis.
C. Rouillard.....		do ...	Nov. 1875.		2 00	255 00	
C. Bann.....		do ...	Déc. 1875.		2 00	395 10	
M. Beausoliel.....		do ...	do		2 00	389 00	
A. T. Brisson.....		do ...	Août 1875.		2 00	128 00	
J. B. Bouchard.....		do ...	Nov. 1875.		2 00	247 50	
H. A. Lanthier.....		do ...	Sept. 1875.		2 00	88 00	
J. Brady.....		do ...	do		2 00	124 00	
J. Brosseau.....		do ...	Mai 1875 ..		2 00	4 00	
F. De Longchamps.....		do ...	Déc. 1875.		2 00	341 50	
J. M. Dixon.....		do ...	do		2 00	377 35	
R. McBratney.....		do ...	Juin 1875.....		2 00	366 00	
C. Curran.....		do ...	Nov. 1875.		2 00	344 50	
G. Janson.....		do ...	do		2 00	134 00	
J. A. Grose.....		do ...	do		2 00	365 70	
H. Ohren.....		do ...	do		2 00	346 00	
T. Robinson.....		do ...	Août 1875.		2 00	134 00	
H. N. Isaacson.....	do ...	Juill. 1875.		2 00	344 00		
L. D. Demers.....	do ...	do		2 00	334 00		
J. Z. Corbeil.....	do ...	do		2 00	330 00		
P. Donovan.....	Commis	do		2 00	338 00		
J. B. Couillard.....	Prép. aux arriv. etc	do ...	Juill. 1875	2 00	8 00		
H. Flanagan.....	Commis	Août 1875		2 00	266 00		
M. Fitzgibbon.....	Prép. aux arriv., etc	do 1874		1 75	758 00		
J. McClusken.....	do ...	do 1875	Août 1875.	2 00	5 05		
T. Losey.....	do ...	Sept. 1875		2 00	212 00		
J. Mercier.....	Sous-évaluateur.....	Oct. 1875.		*75 00	225 00	* Par mois.	
J. Miller.....	Commis	Juin 1875..		*50 00	325 00	* Par mois.	

DOUANES.—PORT DE MONTREAL.—*Suite.*

JOURNALIERS, ETC.—ENTREPOT DE VERIFICATION.

Noms.	Emploi.	Date de l'entrée.	Quand l'emploi a cessé.	Par jour.	Total payé à chaque employé.	Remarques.
				\$ cts.	\$ cts.	
W. Wallace	Chauffeur	Fév. 1874.	.....	1 50	976 00	
W. Reilly .....	.....	Mars 1874.	Mars 1874.	1 50	22 50	
G. E. Mercier.....	.....	do	do	1 50	25 50	
J. Murray .....	.....	Mai 1874.	.....	1 50	774 00	
T. Reilly .....	.....	Mars 1874.	Mai 1875.	1 50	39 00	
R. Groves .....	.....	Août 1874.	Nov. 1874.	1 50	145 50	
P. Cullen .....	.....	do	.....	1 50	450 00	
T. A. Cummins .....	.....	do	.....	1 50	645 00	
S. Going	Gardien	do	Août 1874.	2 00	42 00	
W. O. Maher .....	.....	do	do	2 00	10 00	
D. Duncan	Commis	Sept. 1874.	.....	1 50	660 00	* A \$1.75 depuis mai 1875.
P. Cushing .....	.....	Nov. 1874.	Nov. 1874.	1 50		
W. Meade .....	.....	Mai 1875.	May, 1875	1 75	22 50	
E. Carey .....	.....	do	do	1 50	6 00	
J. Delaurie .....	.....	do	Déc. 1875.	1 50	276 00	
C. Dempsey .....	.....	Juin 1875.	do	1 50	270 00	
A. Sewell .....	.....	do	.....	1 50	274 50	
P. Fitzpatrick	Gardien de nuit.....	Août 1875.	.....	2 00	308 00	Y comp. les diman.

GARDIENS DE NUIT, Etc.

J. Preston.....	Juill. 1875.	Août 1875.	Payé au taux de \$2 par jour jusqu'au 22 sept. 1875, et à \$1.50 après cette date, y compris les diman.	112 00	* Payé comme proposé aux arrivages en mai et juin.
J. B. Larin .....	.....	do	Nov. 1875.		269 50
T. G. Phillips .....	.....	do	do		271 50
T. Conway.....	.....	do	do		271 50
P. Meehan.....	.....	do	do		271 50
J. Pheelan.....	.....	do	do		271 50
* J. B. Sicotte.....	.....	do	do		312 50
O. F. Rouleau .....	.....	do	Août 1875.		96 00
C. Patenaude.....	.....	do	Nov. 1875.		255 50
R. Power.....	.....	do	do		247 50
G. Cummings .....	.....	Août 1875.	do		175 50
J. Shelley .....	.....	do	do		115 00
P. Lynch .....	.....	do	do		169 50
E. Kitts .....	.....	Sept. 1875.	do		112 50
P. J. Kinnery.....	.....	do	do	105 00	
M. Choquette.....	.....	do	do	103 50	
M. Grady.....	.....	Oct. 1875.	do	91 50	

J. JOHNSON,

Commissaire.

DÉPARTEMENT DES DOUANES,

OTTAWA, 22 mars 1876.

Extraits du rapport de J. W. Dunscombe, écrivain, percepteur des douanes au port de Québec, au sujet de la mise à la retraite de Geo. Tuck et Wm. Peatman, préposés aux arrivages, 1^{ère} classe, port de Montréal.

Le premier, George Tuck, est très sourd, tellement qu'il s'est adressé à M. Demers pour faire expliquer sa position, et j'ai effectivement entendu M. Demers en son nom.

Quant à sa surdité, elle est incontestable. M. Lewis dit qu'il n'est pas plus sourd maintenant que dans les premiers temps de son emploi, ce que je crois vrai; et s'il fut devenu sourd en service c'eût été une raison pour ne pas le mettre si tôt à la retraite.

Le deuxième, M. Peatman, produit des certificats établissant qu'il jouit maintenant d'une bonne santé, mais le registre confirme qu'il était généralement malade et impropre au service. Sa mise à la retraite a été reconnue nécessaire par l'honorable ministre des Douanes.

J. W. DUNSCOMBE.

Ce rapport est le résultat d'un examen fait au port de Montréal, par ordre du ministre des Douanes, par M. Dunscombe, en septembre et octobre 1875.

J. JOHNSON,
Commissaire.

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 3 avril 1876 ; — demandant un état des comptes connus sous le nom de comptes Wallace, relatifs aux frais d'exploration du chemin de fer canadien du Pacifique.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 12 avril 1876.

OTTAWA, 7 avril 1876.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous faire rapport sur l'état des comptes de la dépense dans la division est du chemin de fer du Pacifique, depuis le mois de mai 1871 jusqu'au 31 mai 1873, lesquels sont connus sous le nom de comptes Wallace et en voie de règlement dans ce département.

L'examen des pièces justificatives mises à son crédit par M. Wallace, dans son grand-livre, indique qu'une somme de \$15,021.92 doit être rayée, car les mêmes pièces justificatives ont servi plus d'une fois, savoir : \$13,405.25 pour des pièces justificatives que l'on a mises deux fois au compte du crédit, et \$1,616.68 pour des pièces justificatives mises trois fois au compte du crédit. Le montant de \$39,305.38, que l'on avait déjà indiqué comme n'étant pas établi par des pièces justificatives, s'élève donc maintenant à \$54,327.38, et il faudra obtenir des pièces justificatives pour cette somme avant que l'on puisse avoir un compte satisfaisant de toute la dépense. On n'a trouvé aucune pièce justificative qui n'ait déjà été mise au crédit de M. Wallace.

Le travail que l'on a fait jusqu'à présent dans le département a été de mettre au débit de chaque individu, tous les paiements faits durant les deux années en question, sur chèques signés par MM. Fleming, Wallace, Rowan et Forrest, au moyen des chèques originaux et des comptes que l'on a obtenus des banques. Quant à ces paiements, les pièces justificatives bonnes et suffisantes (un grand nombre n'étaient cependant pas accompagnés du certificat ordinaire) ont été mises au compte du crédit, et on a pu clore de cette façon 825 comptes ; il reste encore 1,133 comptes à régler, ce sont principalement ceux des employés qui avaient reçu de l'argent apparemment pour leurs services ou pour le dépenser et en rendre compte ; il faut maintenant obtenir des pièces justificatives de ceux par qui l'argent a été finalement dépensé. Ce travail présente les difficultés suivantes :

- 1o. Des nombreuses réclamations non-réglées existantes, très-peu seulement ont été soumises au département.
- 2o. Les nombreux transferts d'argent entre les employés imparfaitement attestés.
- 3o. La nature incomplète et irrégulière de beaucoup de pièces justificatives.
- 4o. Le fait que plusieurs personnes qui ont employé les deniers en question sont mortes ou ne peuvent être autrement consultées, telles que, par exemple, M. J. P. Robson et M. N. L. Price, qui tous deux sont décédés, et contre lesquels il y a dans le grand-livre de M. Wallace des balances de \$29,905.37 et \$1,299.63 respectivement.

M. Taylor s'est occupé de l'examen de ces comptes durant toute l'année passée, et M. Grant lui a été adjoint, il y a environ quatre mois, dans le but de terminer l'ouvrage aussi vite que possible.

Le cas de Thomas Steers, jun., du bureau de M. Wallace qui "est endetté à l'exploration du chemin de fer canadien du Pacifique au montant de \$878.51 par lui irrégulièrement reçu, vu que ce montant était le produit de la vente des approvisionnements de l'exploration," est encore, je crois, devant le maître de Chancellerie, pour adjudication.

La balance de \$1,844.21 due par M. Ralph Jones, qui était employé par M. Wallace, est par lui diminuée, car il rembourse \$50 par mois au département.

Le compte de M. Rowan est encore en suspens. Ce qui rend ce cas difficile, c'est que M. Rowan dit que le feu survenu dans les bureaux de l'exploration au commencement de 1874, a détruit ses documents, y compris les pièces justificatives, de sorte qu'il est douteux que l'on puisse obtenir des pièces justificatives pour clore ce compte.

Il faudra donc beaucoup de temps et de travail avant que ces comptes compliqués puissent être mis sous une forme telle que je puisse faire un rapport final.

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

F. W. RADFORD.

F. BRAUN, écr., secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

(No. 90.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 13 mars 1876 :— demandant copie de la correspondance entre le gouvernement de la Puissance et le gouvernement Impérial, et entre les gouvernements locaux des provinces maritimes et celui de la Puissance au sujet des certificats de service accordés par la Puissance à des capitaines de la marine marchande avant 1871.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 30 mars 1876.

(No 91.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 8 mars 1876 :— demandant un état indiquant les sommes payées en 1875-6 pour le transport du fret et des passagers, dans la Colombie-Anglaise, appartenant à l'exploration du chemin de fer Canadien du Pacifique, indiquant aussi le prix du fret par livre, empaqueté ou transporté par wagon, la distance qu'il a été transporté et quand il l'a été,—le prix payé pour chaque passager, la distance qu'il a été transporté et quand il l'a été,— les personnes, autres que des Sauvages, à qui ce prix peut avoir été payé; aussi, copie de toutes soumissions et demandes de soumissions pour le transport du dit fret et des dits passagers; copie de toutes instructions départementales données au paie-maître ou à l'ingénieur en chef chargé de la division ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, ou de toute correspondance relative à la passation de contrats donnant le transport du dit fret et des dits passagers à une ou plusieurs personnes.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 30 mars 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

(No. 92.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 14 février 1876 :—
demandant copie de la correspondance ou des rapports en la possession
du gouvernement touchant la perte du steamer " Pacific."

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 31 mars 1876.

(No. 93.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 23 février :—demandant
un rapport des relevés sur le St. Laurent par des ingénieurs, et de l'esti-
mation des améliorations qu'il y aurait à faire pour en obtenir une pro-
fondeur de 14 pieds d'eau.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 24 mars 1876

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions les
réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

REPOSE

A un ORDRE de la Chambre des Communes, en date du 2 mars 1876:—
demandant copie des soumissions demandées par avis publics pour la construction d'un entrepôt de vérification à Montréal, ainsi que de toutes les soumissions faites au département des Travaux Publics en réponse à ces avis; copie de toute correspondance échangée avec tout soumissionnaire au sujet de l'entreprise de cet ouvrage, aussi, un état de tous les changements, s'il en est, qui ont été faits dans aucune des soumissions, après qu'elles ont été faites au département, et copie de toute correspondance, s'il en est, relative à ces changements, ainsi que du contrat passé pour la construction de cet entrepôt de vérification.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 3 avril 1876.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION, MONTRÉAL.

De nouvelles soumissions adressées au soussigné et avec la suscription "Soumission pour l'entrepôt de vérification," seront reçues à ce bureau jusqu'à mercredi, le 5e jour de mai prochain, à midi, pour la construction et l'achèvement de l'édifice ci-dessus. On peut voir les plans et devis au bureau de MM. Bourgeau et Leprohon, architectes, à Montréal, le et après jeudi, le vingt-deuxième jour d'avril prochain.

Les soumissions ne seront pas prises en considération, à moins qu'elles ne soient faites exactement selon les formules imprimées, et dans le cas qu'elles seraient faites par des sociétés, à moins qu'elles ne contiennent la propre signature, ainsi que le genre d'occupation et le lieu de résidence de chacun des membres qui en font partie.

On exigera des sûretés sur immeuble, ou par un dépôt en argent, effets publics ou municipaux, ou par des actions de banque jusqu'à concurrence de cinq pour cent du montant total de l'entreprise.

La soumission devra contenir la propre signature de deux personnes responsables et solvables, résidant en Canada, et consentant à se porter cautions pour l'accomplissement des conditions ainsi que pour la fidèle exécution des travaux spécifiés dans le contrat.

Ce département, toutefois, ne s'oblige pas d'accepter la plus basse ni aucune des soumissions.

Par ordre,

F. BRAUN,

Secrétaire.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 12 avril 1875.

NOTE.—Pour l'insertion de cet avis on ne pourra compter que 50 lignes.

L'avis devra être annexé au compte de publication.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION, MONTRÉAL, QUE.
SOUSSIONS.

Date.	Nom et résidence des soumissionnaires.	Nom et résidence des cautions.	No. 1.—Soumission pour tous les ouvrages spécifiés sur les des- sans colonnes et non-colonnes, comprenant les excavations, le bitrage, la maçonnerie, la pierre de taille, la charpen- terie, la menuiserie, le plôm- bage, le plâtrage, le posage des appareils à gaz, les ouvra- ges en fonte et en fer forgé, les peintures, le vitrage, et les ouvrages en tôle galvanisée, et enfin pour tous autres ac- cessoirs.	No. 2.—Soumission pour cette partie seulement des ouvrages indiqués aux endroits colorés sur les plans; et pour les murs de pignon, etc, tels que de- crits dans la spécification.	Pour l'exca- tion des fondations au- dessous de la pro- fondeur spécifiée par le cube de 27 pds	Pour la maçon- rie en moellons bruts dans les fondations, au- dessous de la pro- fondeur spécifiée, par le cube de 27 p. net.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1875.						
Mai 4	Bourgoin et Lamontagne, No. 241, rue des Allemands, Montréal.	Joseph Brunet, No. 501, rue Mignonne, Montréal; Octave Bourgoin, No. 209, rue St.-Denis, Montréal.	166,865 00	119,530 00	0 55	6 50
do 4	Moïse Martin, No. 627, rue Ontario, Montréal.	Onésime DeBleis, No. 280, rue St. Lau- rent, Montréal; Joseph Brunet, No. 501, rue Mignonne, Montréal.	167,625 00	120,910 00	0 60	4 30
do 4	Charles Berger, No. 155, rue St. Constant, Montréal.	Auguste Larose, No. 448, rue Ste. Ca- therine, Montréal; J. Bte. Hernier, No. 409, rue Dorchester, Montréal.	179,000 00	121,500 00	0 55	7 00
do 4	Denis Dufort, No. 46, rue St. Janvier, Mont- réal; Jean Baptiste Galineau, No. 282, rue St. Charles Borromée, Montréal; Louis Hughes, No. 384, rue St. Dominique, Mont- réal; Gouffroi Chapleau, No. 320, rue St. Laurent, Montréal.	Joseph Brunet, No. 501, rue Mignonne, Montréal; Patrick Grace, No. 591, rue Ste. Marie, Montréal.	178,400 00	123,180 00	0 50	6 00
do 4	Jas. Howley, manufacture de châssis, rue St. Gabriel, et No. 385, rue St. Antoine, Montal	J. Devlin, N. P., Grande rue St. Jacques, Montréal; E. I. Charlton, No. 4, Terrasse Molson, Montréal.	201,500 00	148,000 00	0 60	4 50
do 1	James Isbester, Sherbrooke, P. Q.	Alex. McDonell, Québec; Thomas M. Quigley, Sherbrooke, P. Q.	224,639 00	157,862 03	0 30	5 50

NOUVELLES SOUMISSIONS reçues pour la construction de l'entrepôt de vérification.

	Excavation extra par verge.	Maçonnerie extra par verge.	Partie coloriée des dessins.	No. des sou- missions.	Pour tous les ouvrages.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
A.—C. Berger, Montréal.....	0 55	7 00	121,500 00	3	170,000 00
B.—M. Martin, do.....	0 60	4 30	120,910 00	2	167,625 00
C.—Bourgouin et; Lamontagne, Montréal...	0 55	6 50	119,530 00	1	166,845 00
D.—James Howley, do	0 60	4 50	148,000 00	5	201,500 00
E.—James Isbester, Sherbrooke.....	0 30	5 50	157,862 00	6	224,630 00
F.—Duford, Galipeau, Hughes et Chapleau, Montréal.....	0 50	6 00	123,180 00	4	178,400 00

Soumission décachetée par

T. TRUDEAU et
THOS. S. SCOTT.DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
7 mai 1875.

(No. 19.—Heure, 10:35.)

COMPAGNIE TÉLÉGRAPHIQUE DE MONTRÉAL,
OTTAWA, 7 mai 1875.*(Par télégraphe de Montréal à F. Braun, département des Travaux Publics.)*

Veuillez me faire savoir quelles sont les trois plus basses soumissions pour la construction de l'entrepôt de vérification, à Montréal.

V. O. W. DORION.

OTTAWA, 11 mai 1875.

(Télégramme à Bourgouin et Lamontagne, 241, rue des Allemands, Montréal.)

Le ministre des Travaux Publics désirerait vous voir immédiatement au sujet de votre soumission pour la construction de l'entrepôt de vérification.

F. BRAUN,
Secrétaire.

OTTAWA, 13 mai 1875.

(Télégramme à Moïse Martin, 627, rue Ontario, Montréal.)

Le ministre des Travaux Publics désire vous voir au sujet de votre soumission pour la construction de l'entrepôt de vérification, à Montréal.

F. BRAUN,
Secrétaire.

(No. 39.—Heure 10:25.)

COMPAGNIE TÉLÉGRAPHIQUE DE MONTRÉAL,

OTTAWA, 14 mai 1875.

A F. BRAUN,—

Absent de la ville hier. Reçu votre télégramme ce matin. Serai avec vous demain,

M. MARTIN.

OTTAWA, 15 mai 1875.

MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme du 7 courant, me demandant de vous faire connaître quelles sont les trois plus basses soumissions faites pour la construction de l'entrepôt de vérification, à Montréal, je dois vous informer que le département ne peut fournir aucun renseignement à ce sujet, tant que l'affaire ne sera pas terminée.

J'ai, etc.,

V. O. W. DORION, écrivain,
Montréal.F. BRAUN,
Secrétaire.BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 21 mai 1875.

MONSIEUR,—Je dois vous faire observer que depuis que les plans, etc., pour la construction de l'entrepôt de vérification, à Montréal, ont été préparés, j'ai été informé par M. Hutchison, de ce département, ainsi que par MM. Bourgeau et Leprohon, architectes, de Montréal, que les murs de fondations devront être faits à une plus grande profondeur que celle indiquée sur les dessins, par suite du fait qu'une partie de ces murs devront reposer sur l'endroit du sol déjà creusé, tandis qu'une autre partie de ces murs ne sera pas assise sur des fondations suffisamment solides pour supporter la superstructure. (Voir documents 43,263 et 49,736 à ce sujet.)

Comme il faudra, pour atteindre à une plus grande profondeur, encourir des frais plus considérables, et comme, parmi les soumissions qui ont été faites, je trouve que dans celles marquées respectivement B et C (qui sont les deux plus basses) les prix demandés pour travaux extra d'excavation sont :

Dans la soumission B aux taux de 60 cents par verge cube,
" " C " 55 " " "

Et pour la maçonnerie :

Dans la soumission B au taux de \$4.30 par verge cube,
" " C " \$6.50 " "

et comme la différence dans les prix ci-dessus, en tenant compte de cette plus grande profondeur, produirait une variante dans les sommes totales demandées dans chacune de ces soumissions, j'ai fait des calculs séparés pour les travaux extra, afin de faire voir la somme totale de chaque soumission, en y ajoutant les prix demandés pour travaux extra, calculs qui donnent les résultats suivants :

SOUSSION B.

Somme totale pour toutes les ouvrages.....	\$167,625 00
1,356 verges d'excavation @ 60 cents par verge.....	813 60
869 verges de maçonnerie @\$4.30 par verge.....	3,736 70
	<hr/>
	\$172,175 30

SOUSSION C.

Somme totale pour tous les ouvrages.....	\$166,865 00
1,356 verges d'excavation @ 55 cents par verge.....	745 80
869 verges de maçonnerie @ \$6.50 par verge.....	5,648 50
	<hr/>
	\$173,259 30

Faisant une différence de..... \$1,084

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN écrivain, Secrétaire,
Département des Travaux Publics, Ottawa.THOS. S. SCOTT,
Architecte en chef.

OTTAWA, 25 mai 1875.

MÉMOIRE.—Le soussigné fait rapport que, sur la demande de soumissions pour la construction et l'achèvement de l'entrepôt de vérification à Montréal, il en a été présenté six, comme suit, savoir :—

	Travaux extra d'excava- tion, par verge cube.	Ouvrages extra en maçon- nerie, par verge cube.	Pour une partie des ouvrages.	Pour tous les ouvrages.
	cts.	\$ cts.	\$	\$
Bourgouin et Lamontagne.....	55	6 50	119,530	166,865
M. Martin.....	60	4 30	120,910	167,625
C. Berger.....	55	7 00	121,500	170,000
Dufort, Galipeau et Cie.....	50	6 00	123,180	178,400
James Howley.....	60	4 50	148,000	201,500
James Isbester.....	30	5 50	157,862	224,639

Le soussigné recommande que la soumission de MM. Bourgouin et Lamontagne soit acceptée, à raison de \$166,865 pour l'entrepôt, 55 cts. pour travaux extra d'excavation, et \$6.50 pour ouvrages extra en maçonnerie, pourvu qu'ils s'obligent de faire toute la maçonnerie additionnelle qui sera nécessaire pour les fondations au prix de \$5 par verge cube.

Respectueusement soumis.

A. MACKENZIE,

Ministre des Travaux Publics.

OTTAWA, 29 mai 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que la soumission de MM. Bourgouin et Lamontagne, pour la construction d'un magasin d'entrepôt à Montréal, ayant été considérée comme la plus avantageuse, a été acceptée par le gouvernement.

J'ai, etc.,

F. BRAUN,

Secrétaire.

M. M. MARTIN, entrepreneur,
627, rue Ontario, Montréal.

OTTAWA, 29 mai 1875.

MESSIEURS,—Je suis chargé de vous informer que votre soumission pour la construction et l'achèvement de l'entrepôt de vérification à Montréal, à raison de \$166,865.00 pour l'entrepôt, (55cts.) cinquante-cinq cents par verge cube pour travaux extra d'excavation, et (\$6.50) six piastres cinquante cents par verge cube pour ouvrages extra en maçonnerie, a été acceptée, pourvu que vous vous obligiez de faire toute la maçonnerie additionnelle qui sera nécessaire pour les fondations, au prix de (\$5.00) cinq piastres par verge cube. En conséquence, un contrat sera préparé immédiatement.

Vous voudrez bien indiquer le plus tôt possible la nature de la garantie que vous proposez d'offrir pour les cinq pour cent, soit qu'elle consiste en effets publics, en actions de banque, en argent à déposer ou en une propriété immobilière à hypothéquer.

J'ai, etc.,

MM. BOURGOIN et LAMONTAGNE, entrepreneurs,
214, rue des Allemands, Montréal.

F. BRAUN,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 1er juin, 1875.

MONSIEUR,—Nous, soussignés, accusons réception de votre lettre officielle en date du 29 mai dernier, concernant la construction de l'entrepôt de vérification, à Montréal, aux conditions qui s'y trouvent énoncées et que nous acceptons, savoir :—

Pour le prix total de l'entreprise \$166,865.00 (cent soixante six mille huit cent soixante cinq piastres) ; 55 cts., (cinquante-cinq centins) par verge cube pour travaux extra d'excavation dans les fondations, et \$6.50 (six piastres et cinquante centins) par verge cube pour ouvrage extra en maçonnerie.

Il est parfaitement compris que nous acceptons la somme de \$5.00 (cinq piastres) par verge cube pour toute la maçonnerie additionnelle qui sera nécessaire pour les fondations, tel que mentionné dans votre lettre officielle.

Pour garantir le paiement de cinq pour cent sur le montant de l'entreprise, nous hypothéquerons une propriété située sur la rue St. Denis, et dont nous donnerons la désignation dans cette localité, le jour que le contrat se passera.

Nous sommes, Monsieur,

Vos très humbles serviteurs,

F. BRAUN, écr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

BOURGOIN et LAMONTAGNE.

MONTRÉAL, 2 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai été grandement surpris par votre lettre, m'informant que la soumission de MM. Bourgouin et Lamontagne avait été acceptée, lorsque le gouvernement avait accepté la mienne comme étant la plus basse, ce qui n'était que juste.

Je désire savoir pour quelle raison le gouvernement a mis de côté sa première décision et a rejeté ma soumission.

J'espère que vous voudrez bien m'honorer d'une réponse.

Je suis votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, écr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

MOISE MARTIN.

OTTAWA, 3 juin 1875.

MONSIEUR,—Je suis chargé de soumettre à votre examen les articles ci-inclus du contrat qui doit être signé par MM. Bourgouin et Lamontagne pour la construction de l'entrepôt de vérification à Montréal, et de vous prier, si vous les trouvez corrects, de les faire adresser, avec les plans qui les accompagnent, à votre représentant à Montréal, chargé de l'exécution du contrat, et de lui donner instruction en même temps d'obtenir des entrepreneurs une hypothèque de \$8,600 sur une propriété immobilière, comme garantie de la fidèle exécution des ouvrages entrepris.

J'ai, etc.,

A l'honorable
Ministre de la Justice,
Ottawa.

F. BRAUN,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 8 juin 1875.

MONSIEUR,—Vous ayant demandé dans ma dernière les raisons qui avaient induit le gouvernement à changer de décision à l'égard de ma soumission pour la construction de l'entrepôt de vérification à Montréal, et vous ayant prié de m'honorer d'une réponse que j'attends encore, dois-je conclure de ces faits que je suis indigne d'aucune nouvelle attention de la part du gouvernement. Mais comme mon nom se trouve compromis, et dans l'intérêt de ma propre réputation comme dans celui de la bonne foi publique en général, je ne serai pas satisfait tant que l'on ne m'aura pas fait connaître les raisons de ce déni de justice à mon égard, puisque ma soumission se trouve la plus basse, et conséquemment la plus avantageuse pour le gouvernement.

J'espère bien que vous voudrez bien m'honorer d'une réponse cette fois-ci.

Votre très-humble serviteur,

MOISE MARTIN.

F. BRAUN, Secrétaire,
Département des Travaux Publics.
Ottawa.

OTTAWA, 10 juin 1875.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 2 courant, dans laquelle vous vous plaignez de ce que la soumission de MM. Bourgouin et Lamontagne, pour la construction de l'entrepôt de vérification à Montréal, a été acceptée de préférence à la vôtre.

J'ai l'honneur, etc.,

F. BRAUN,
Secrétaire.

M. M. MARTIN, entrepreneur,
Montréal.

MONTRÉAL, 11 juin 1875.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre en date du 10 juin. Ce n'est pas la réponse que je m'attendais de recevoir du gouvernement. Ayant reçu un télégramme en date du 13 mai, qui m'informait que l'honorable ministre des Travaux Publics désirait me voir au sujet de ma soumission pour l'entrepôt de vérification à Montréal, je me rendis à Ottawa pour me conformer à cette demande, et là, dans le bureau de M. Trudeau, député-ministre, il me dit: "Votre soumission est la plus basse." et il me posa diverses questions, entre autres celle qui concernait la garantie. Je répondis qu'il me ferait un dépôt en actions de banque, ou que je donnerais une hypothèque sur ma propriété. Là-dessus il me dit de m'en retourner chez moi, et quant aux papiers de les signer à Montréal. Maintenant ce que je désire savoir est ceci: est-ce que le gouvernement ne m'a pas trouvé capable de faire les ouvrages, ou bien est-ce parce que j'ai le malheur d'être un conservateur, comme, j'en ai été informé par le Club de Montréal?

J'espère que le gouvernement voudra bien m'honorer d'une réponse plus circonstanciée.

Votre très humble serviteur,

MOISE MARTIN.

F. BRAUN, écr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics.
Ottawa.

COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence l'Administrateur du gouvernement en Conseil, le 4 juin 1875.

Vu le rapport, en date du 25 mai 1875, de l'honorable ministre des Travaux Publics, qui représente que, sur la demande de soumissions pour la construction et l'achèvement de l'entrepôt de vérification, à Montréal, il en a été présenté six, comme suit, savoir :

	Travaux d'excavation, par verge cube.	Ouvrages en maçonnerie, par verge cube.	Pour une partie des ouvrages.	Pour tous les ouvrages.
	cts.	\$ cts.	\$	\$
Bourgouin et Lamontagne.....	55	6 50	119,530	166,865
M. Martin.....	60	4 30	120,910	167,625
C. Berger	55	7 00	121,500	170,000
Dufort, Galipeau et Cie.....	50	6 00	123,180	178,400
James Howley.....	60	4 50	148,000	201,500
James Isbester.....	30	5 50	157,862	224,639

Le ministre recommande que la soumission de MM. Bourgouin et Lamontagne soit acceptée, à raison de \$166,865 pour le magasin d'entrepôt, 55 cts. pour travaux extra d'excavation, et \$6.50 pour ouvrages extra en maçonnerie, pourvu qu'ils s'obligent de faire toute la maçonnerie additionnelle, qui sera nécessaire pour les fondations, au prix de \$5 par verge cube.

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

Pour copie conforme

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

A l'honorable ministre des Travaux Publics,
etc., etc., etc.

(Incluses.)

OTTAWA, 22 juin 1876.

Entrepôt de vérification à Montréal, MM. Bourgouin et Lamontagne, entrepreneurs.

MONSIEUR, — Conformément à vos instructions du 2 courant, j'ai l'honneur de vous renvoyer ci-inclus votre contrat en triplicata, dûment exécuté en forme notariée et portant hypothèque sur une propriété immobilière, ainsi que les plans de l'architecte, tous bien et dûment signés par l'intermédiaire de M. Dorion, le représentant du ministre à Montréal, lequel fait rapport que l'hypothèque de \$8,600 est constituée sur une propriété d'une valeur plus que suffisante pour couvrir ce montant.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HUGH RICHARDSON,
Député-ministre intérimaire de la Justice.

F. BRAUN, Secrétaire,
Département des Travaux Publics.

" A. "

DEVIS des travaux à faire, et des matériaux à fournir, pour la construction et l'achèvement d'un entrepôt de vérification que le gouvernement fédéral se propose de faire sur la ligne des rues Commune et McGill, dans la cité de Montréal, d'après certains plans (numérotés depuis 1 jusqu'à 10 inclusivement) et d'après ce devis

CLAUSES GÉNÉRALES.

Tous les matériaux devront être de première qualité, et tous les ouvrages devront être fait de la manière la plus solide et suivant toutes les règles de l'art, à l'entière satisfaction de l'honorable ministre des Travaux Publics, ou de toute personne qu'il pourra déléguer à sa place, avec pouvoir de rejeter tous les matériaux, qui seront défectueux ou tout ouvrage qui ne sera pas fait d'après les plans et d'après ce devis.

Il devra être entendu que tout ouvrage indiqué et spécifié sur les plans mais non mentionné dans le devis, ou mentionné dans le devis, mais non indiqué sur les plans, devra être considéré comme devant être fait de la même manière que s'il était indiqué et mentionné à la fois sur les plans et le devis.

Il devra aussi être entendu que l'entrepreneur devra se procurer et fournir tous les matériaux nécessaires à l'achèvement complet de l'ouvrage, ainsi que tous les outils, instruments, échafaudage, matériel, etc., dont on pourra avoir besoin pour et pendant l'exécution des travaux, et qu'il devra faire également tous les ouvrages requis par les plans et le devis, sans prendre avantage d'aucune omission quelconque qui pourra se rencontrer soit dans les plans ou le devis, soit dans les plans et le devis en même temps ; et dans tous les cas, où l'on aura omis de faire la description d'aucune partie des ouvrages, il doit être entendu que cette partie devra être faite de la même manière que toute partie correspondante des ouvrages qui se trouve complètement décrite.

L'honorable ministre des Travaux Publics jouira de la faculté de changer les plans, en faisant des additions ou des retranchements aux ouvrages à faire, ainsi qu'il le jugera nécessaire, sans invalider le contrat en aucune manière, et l'on ajoutera le coût de ces additions au prix originaire de l'entreprise, ou l'on en déduira le montant représenté par ces retranchements.

La construction de l'entrepôt devra se commencer immédiatement après la signature du contrat, et devra être complètement achevée le ou avant le premier jour de mai, mil huit cent soixante-dix-sept.

L'entrepreneur devra garder sur les lieux, pour chaque espèce d'ouvrage respectivement, un contre-maître, chargé d'en surveiller l'exécution à la satisfaction des architectes ou du surintendant des travaux.

Copie des dessins et du devis sera fournie à l'entrepreneur, qui devra préparer sur le terrain un local convenable pour les y garder et les exhiber au besoin ; ces dessins, etc., devront être conservés avec beaucoup de soin, et ils devront être remis aux architectes, lorsque les travaux seront achevés et avant que ne soit fait le dernier paiement.

L'entrepreneur devra également avoir sur les lieux un livre blanc dans lequel devront être consignés par écrit tous les faits communiqués à l'égard des travaux, ainsi que tous les ordres reçus et exécutés, et ce livre devra être remis en même temps que les plans.

La surveillance de l'édifice en construction et de ses dépendances, depuis le commencement jusqu'à l'achèvement complet des travaux, sera à la charge et aux risques et périls de l'entrepreneur, qui sera également responsable des dommages qui pourront survenir à une ou toute partie quelconque de l'édifice pendant l'exécution des travaux.

Les dimensions, indiquées sur les plans devront être suivies dans tous les cas de préférence aux mesurages faits à l'aide de l'échelle, et l'entrepreneur sera tenu de faire tous les ouvrages tels que spécifiés sur les plans et dessins particuliers et tels que décrits dans ce devis.

L'entrepreneur devra fournir deux cautions responsables pour la bonne et due exécution de son contrat à la satisfaction de l'honorable ministre des Travaux Publics.

Pour répondre du fidèle accomplissement des conditions du contrat, il sera exigé une garantie suffisante au moyen soit d'une hypothèque sur une propriété immobilière, soit d'un dépôt en argent, en effets publics ou municipaux ou en actions de banque, jusqu'à la concurrence de cinq pour cent sur le montant total de l'entreprise.

Pour plus ample garantie il sera retenu une autre somme de dix pour cent en argent comptant sur le montant de l'entreprise, jusqu'à ce que les travaux soient complètement achevés et reçus.

Le contrôleur des travaux aura plein pouvoir, en l'absence des architectes, de prononcer sur la qualité de l'ouvrage, d'ordonner l'enlèvement de tous les matériaux que l'on trouvera impropres ou ne valant pas ceux mentionnés dans le contrat, ou de qualité inférieure, et de faire recommencer tout ouvrage défectueux conformément aux conditions de l'entreprise ; il pourra aussi, dans les cas nécessaires, donner des instructions relativement à la construction de différentes parties des ouvrages, et de voir à ce que le briquetage et la maçonnerie soient liaisonnés d'une manière convenable et surtout durable ; il pourra aussi déterminer le volume, la quantité et place convenable de toutes les pierres et autres matériaux à employer dans la construction des ouvrages ; et finalement il donnera en général toutes les instructions propres à assurer l'exécution des travaux conformément aux plans et devis.

Les différents dessins en question sont numérotés comme suit, savoir :—

No. 1	Plan du plancher du soubassement,
" 2	" du plancher du rez-de-chaussée,
" 3	" " " " premier étage,
" 4	" " " " deuxième étage,
" 5	" " " " troisième étage,
" 6	" " " de la toiture,
" 7	Section " C—D,"
" 8	" " " A—B,"
" 9	Hauteur sur la rue Commune,
" 10	" " " ruelle.

Il sera fourni d'autres devis avec détail à mesure que les travaux avanceront.

Tous ces plans et leurs détails, avec les chiffres et les écritures qui s'y trouvent, sont considérés comme partie intégrante du contrat et de ce devis, auxquels ils se rapportent également.

TRAVAUX D'EXCAVATION.

Excavations.—Toutes les excavations nécessaires pour le soubassement, murs de fondations, pilotis, égouts, tuyaux de conduits pour le gaz et l'eau, etc., seront faites de niveau à la profondeur indiquée sur les profils, ou roquise suivant le cas, et elles seront de chaque côté au moins un pied plus larges que les murs, et assises saillantes, de manière à permettre aux ouvriers de travailler librement à la maçonnerie et de la jointoyer.

Égouts.—Les excavations pour les égouts se feront à une profondeur propre à les faire correspondre avec les tuyaux de drainage de la corporation ou de la cité.

Remplage, etc.—L'entrepreneur devra faire le remplage et fouler la terre au tour des murailles, pilotis, etc., etc., quand le jointolement et le mortier seront parfaitement secs, ou lorsqu'il en sera requis. Le remplage sur l'aire intérieure de l'entrepôt jusqu'aux points indiqués sur les profils au-dessus du niveau actuel du sol devra se faire avec de la pierre sèche, nette et concassée, avec des blocailles ou recoupes broyées, ou débris de brique mélangés à de la terre qui ne devra contenir aucune substance végétale ni aucune autre matière de rebut ; ce remplage devra se composer de couches n'ayant pas moins de 8 pouces d'épaisseur, et devant être bien foulées, et superposées aussitôt que les premiers soliveaux seront mis en place de façon à leur donner le temps de se consolider.

Décombres.—Il ne sera pas permis de laisser de décombres, débris ou autres em-
barras de même espèce dans la ruelle, l'édifice ni sur les lieux pendant que les tra-
vaux seront en voie d'exécution. Tout le terrain ainsi que l'entrepiôt devront être
laissés dans un état de propreté parfaite lorsque l'entreprise sera terminée.

Taxes, amendes, etc.—L'entrepreneur sera tenu de se conformer aux règlements
de la corporation de la cité, et de payer toutes les amendes et taxes nécessaires, ou
autres frais, qui pourront devenir exigibles.

Approvisionnement d'eau.—L'entrepreneur devra prendre lui-même ses mesures
pour se procurer la quantité d'eau nécessaire à l'exécution des travaux.

Égouts.—Les égouts, indiqués sur le plan du soubassement devront se composer
de tuyaux de conduite de grès sain et vernissé avec joints à boulet, de fabrique
anglaise, liés ensemble avec de l'argile et du ciment et tous bien nettoyés au fur et à
mesure que le posage se fera; ces tuyaux devront avoir une inclinaison suffisante et
devront se relier d'une manière convenable avec les tuyaux publics de drainage sur la
rue McGill, en vertu d'un permis que devra obtenir l'entrepreneur, en payant tous les
frais et dépenses à encourir à cet égard; ils devront avoir aussi les dimensions indi-
quées sur les plans, et être pourvus de tous les coudes et genoux nécessaires, et
devront comprendre des tuyaux en T à siphon et de forme conique, etc. De plus, les
tuyaux ne devront pas être recouverts avant d'avoir été inspectés par les architectes
et suffisamment éprouvés; après quoi les tranchées seront remplies et foulées avec
précaution, mais les matières servant au remplissage ne devront pas contenir de
pierres sujettes à endommager les tuyaux.

Fosse d'aisance.—Il faudra établir dans le soubassement une fosse d'aisance, faite
en pierre avec du mortier de ciment et des murs de dix-huit pouces d'épaisseur;
cette fosse devra mesurer 3 pieds x 2 et 4 pieds de profondeur, ayant un fond carrelé
en pierre avec une aire supérieure, aussi carrelée en pierre de taille, d'abord évasée
et inclinée ensuite et de plus garnie d'une grille en fer forgé de 12 pouces carrées,
arrêtée à la pierre par des pentures; cette fosse devra être pourvue d'une goulotte
suffisante carrelée de trois pouces, et le tuyau de décharge, communiquant avec le
tuyau de drainage devra s'introduire à l'intérieur de la fosse en y descendant au moyen
d'un coude.

Échafaudage.—Tous les échafauds nécessaires devront être fournis et dressés par
l'entrepreneur, qui les laissera debout pour les besoins en général jusqu'à ce que les
travaux soient achevés et la charpente devra en être très forte et très solide, ainsi que
bien liaisonnée. L'entrepreneur sera également tenu de fournir les échelles, qui
seront placées aux endroits convenables suivant les ordres qui seront donnés; quant
aux échafauds, ils devront être disposés de manière que les ouvriers puissent travailler
sur les deux côtés des murs, vu qu'il ne sera pas permis de ménager à la surface exté-
rieur de l'édifice aucuns trous pour y enfoncer des pièces de bois, le tout devra se
faire à la satisfaction des architectes. Il sera également entendu que l'entrepreneur
devra aussi fournir tous les cordages, câbles et autres appareils nécessaires à l'exé-
cution des travaux.

MAÇONNERIE.

Murailles de remplage.—Tous les murs, massifs, etc., de couleur pourpre sur les
dessins (excepté les ouvrages ci-après spécifiés et qui doivent être faits en pierre de
taille) devront être en maçonnerie de remplage de première qualité, et construits en
calcaire gris de Montréal, relié de la manière la plus solide et la plus durable possible.

Assises des murs de fondation.—Les assises à la base consisteront de grandes pierres
bâtardes d'au moins douze pieds de surface, bien liaisonnées, ne mesurant pas moins
de 8 à 9 pouces d'épaisseur, et dont les interstices seront bien remplies de blocailles
concassées, posées à la main, et de mortier.

Liaisons.—Chaque verge courante d'assise devra contenir une pierre faisant par-
paing sur toute l'épaisseur du mur, et lorsque l'assise aura une largeur excédant trois
pieds, il faudra poser deux pierres parpaing, qui se dépasseront l'une l'autre au
centre de l'assise. Les murs de remplage au-dessus des assises devront être cons-
truits comme ces dernières, mais avec des pierres n'ayant pas moins de 8 pouces

d'épaisseur avec une quantité suffisante de boutisses, savoir, une boutisse au moins par chaque verge carrée de la surface, et traversant les murs dans toute leur épaisseur.

Mortier.—Le mortier employé aux murs de remplage devra se composer de deux tiers de sable de la rivière Châteauguay et d'un tiers de chaux de pierre grise nouvellement calcinée, et bien détrempeé à l'eau claire avec cette quantité de sable dans un moulin à plâtre; aucun mortier ne s'emploiera que huit jours après qu'il aura été fabriqué, et il faudra alors qu'il soit de nouveau mélangé.

Jointoiment.—Toute la maçonnerie de remplage dans les tranchées sous la surface du sol, et dans les murs de fondation et du soubassement au-dessus du niveau du plancher du rez-de-chaussée, devra être jointoyée à l'affleurement de la pierre avec le mortier ci-dessus mentionné.

Tous les murs de fondation devront s'étendre sans interruption, sous toutes les ouvertures et les murs extérieurs, et devront présenter un talus de 4 pouces pour les protéger contre la gelée, tel qu'indiqué sur les profils.

Arcs renversés.—Il faudra faire des arcs renversés dans le soubassement et les murs de fondation (sous les ouvertures cintrées au-dessus) tel qu'indiqué sur les profils, etc., ainsi que sous les ouvertures des grandes portes de sortie à l'extérieur, situées en arrière et sur les côtés de l'édifice, et sous les ouvertures à l'extérieur et à l'intérieur, communiquant avec les élévations de devant, etc. Les pierres des arcs renversés devront être taillées conformément aux différents rayons nécessaires, et dressées correctement sur toutes les faces, pour correspondre à l'épaisseur des murs respectifs, et elles devront avoir pour pieds-droits ou sommiers de grandes pierres épaisses posées par assise; les pierres seront cimentées de mortier tel que spécifié pour les murs de remplage; avec des joints d'un quart de pouce; et pour la maçonnerie sous les arcs, elle devra être faite le mieux possible pour recevoir les arcs renversés.

Jointoiment.—Tous les murs en pierre à l'intérieur de l'édifice devront être proprement jointoyés à mesure que les travaux avanceront; quant aux parements extérieurs des murs en pierre du dehors ainsi que des murs de l'escalier, des élévateurs de devant et de la partie des cheminées qui se trouve au-dessus de la toiture, il faudra que les joints en soient grattés jusqu'à 1 pouce de profondeur et que la pierre en soit nettoyée, pour que le jointoiment se fasse ensuite à la mode du pays. Le mur de cette partie de l'édifice, que l'on se propose d'assigner à l'ingénieur pour son bureau plus tard, devra être jointoyé, jusqu'à la hauteur indiquée, comme l'intérieur de l'édifice même.

Parements.—Les parements extérieurs de tous les murs devront se composer de pierres choisies d'une nuance uniforme, travaillées au marteau avec soin, dressées à joints verticaux et posées sur des lits de niveau.

Arcs.—Les arcs au-dessus des ouvertures intérieures dans les murs en pierre, et les cintres des fenêtres en dedans des murs devront être en pierre (excepté la partie des cintres des fenêtres avoisinant la rue McGill et la propriété des Commissaires du Havre; ces arcs devront être aussi profonds que possible, et les pierres devront traverser du parement intérieur à la pierre de taille de l'arc extérieur, et devront être taillées pour correspondre aux rayons nécessaires.

Encoignures.—Tous les angles des ouvertures dans les murs intérieurs en pierre, ainsi que tous les angles aux montants intérieurs des fenêtres, devront avoir des jambages ou dos écoinçons formés de grandes pierres, liaisonnées en dedans et en dehors, et posées parfaitement d'aplomb.

Rainures, etc.—On devra laisser des pierres d'attente ou rainures dans les parements extérieurs du mur avoisinant la partie que l'on se propose d'assigner à l'ingénieur pour ses bureaux, d'après les ordres qui seront donnés plus tard. Il faudra également laisser ou pratiquer des ouvertures dans les murs pour y introduire des boulons en fer, etc., ainsi que pour y faire passer les tuyaux de drainage, les tuyaux de conduit pour le gaz, l'eau, la vapeur, et tous autres tuyaux, conformément aux ordres donnés à cet effet, et il faudra faire à l'entour la maçonnerie nécessaire dans ces différents cas.

Couche d'asphalte détrempeé.—On devra poser une couche d'asphalte détrempeé de

trois quarts de pouce d'épaisseur sur tous les murs en général, au-dessus des assises à la base, ainsi que sur les murs extérieurs sous la ligne des plinthes.

Ouvrages en général.—Il faudra placer tous les cadres des portes et de fenêtres, à la base comme au sommet, dans une couche de mortier à chaux et à poil, en couvrir aussi toutes les plaques, les extrémités des poutres et autres ouvrages en bois, et en remplir les joints entre les pièces de charpente sur les murs en pierre. L'entrepreneur devra faire construire une corniche en fer à cheneau, faire poser les chapeaux en fonte aux deux grandes cheminées, ménager des encorbellements aux bouts des murs d'appui des petits combles, et de pratiquer toutes les rainures nécessaires, aux noquets de la toiture en tôle galvanisée.

PIERRE DE TAILLE.

Pierre.—Tous les ouvrages en pierre de taille devront être faits de calcaire gris de Montréal, d'une couleur uniforme, ne contenant ni tache, ni fil, ni aucun autre défaut, et posé autant que possible sur l'assise naturelle.

Mortier.—Toute la pierre de taille devra être cimentée avec du mortier bleu.

Toute la pierre de taille devra être taillée carrée à vive arête, assise à joint serré et reliée au moyen de crochets; on devra de plus la laver en la posant, et ensuite lorsque la menuiserie sera terminée.

Il faudra que toute la pierre de taille soit à moitié dégrossie, bouchardée sur les assises et aux joints, et bien piquée sur les parements, à moins qu'il n'en soit ordonné autrement.

Modèles.—L'entrepreneur devra fournir tous les modèles en tôle galvanisée dont les tailleurs de pierre auront besoin.

Plinthe.—La plinthe supérieure, avoisinant la rue Commune, la rue McGill et la ruelle en arrière, devra se composer de pierres longues, de dix pouces d'épaisseur sur un lit de 12 pouces en moyenne, avec arête délardée, et saillie de quatre pouces projetant du parement du mur au-dessus.

Seuils.—Tous les seuils des fenêtres devront avoir 13 pouces sur 8, être d'une seule pierre, déversée et taillée en glacis et à gorge.

Jambages et linteaux des fenêtres.—Les fenêtres dans tout l'édifice devront avoir des jambages à lancis et à boutisse; les lancis mesurant 8 pouces en profondeur jusqu'au point de rencontre avec le cadre; ils seront de plus taillés pour recevoir le cadre, et se prolongeront en arrière de la partie antérieure du cadre; quant aux boutisses, elles traverseront toute l'épaisseur des murs; en outre les linteaux se composeront de deux pierres, avec une mensole au milieu, le tout chanfreiné et taillé pour recevoir les cadres.

Portes cochères et envoûtées.—Les lancis et boutisses aux ouvertures en dedans et en dehors des éleveurs de devant, ainsi qu'aux grandes portes cochères, situées en arrière de l'édifice et avoisinant la rue McGill devront traverser également toute l'épaisseur des murs; il en sera de même des vousoirs et des mensoles, qui seront taillés, tel qu'indiqué.

Encoignures.—Toutes les encoignures aux différents angles des murs devront être formées de grandes pierres, tel qu'indiqué, taillées verticalement à la partie postérieure et aux bouts, de manière à porter les mêmes dimensions qu'à la partie antérieure, et bien liaisonnées par derrière.

Murs des passages.—Les murs latéraux des trois passages sur le plancher du rez-de-chaussée devront être parementés en pierre de taille, courant quinze pouces en profondeur sur un lit de dix pouces en moyenne, et bien liaisonnée à la maçonnerie de remplage en arrière.

Rebords dans les passages.—Il devra y avoir de chaque côté des trois passages sur l'aire du rez-de-chaussée de l'édifice un rebord de 24 pouces x 9 dans la partie droite des passages layé grossièrement sur toutes ses faces et légèrement arrondi à l'arête supérieure; ce rebord se composera de longs parements de pierre; convenablement taillés en rond etc., dans le voisinage immédiat des portes cochères.

Piliers en pierre.—Il faudra donner et poser à chaque pilier dans l'aire de l'attique une pierre de fond de 16 pouces carrés sur 8 pouces de haut, légèrement taillée en glacis à sa partie supérieure et munie de trous pour recevoir les gougeons.

Portes de descente pour la houille.—Les deux portes de descente pour la houille (voir les lignes marquées de points sur le plan du rez-de-chaussée) s'ouvrant des caves à la houille dans le rez-de-chaussée sur les passages, auront des œils, jambages et linteaux en pierre de taille, traversant toute l'épaisseur du mur, et convenablement chanfreinés et près à recevoir des portes en fer.

Petite porte en arrière.—La petite porte en arrière devra avoir des jambages, linteaux, etc., en pierre de taille, s'appareillant avec les fenêtres; quant aux jambages, ils devront être délardés en dedans et en dehors pour s'ajuster avec les portes en fer et en bois.

Marches de la porte.—Il faudra poser des seuils en pierre de taille de 6 pouces à chaque porte du soubassement ainsi qu'aux escaliers et à la petite porte en arrière et ouvrant sur la ruelle.

Frontons.—Les couronnements du mur d'appui au-dessus des élévateurs de devant sur la rue Commune, devront tous être en pierre de taille artistiquement travaillé, et traversant toute l'épaisseur du mur d'appui. Les mots "Examining Warehouse" devront être en lettres de deux pouces et en relief.

Boutes-roue.—Aux deux angles extérieurs de l'édifice et près des portes charrières, des boutes-roue, grossièrement layés au-dessus du sol, devront être placés à angle avec la plinthe. Leur base sera à 6 pieds en terre entourée de béton. Les pierres devront être de 9 pieds x 1 pied 6 pouces.

Chapeaux.—Le chapeaux des murs d'appui devra être de la dimension indiquée, c'est-à-dire en glacis et à gorge des deux côtés, et crampé à tous les joints. Ces derniers devront être remplis de soufre.

Trous pour gougeons.—Des trous pour les gougeons devront être percés pour l'ajustage des cadres de porte.

Instructions générales.—Toute pierre de taille devra être protégée contre tout dommage pendant l'exécution des travaux. Toute pierre brisée ou défectueuse devra être enlevée et remplacée. Il ne sera pas permis de la réparer avec du ciment, etc. Tout ce qui sera nécessaire à l'achèvement de la maçonnerie et de la pierre de taille devra être fait selon les plans quand même le présent n'en ferait pas mention.

MAÇONNERIE EN BRIQUE.

Brique.—Toute cette maçonnerie, excepté lorsqu'elle est autrement prescrite, devra être faite avec de la brique dure à façade de Montréal. Si l'architecte le désire, toute la brique devra être bien mouillée avant d'être employée.

Mortier.—Il se composera de sable net de Châteauguay et de chaux de pierre grise bien calcinée. Le mélange sera fait avec de l'eau claire dans un moulin à plâtre. Il devra être fait au moins huit jours d'avance et mélangé de nouveau avant d'être employé. Les massifs et arcs des murs de refend devront être au ciment de Thorold et au mortier, moitié l'un moitié l'autre. Le ciment ne devra pas être préparé plus d'un mois avant d'être employé.

Jointolement.—Toutes les parties exposées de la maçonnerie de brique devront être soigneusement jointoyées.

Liaison.—Tout l'ouvrage en brique devra être selon la méthode anglaise; c'est-à-dire que chaque cinquième rang se composera de demi-boutisses.

L'ouvrage à faire en brique est le suivant: tous les massifs et arcs constituant les murs de refend, cheminées, murs d'escalier et autres parties coloriées en laque sur les plans. Pour les angles des massifs, la brique devra être faite exprès à angle obtus.

Tuyaux de cheminée, etc.—Les tuyaux de cheminée ou ventilateurs devront être des tuyaux de brique réfractaire de 9 pouces, bien jointoyés, cimentés et entourés de briques de 4 pouces. Les tuyaux des grandes cheminées, depuis le soubassement, seront de 24 pouces de diamètre, et leur intérieur sera revêtu en brique réfractaire jusqu'à la hauteur de 20 pieds, et au-delà avec de la brique commune bien jointoyée.

Béton.—Une couche de béton de 6 pouces d'épaisseur devra être posée sur l'aire du soubassement ; au-dessus des trois passages du rez-de-chaussée, cette couche devra être d'un pied d'épaisseur, et sur tout le reste du rez-de-chaussée (l'escalier excepté,) de neuf pouces, le tout bien nivelé pour recevoir le plancher. Ce béton se composera d'une partie de chaux de pierre grise récemment calcinée, de 5 parties de gravier, de brique ou de pierre concassée (qui pourra passer dans un anneau de deux pouces), de beau sable et d'eau claire. Le tout devra être mélangé à sec, par mesure, et l'eau jetée ensuite dessus au moyen d'un arrosoir. Après quoi le béton sera entré, étendu également et bien battu.

Arcs.—Des arcs devront être faits au-dessus de toutes les ouvertures, et jusqu'aux murs de refend, avec un cordon d'une demi-brique, et le tout reposant d'aplomb sur une bonne couche de mortier. Les centres n'en seront pas enlevés sans que les architectes en donnent l'ordre. Les ouvertures de fenêtre voisines de la rue McGill et des bureaux de la Commission du Havre devront avoir, tel qu'indiqué, des arcs en brique sur une partie de l'épaisseur du mur. Une fois terminés, les cintres des arcs devront être jointoyés.

Liens de fer.—Des liens de fer de $1\frac{1}{2}$ pouces devront être posés dans les massifs de brique et au-dessus des arcs des murs de refend. Ces liens devront être du No. 15, goudronnés, sablés et posés sur trois rangs à chaque sixième assise des massifs, et sur six rangs au-dessus des arcs de chaque plancher. Le bout de ces liens devra être recourbé sur une brique.

Construction.—La maçonnerie en brique se fera en même temps que les murs de pierre extérieurs, mais ces derniers devront être avancés de la hauteur d'un échafaud de plus que le travail en brique.

Ouvertures pour la suie, etc.—Chaque tuyau de cheminée devra avoir une porte en fer. Celle des grands tuyaux devra être de deux pieds carrés. Toutes devront être bien enclavées dans le mur. Chaque conduite de cheminée devra avoir un tuyau de fer fermé par un bouchon de fer blanc.

Boyaux de pompe.—Douze portes en fer avec leur cadre devront être fournies et posées aux compartiments destinés à ces boyaux dans les murs des escaliers. Ces portes devront être de 10 pouces carrés, avec cadre en fer forgé, verrou, etc.

Protection des constructions.—Si les travaux ne sont pas terminés, l'entrepreneur devra les protéger pendant les hivers de 1875 et 1876 en mettant une quantité suffisante de fumier et de paille au pied des murs intérieurs de l'édifice et en recouvrant le dessus des murs de paille et de planches maintenues en place à l'aide de lourdes pierres, en un mot, il devra prendre toutes les précautions nécessaires pour protéger l'édifice contre la pluie et la gelée depuis l'interruption des travaux en automne jusqu'au moment où ils seront repris.

PLATRAGE.

Lait de chaux.—Deux couches de lait de chaux sur tous les murs intérieurs de l'édifice ; aussi, entre-planchers au plafond du troisième étage.

Plâtre de Paris, etc.—Sur le fer gaufré du plafond du soubassement, du rez-de-chaussée et des deux étages supérieurs, sur celui des escaliers et du palier de devant, une couche de plâtre de Paris, démêlé en petite quantité, de $1\frac{1}{2}$ pouce d'épaisseur au-dessus des canelures, et terminée par un petit filot le long du soliveau.

Sur le plâtre de Paris une couche de 3 pouces de beau béton, fait avec du gros gravier, etc., et de chaux récemment faite, devra être posée. La chaux devant être dans la proportion de 1 à 5 des autres matériaux.

Entreplanchers.—Sur les entreplanchers que fera le charpentier entre les soliveaux, il devra poser une couche de mortier de $1\frac{1}{2}$ pouce, laquelle devra être recouverte de deux pouces de rebuts de chaux et de cendres de forge.

CHARPENTERIE ET MENUISERIE.

Bois.—Tout le bois qui entrera dans cette construction, excepté celui qui est autrement désigné, devra être du pin très sain, exempt de fissures, de gros nœuds ou de toute autre déféctuosité. Pour les travaux de charpente, il devra être scié et

remisé depuis au moins deux ans, et depuis trois (ou séché au four) pour les travaux de menuiserie.

Cintrages.—Tous les cintres pour les arcs des murs de refend, etc., dans le soubassement, le rez-de-chaussée, les trois étages supérieurs, et partout où il en faudra, seront fournis et mis en place par le charpentier. Chaque ouverture devra avoir son cintre particulier. Tous les cintres devront être maintenus à l'aide de coins et de supports et démontés seulement quand les architectes le demanderont.

Toitures.—La toiture principale et celle au-dessus de l'escalier et des élévateurs devront avoir des soliveaux de la dimension indiquée et placés à une distance de deux pieds. Les extrémités devront reposer sur des sablières de 4 x 2 pouces et ces dernières sur les murs. Les soliveaux devront être au moins assez longs pour traverser au moins deux divisions et être bien chevillés aux poutres et sablières. Ils devront être posés à point plat sur les autres, et chaque sixième soliveau joignant ainsi devra être ceinturé par un bandage de fer forgé de $2\frac{1}{2}$ x $3\frac{3}{8}$ pouces, et de 4 pieds de long, cloué sur les faces des soliveaux avec des carvelles No. 8. Tout cinquième soliveau reposant sur les murs devra avoir un bandage de fer de $2\frac{1}{2}$ x $\frac{1}{2}$ pouces et de 42 de long, cloué avec 4 fortes carvelles, le bout du bandage devant être tourné et entré 8 pouces dans le mur. Aux soliveaux de toiture seront liés solidement des entrails de 3 x 2 pouces, deux rangs pour chaque division de la toiture principale et un pour chaque petite toiture. Une gouttière devra aussi être établie à la principale toiture, tel que prescrit et indiqué. Les toits seront recouverts en planches de pin sec de $1\frac{1}{2}$ pouce, de pas plus de six pouces de largeur et emboutées, et toute coupe devant tomber sur un soliveau et être bien clouée dessus.

Moises et poutres.—Les moises et poutres du troisième étage qui supporteront le toit devront être arrêtées à chanfrein et de la dimension indiquée; le sommet de chaque moise devra être surmonté d'un bloc de chêne blanc de cinq pouces d'épaisseur et chanfréné aux extrémités; les poutres devront être aussi longues que possible et se lier sur un bloc à joint plat à l'aide d'un bandage de fer de $2\frac{1}{2}$ x $\frac{3}{4}$ pouces, et de quatre pieds de long, les deux bouts devant être encochés dans les poutres et maintenus à l'aide de fortes fiches. Les poutres seront en outre liées à chaque bloc de chêne par des boulons de 1 pouce, maintenus à l'aide d'un écrou appuyé sur une rondelle de fonte. Les boulons devront traverser les poutres, bandage et blocs. Les extrémités de chaque poutre seront aussi attachées aux murs par un lien de fer forgé de $2\frac{1}{2}$ x 1 pouces et de 4 pieds de long, dont l'un des bouts sera bien boulonné et l'autre playé et descendu dans l'épaisseur du mur.

Soliveaux des planchers, etc.—Les soliveaux du plancher des troisième, second et premier étages et de partie du rez-de-chaussée devront être de la dimension indiquée, placés à 18 pouces du centre de l'un de l'autre et reposant sur des sablières de 4 x 2 pouces, lesquelles reposeront sur un encorbellement pris sur les murs extérieurs, sur partie des murs de refend et sur les murs des arcs des murs de refend. Les soliveaux devront être longs, traverser les arcs sur deux divisions et être placés plein sur joint. À l'extérieur des murs, tous les quatrièmes soliveaux devront être liés par un bandage et un boulon, le bandage devant être de $2\frac{1}{2}$ x $\frac{1}{2}$ pouces, et de deux pieds de long, et bien cloué au soliveau à l'aide de quatre fortes fiches de 4 pouces, et par un boulon de 18 pouces de long maintenu dans le mur à l'aide d'un écrou reposant sur une grande rondelle. Les extrémités des soliveaux joignant sous les ouvertures arquées des murs de refend de chaque étage devront être liés par des bandages de fer de $2\frac{1}{2}$ x $\frac{1}{2}$ pouces et cloués sur le côté des soliveaux par de fortes fiches (No. 8) de quatre pouces. Tous ces soliveaux devront avoir deux rangs d'étais entre chaque division, et être bien enchevêtrés aux ouvertures des élévateurs; les chevêtres seront deux soliveaux liés ensemble par des boulons de $\frac{1}{2}$ pouce.

Le rez-de-chaussée (excepté les passages et au-dessus du soubassement) aura des poutres de cadre sain équarries sur deux faces et d'au moins 8 pouces d'épaisseur. Elles devront être posées plein sur joint et en plein dans le mur de fondation.

Liens de fer.—Tel qu'indiqué par les lignes bleues sur les plans des premiers et deuxième étages, un bandage de fer battu doit être placé et bien chevillé sur le haut

des soliveaux avec des carvelles de 8 pouces, afin de diminuer la poussée des arcs de refend contre les murs extérieurs.

Planchers.—Les planchers des deux étages et du rez-de-chaussée (les escaliers et passages exceptés) devront être en bois d'épinette blanche de quatre pouces d'épaisseur sur trois de largeur, raboté et posé de champ, bien cloué sur les poutres de cèdre, et chaque morceau devra être aussi cloué à l'autre par des clous de six pouces. Sur les poutres, chaque morceau devra être posé plein sur joint, et une fois fini le plancher devra être raboté.

Autour du plancher des passages devra être posée une bordure de 10 x 9 pouces, son angle devra être arrondi et elle devra être liée aux poutres de cèdre et aux massifs par des boulons d'un pouce tous les trois pieds, l'érou des boulons devant reposer sur une rondelle. La bordure devra être revêtue en fer de $\frac{1}{2}$ de pouce d'épaisseur et bien liée à la bordure et au plancher par de fortes vis noyées de trois pouces.

Cadre entourant les ouvertures des élévateurs.—Un cadre de bouleau de 9 x 6 pouces devra être placé sur les soliveaux autour de toutes les ouvertures des élévateurs intérieurs. Ses bords devront être arrondis et couverts en fer à chaudière d'un quart de pouce. Ce revêtement devra être bien lié à l'aide de vis noyées de trois pouces. Le charpentier devra fournir le fer et les vis.

Pavage Ballard.—Le pavage jusqu'à la partie centre des passages aux voitures sera d'après le système Ballard, comme dans la rue St. Jacques, Montréal, mais d'une meilleure exécution. Ces travaux seront faits sous la direction des architectes.

Blocs de bois.—Tous les blocs de bois nécessaires à la pose des cadres dans les murailles devront être fournis.

Portes.—Les grandes portes extérieures près de la rue McGill et sur la ruelle devront être de la largeur indiquée, en chêne de $3\frac{1}{2}$ pouces d'épaisseur, et leurs cadres seront remplis par des planches en V emboutées et posées diagonalement et dont la largeur n'excèdera pas $4\frac{1}{2}$ pouces. Les portes seront arquées du haut et pendues à des cadres de chêne de 6 x 6 pouces à feuillure et à baguette, à l'aide de fortes pentures de fer forgé bien boulonnées. Les cadres seront liés au mur à l'aide de boulons chacun, et le bas de leurs montants sera maintenu au seuil de pierre par des chevilles de fer carrées de 6 x $1\frac{1}{2}$ pouces. Les portes se fermeront du haut par un long verrou en fer forgé d'un pouce carré, et de même pour le bas, seulement le verrou sera moins long. À l'extérieur, ces portes se fermeront par une barre de fer forgé de trois pieds, suspendue sur un gond et se maintenant sur des maraillons attachés aux portes par de petits boulons à érou.

Un seuil mobile en chêne, de 6 x 3 pouces, devra être fait et posé à chaque porte. Sur le devant, les trois portes d'entrée du rez-de-chaussée seront en tout point semblables à celles ci-dessus, sauf qu'elles seront carrées du haut et qu'elles auront un dormant de 6 x 6 pouces. Les portes en face des élévateurs sur les premier, deuxième et troisième étages seront telles que ci-haut décrites, mais carrées du haut, et elles n'auront pas besoin de seuil mobile. Elles auront de forts maraillons en fer forgé maintenues par des petits boulons. Chaque porte des étages supérieurs aura un seuil de bois dur de 12 x 6 pouces, dont les bords seront légèrement arrondis, le tout revêtu d'une plaque de fer de $\frac{1}{4}$ pouce d'épaisseur bien liée au seuil avec des vis noyées de trois pouces.

Tel qu'il sera indiqué, trois des grandes portes du rez-de-chaussée en auront une petite dans un panneau pendu à l'aide de couplets brevetés et munie d'une serrure à trois clés de première qualité.

Depuis la ruelle, les portes intérieures jusqu'à l'escalier seront à 4 panneaux et en bois de deux pouces et demi, arquées du haut et pendues à l'aide de couplets de 4 pouces à des cadres feuillurés et à baguette de 5 x 4 pouces, et se fermant avec de bonnes serrures à trois clés.

Fenêtres.—À l'exception du soubassement, toutes les croisées devront être de deux pouces, arquées du haut, et s'emboîter dans des cadres à feuillure et à baguette, leurs seuils devront être de 4 pouces et en chêne, tel qu'indiqué sur le plan. Les barreaux de fenêtre seront de 2 x 1, et une vitre de chaque fenêtre devra avoir un cadre de bois dur s'ouvrant au centre et se fermant à l'aide d'un bouton. Les croisées

du souassement seront en bois de deux pouces, les cadres de 4 x 4 ; le seuil sera de chêne. Ses croisées seront pendues au centre et fermeront à l'aide de petits verrous.

Entreplancher.—Aux soliveaux du dernier étage des tringles de $2\frac{1}{2}$ x 1 pouces seront clouées pour recevoir un fond de planche à joints ouverts de $\frac{1}{4}$ pouce. Le plâtrier fournira et posera le mortier nécessaire à ce plancher.

Ouvertures, etc.—Le menuisier devra faire dans les planchers toutes les ouvertures nécessaires pour les tuyaux de l'eau, du gaz et du chauffage, et faire renouveler toutes les trappes qu'il faudra. Tous les tuyaux de l'eau et du gaz qui sont à découvert devront être recouverts si besoin est, et dans les murs et pour les égouts, etc., toutes les boîtes de robinet ou de grille devront être faites.

Travaux généraux.—Tous les travaux de menuiserie devront être exécutés avec les meilleurs matériaux, et bien tenonnés, collés, cloués et ajustés, le tout sujet à l'approbation du commis des travaux et des architectes.

OUVRAGE EN FER GALVANISÉ.

Toitures en fer galvanisé.—Le toit de l'édifice, y compris le toit de l'escalier en arrière et des éleveurs en avant, devra être couvert en fer galvanisé de Morewood No. 26, ce dernier devant être posé sur du feutre anglais et parfaitement recourbé sur des tringles en bois, etc., que devra fournir le couvreur. Les joints de têtes devront être rivés et soudés des deux côtés, et là où elles seront pliées sur les tringles, les feuilles devront être clouées de pouce en pouce avec du clou forgé galvanisé d'un pouce et demi et bien soudées. Le fer galvanisé devra remonter d'au moins un pied le long des murailles.

Noquets.—La même espèce de fer (No. 26) sera employée pour les noquets des parapets, escaliers, éleveurs de la façade, cheminées et au-dessus du niveau des toits. Les noquets devront être entrés un pouce dans les soliveaux de la maçonnerie, leurs joints bouchés avec du plomb et du ciment à l'huile par le couvreur. Pour ce, le maçon devra faire tout le travail nécessaire.

Gouttière.—La gouttière centrale devra être faite telle qu'indiquée et en fer galvanisé ci-dessus mentionné, et bien clouée et soudée, avec des ouvertures pour les conduits etc.

Conduites d'eau.—Les trois grandes conduites d'eau à l'intérieur seront de 8 pouces de diamètre, faits en fer galvanisé de Morewood, No. 18, B. B., rivés de pouce en pouce avec des rivets de cuivre et bien soudés. La bouche sera de deux pieds de diamètre, et devra avoir un couvercle en fer à chaudière percé de trous de $1\frac{1}{4}$ pouce et s'adaptant bien à la bouche, etc. Ces tuyaux seront descendus à l'intérieur de l'édifice le long des poteaux et massifs, et chacun d'eux devra être protégé par un encadrement de bois dur de $1\frac{1}{2}$ pouce allant d'un plancher à l'autre, le tout fait selon les instructions des architectes.

Le tuyau extérieur sera en fer galvanisé No. 14 Morewood B. B., de 8 pouces de diamètre, bien rivé et soudé, et bien maintenu à l'aide de fer forgé. Les tuyaux ci-dessus déboucheront dans l'égout construit à cet effet et auquel ils seront solidement emboîtés, etc.

L'entrepreneur sera tenu responsable de la durée de ces travaux et devra donner des garanties que les toits seront à l'épreuve de la pluie et de la neige pendant cinq ans à compter de l'époque que l'édifice sera terminé.

Plafonds.—Les plafonds du souassement, rez-de-chaussée, des deux étages supérieurs, des escaliers, etc., seront en fer gaufré galvanisé No. 26 et cloués aux soliveaux. Le goufrage sera placé en sens inverse des soliveaux. De deux pieds en deux pieds les soliveaux seront traversés au milieu par des barres de fer forgé de $\frac{3}{4}$ pouce. De ces barres le fer galvanisé sera suspendu à l'aide de crochets d'un demi pouce, etc. Les feuilles seront rivées avec des rivets galvanisés. Un espace de $1\frac{1}{2}$ pouce devra être laissé entre les soliveaux et le fer galvanisé, lequel sera ensuite rempli de plâtre, etc., par le plâtrier. Voir le plan.

POSAGE D'APPAREIL À GAZ, etc.

Les travaux de plomberie et la pose des tuyaux à gaz devront être soigneusement faits. Les tuyaux devront être solidement fixés aux murs, plafonds, etc., à l'aide de crampes et autres ferrures qui pourront être nécessaires, et nul tuyau ne sera posé contre un mur, plafond ou cloison sans y mettre préalablement du bois, et ils devront être posés de manière à ce que l'eau n'y séjourne pas.

Le charpentier devra faire tout ce qui est nécessaire en bois pour ces appareils, mais le plombier et le poseur d'appareils à gaz devront veiller à ce que ce travail soit fait convenablement et ils seront responsables de tout dommage pouvant résulter de leur négligence dans ce rapport. Lorsqu'il sera nécessaire d'encocher de plus d'un demi pouce un soliveau pour le passage d'un tuyau à eau ou à gaz, le plombier ou le poseur d'appareils à gaz devra lui-même percer avec une tarière des trous de la grandeur exacte voulue dans les soliveaux, etc. Le plombier et le poseur d'appareil à gaz seront aussi tenus de faire toute coupe ou trou dans les murs de pierre ou de brique, arches et égouts, qu'exigera l'exécution de leur contrat.

Service d'eau.—Il y aura deux tuyaux de l'aqueduc, l'un de la rue McGill, l'autre de la rue de la Commune. Les tuyaux d'alimentation seront en fonte, de quatre pouces de diamètre, et monteront dans les escaliers jusqu'au niveau du toit, et delà seront conduits jusqu'à l'escalier du devant au troisième étage.

Chacun de ces tuyaux d'alimentation devra être muni d'une pince pressante et de robinets de nettoyage placés aux endroits indiqués et selon les règlements de la municipalité, et aussi d'un tuyau de service à chaque étage et au-dessus du toit et pour tous les boyaux à incendie.

Alimentation de la chaudière.—Au tuyau d'alimentation de la rue McGill devra être ajouté 30 pieds de tuyau en fer forgé de $2\frac{1}{2}$ pouces de diamètre. Ce tuyau devra être posé tel que voulu avec une pièce en T s'adaptant à la conduite de 4 pouces. Les tuyaux de la chaudière seront à vis.

Instructions générales.—Tous les tuyaux ci-dessus devront être solidement vissés ensemble et avoir tous les coudes, etc., nécessaires.

Tuyaux à gaz.—Tous ces tuyaux devront être en fer forgé, bien vissés ensemble et attachés aux murs, etc. Le tuyau d'alimentation sera continué depuis le gazomètre par un tuyau de deux pouces et conduit à travers les planchers jusqu'à l'attique; le principal tuyau sera de deux pouces jusqu'au plafond du premier étage; de $1\frac{1}{2}$ pouce jusqu'au plafond du deuxième, et de $1\frac{1}{4}$ pouce jusqu'au plafond du troisième, avec tous les coudes, etc., nécessaires. Ceux posés le long des poutres et murs de refend seront de $1\frac{1}{2}$ pouce un rez-de-chaussée et au premier étage, et ils devront être réduits à un pouce au dernier bec de chaque branche. Aux deuxième et troisième étages, ils seront de $1\frac{1}{4}$ pouce et en diminuant, comme ci-dessus, jusqu'à $\frac{3}{4}$ de pouce. De ces branches, un tuyau de $\frac{3}{4}$ de pouce devra être descendu le long de tous les massifs, avec les coudes, etc., nécessaires, et rendu là, il devra être tamponné et mis prêt à recevoir les appareils. Les branches des becs devront être pliantes et bien attachées aux massifs. A chaque étage et sous les escaliers un tuyau de $\frac{3}{4}$ de pouce devra être posé.

Dans le soubassement, le principal tuyau sera également d'un pouce et demi et ira en diminuant comme aux autres étages, et des branches seront posées aux plafonds pour six becs placés tel qu'indiqué. Tous ces tuyaux devront être bien attachés aux murs et arcs avec de fortes crampes de fer, et mis prêt à recevoir les becs, etc.

Le plombier et le poseur d'appareils à gaz sont tenus de compléter ces travaux sous tous rapports et d'essayer tous les tuyaux si le premier architecte des travaux publics le juge nécessaire.

PEINTURAGE ET VITRAGE

Toute la boiserie à l'intérieur et à l'extérieur de l'édifice (exceptés les poteaux et poutres jusqu'au troisième étage) et tous les ouvrages en fer, tels que portes, corniches, tuyaux, parties d'escaliers, plafonnage en fer gaufré, etc., devront recevoir trois couches de peinture à l'intérieur et quatre à l'extérieur, cette peinture devant être faite

avec les meilleurs matériaux et de la couleur voulue. La première couche donnée le masticage se fera ensuite ainsi que le polissage de chaque couche. Tous les cadres et croisées devront recevoir une bonne couche avant d'être posés et vitrés. Les paliers en chêne, marches, etc., d'escalier devront recevoir deux couches d'huile.

Tout le vitrage devra être de verre limpide du poids de 16 onces. Chaque carreau devra reposer sur un lit de mastic, après quoi il sera maintenu par des pointes et ensuite mastiqué en dehors. La repose de tout carreau cassé est à la charge de l'entrepreneur. Le peinturage fini, toutes les vitres devront être nettoyées. L'entrepreneur est tenu de faire tout ce qu'exige le complet achèvement de ce travail.

TRAVAUX EN FONTE, ETC.

Moules, modèles, etc.—Le fondeur devra fournir tous les moules et modèles des dessins que lui donneront les architectes.

Qualité du fer.—Toute la fonte employée devra être de la meilleure qualité, conforme aux dimensions prescrites, bien limée et nettoyée. Tous les trous nécessaires devront être forés chez le fondeur.

Peinturage.—Tout le fer forgé ou la fonte fournie par le fondeur et le poseur d'appareils devra, une fois examiné et accepté, avoir reçu une couche de peinture avant d'être mis en place.

Soliveaux de fer.—Pour le palier de chaque escalier, deux soliveaux de fer laminé excédant de 18 pouces le palier et du poids de 30 lbs. par verge linéaire devront être fournis et posés.

Escaliers.—A l'exception de leurs marches, les escaliers seront tout en fer et d'après les plans donnés. Les plaques des paliers (*front plates*) devront être en fer à chaudière ou laminé de $\frac{3}{4}$ pouce d'épaisseur, de 11 pouces de hauteur et de la longueur voulue. Les tringles seront aussi en fer à chaudière ou laminé de la même épaisseur et hauteur. Elles devront bien s'ajuster et être bien rivées ensemble et aux soliveaux de fer. Les tringles intérieures devront être bien assujéties au mur de brique avec des boulons d'un pouce de la longueur nécessaire et dont l'écrou se vissera sur une rondelle.

Les paliers seront en fonte de $\frac{3}{4}$ de pouce d'épaisseur avec nez d'un pouce. Les plaques seront grandes, leur surface sera étoilée ou diamantée en relief et elles auront une feuillure de $\frac{3}{4}$ pouces. Les bras et balustres seront en fer de $\frac{1}{2}$ pouce, et à chaque angle leurs extrémités s'enchasseront dans des noyaux de fonte de $2\frac{1}{2}$ pouces carrés, etc. Les degrés seront faits en barres de fer de deux pouces avec épaulements, et le tout devra être maintenu avec des boulons à écrou. Chaque degré de barres de fer recevra une marche de chêne d'un pied de large, qui sera liée aux barres par des liens de fer de $1\frac{1}{2}$ pouce, etc.

Pour cet ouvrage, l'entrepreneur devra fournir tout le chêne et le bouleau nécessaires aux marches et se conformer dans tout rapport aux plans et aux instructions des architectes.

Grilles en fer forgé.—Des grilles en fer devront être posées aux ouvertures des éleveurs sur la rue Commune. Elles devront être faites en barres de fer rond de $1\frac{1}{4}$ pouce et surmontées d'une lisse de $2\frac{1}{2} \times \frac{3}{4}$ pouces; les barreaux seront selon les dessins donnés. Ces grilles seront suspendues sur les côtés des lancis de pierre et devront être à double battant de chaque côté des entrées.

Elle seront suspendues au haut par un cercle de fer plat de $2 \times \frac{1}{2}$ pouces dont le joint sera maintenu dans le lancis, et au bas par un pivot tournant dans une douille de fonte logée dans la pierre. Fermées, les grilles s'appuieront sur un taquet fixe de fer encastré dans une pierre.

Les grilles se fermeront à l'aide d'une barre de fer de $3 \times \frac{1}{2}$ pouce suspendue à l'un des battants, et chacune d'elle devra être solidement faite et muni d'un fort cadenas à trois clefs.

Chapeaux de cheminée.—Les chapeaux des deux grandes cheminées seront en fonte de $\frac{1}{2}$ pouce, par pièces à feuillure rivées ensemble et fixés dans la maçonnerie par quatre boulons de 6 pieds.

Corniche.—La principale corniche, les consoles, la plate-bande et les moulures au-dessous seront en fonte de $\frac{3}{8}$ pouce. Les consoles seront de 4 pouces d'épaisseur et placées à 4 pieds de distance de leur centre. Elle devront être solidement maintenues à l'aide de boulons à écrou. Les joints de la corniche devront être à feuillure recouverte en plomb, rivés et à l'épreuve de l'eau. La corniche devra être bien vissée aux consoles, etc.

Barreaux de fer.—Les fenêtres du soubassement et toutes celles du rez-de-chaussée devront avoir des barreaux d'un pouce carré placés diagonalement à cinq pouces de distance avec barres transversales de $3 \times \frac{1}{2}$ pouce. Ces barreaux et barres devront avoir 24 pouces dans la muraille.

Portes de fer.—Chaque porte intérieure sur les escaliers, y comprise celle près du toit, sera en fer double; la porte extérieure, sur la ruelle sera simple. Les trois ouvertures dans les murs de refend du troisième étage auront des portes en fer double et à deux battants.

Ces portes devront être de première classe et faite avec du fer de $\frac{1}{2}$ pouce rivé tous les trois pouces sur un cadre de $\frac{1}{2}$ pouce. Elles devront être solidement suspendues à un cadre de $4 \times \frac{3}{8}$ pouces, etc., et se fermer à l'aide d'une forte barre liée à un pivot, etc. Les portes à doubles pentures auront aussi des barres et boutons de fer, et s'appuieront sur un taquet de fer logé dans le seuil. Ces portes devront être en fer de Thornycroft, de la meilleure qualité, solidement construites et complètes sous tout rapport.

Linteaux de fer.—Des linteaux de 7 pieds de long et de 4×1 pouces devront être posés à toutes les fenêtres voisines de la rue McGill et du bureau de la Commission du Havre.

Instructions générales.—Tous les ouvrages en fonte et de forge devront être exécutés de la manière la plus soignée et à la satisfaction des architectes.

MÉMOIRE.

Toutes les dimensions marquées sur les plans et le devis sont calculés d'après la mesure anglaise.

No. 1. La soumission doit comprendre tous les travaux indiqués sur les plans, profils, etc., coloriés et non coloriés. Les parties non coloriées devront être exécutées comme celles coloriées.

No. 2. La soumission doit comprendre cette partie des travaux coloriée sur les plans, et celle des élévations et sections qui correspond à cette portion des plans coloriés. Cette soumission doit aussi comprendre la construction des arcs marqués "B," au rez-de-chaussée et aux deux étages supérieurs, des trois portes au troisième étage et d'un mur en brique d'un pied, avec liens de fer tel que spécifié; et aussi, la maçonnerie temporaire des ouvertures de fenêtre à chaque étage marquées "B."

La soumission devra fixer un prix pour les excavations et maçonnerie extra qui pourraient être nécessaires.

H. BOURGOUIN.
L. J. LAMONTAGNE.
JOS. BRUNET.
O. BOURGOUIN.
L. S. HUNTINGTON.
F. BRAUN, *Secrétaire.*

Signé par l'entrepreneur et les cautions
en présence de
H. A. A. BRAULT, N.P.
S. HUET, N.P.

Signé par le ministre intérimaire et le
Secrétaire des Travaux Publics, en
présence de
H. A. FISSIAULT.
A. FISHER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS
OTTAWA, 21 avril 1875.

CONTRAT.

L'an mil huit cent soixante-quinze, le douzième jour du mois de juin, les conventions suivantes ont été arrêtées en présence des témoins soussignés et écrites en triplicata, entre Hyacinthe Bourgoin, de la cité de Montréal, province de Québec, et Louis Joseph Lamontagne, du même lieu, tous deux associés comme constructeurs et entrepreneurs, sous les noms de Bourgoin et Lamontagne, de la première part ; Et Sa Majesté la Reine Victoria, représentée aux présentes par le Ministre des Travaux Publics de la Puissance du Canada, de la seconde part ; et messieurs Joseph Brunet, entrepreneur, de la cité de Montréal, et Octave Bourgoin, entrepreneur, du même lieu, de la troisième part ; savoir : Les dits entrepreneurs s'engagent et s'obligent pour eux-mêmes et pour leurs héritiers, exécuteurs et administrateurs, envers Sa dite Majesté, et ses Successeurs, de fournir et pourvoir tous les outils, matériaux, appareils et autres choses nécessaires, et de faire, compléter et parachever à l'entière satisfaction du dit Ministre, conformément à l'esprit et à la vraie entente du devis ci-annexé, marqué "A," dûment signé *ne varietur* par les parties aux présentes et selon les plans, aussi dûment signés, déposés de record au Département des Travaux Publics, où ils peuvent être consultés.

Tous les travaux nécessaires à la construction d'un édifice projeté par le gouvernement canadien sur les rues Commune et McGill, dans la dite cité de Montréal, et destiné à servir d'entrepôt de vérification, le tout devant être terminé et prêt le ou avant le premier jour de mai A. D. mil huit cent soixante dix-sept.

En considération de quoi, Sa Majesté la Reine Victoria, représentée par le dit ministre comme susdit, consent et promet de payer aux parties de la première part, ou à leurs héritiers, ayants-cause ou représentants légitimes, conformément aux dispositions de l'acte trente et un Victoria, chapitre douze, savoir :

Pour tous les travaux indiqués sur les dossiers ou plans coloriés ou non-coloriés et ci-dessus mentionnés, et comprenant les excavations, la maçonnerie de brique, de pierre de taille et brute, la charpenterie, menuiserie, le plâtrage, la plomberie, les appareils à gaz, le peinture, le vitrage, les ouvrages en fer et en fonte s'y rattachant, la somme de cent soixante-six mille huit cent soixante-cinq piastres, argent légal du Canada, (\$166,865).

Et pour les travaux extra suivants :

Excavation pour les fondations plus bas que la profondeur indiquée, vingt-cinq centins par verge cube de soixante-dix-sept pieds.

Pour la maçonnerie à pierre perdue que le dit ministre ou son officier en charge pourra faire aux entrepreneurs au-dessus du rez-de-chaussée et en sus de la maçonnerie indiquée sur les plans susdits ou dans le devis, six piastres cinquante centins par verge cube de soixante-dix-sept pieds.

Et pour toute maçonnerie que l'on pourra ainsi exiger d'eux au-dessous du rez-de-chaussée et plus bas que les fondations indiquées, cinq piastres par verge cube (\$5).

Le tout sujet aux conditions suivantes :

Les parties de la première part et Sa Majesté, représentée comme susdit, déclarent et conviennent par les présentes qu'elles ont consenti au dit contrat aux conditions et stipulations suivantes : Les parties de la première part seront responsables des mesures à prendre avant le commencement des travaux, et toute erreur devra être rectifiée à leurs frais.

10. Des paiements sur le prix ci-dessus mentionné seront faits aux parties de la première part dans les huit jours qui suivront la date de la réception par le ministre d'une évaluation faite par l'architecte ou l'officier en charge, spécifiant la quantité de travaux exécutés à la satisfaction du dit ministre ou de ses successeurs, ou de son architecte ou personne en charge des travaux pendant le mois alors expiré ; mais il sera loisible à Sa Majesté de retenir des parties de la première part dix pour cent sur

les estimations jusqu'au parfait achèvement des travaux et jusqu'à leur acceptation par le ministre, et les dix pour cent ainsi retenus seront remis lors du dernier versement, lequel se fera dans les dix jours après que l'architecte ou l'officier en charge aura remis au ministre sa dernière estimation des travaux exécutés et des matériaux fournis en vertu des présentes, et son certificat attestant que les travaux sont terminés, et si dans cette période le ministre les a acceptés; et, pour faire sa dernière estimation, l'architecte ou autre officier ne sera pas tenu de se guider sur les estimations mensuelles précédentes qui ne seront considérées que comme approximatives. Il est en outre convenu que Sa Majesté pourra, de temps à autre, pendant que les travaux progresseront, payer aux parties de la première part les ou partie des dix pour cent ainsi retenus.

20. Que, dans le cas où, sur le rapport de l'architecte ou surintendant employé par le ministre, les dits travaux paraîtraient n'être point conduits ou ne pas progresser de manière à assurer leur entier achèvement à l'époque ci-dessus prescrite; de même, dans le cas où les dits entrepreneurs persisteraient d'une manière quelconque à violer les clauses du présent contrat, il sera loisible à Sa dite Majesté, à sa discrétion et par la voie du dit ministre ou de ses successeurs on office, sans avis, protêt ni publication préalable, et sans aucune procédure judiciaire, soit d'employer un surplus de main-d'œuvre et fournir des matériaux, outils et autres choses nécessaires, soit de reprendre l'ouvrage ou aucune partie d'icelui des mains des dits entrepreneurs, et de le faire exécuter et terminer par un autre ou d'autres entrepreneurs; le tout aux risques, frais, dépens et dommages des dits entrepreneurs, qui perdront par cela même tout droit aux sommes d'argent qui pourraient alors leur être dues en vertu du présent contrat.

30. Que, dans le cas de non exécution du présent contrat les dits entrepreneurs auront par cela même forfait tout droit et réclamations sur les dix pour cent retenus comme susdit, ou aucune partie d'iceux non encore payée, aussi bien que sur toute somme d'argent quelconque alors due en vertu de ce contrat.

40. Que tous matériaux destinés aux ouvrages ci-dessus mentionnés seront, avant d'être employés, sujets à l'inspection et approbation soit du dit ministre, ou de la personne qu'il choisira, et ceux qu'il ne trouvera pas convenables ne seront pas employés dans les dits ouvrages, mais seront enlevés dès lors par les dits entrepreneurs, et faute par eux de le faire sur l'ordre du ministre, de son architecte ou de la personne en charge, le dit ministre, son architecte ou la personne en charge pourra faire enlever et transporter où bon lui semblera ces matériaux ainsi désapprouvés, et cela aux risques, périls, frais et dépens des dits entrepreneurs; Bien entendu et convenu que Sa dite Majesté ne sera aucunement tenue de payer pour les matériaux ou aucune partie d'iceux inspectés et approuvés comme susdit, à moins qu'ils n'aient été employés dans les dits ouvrages; et que telle inspection et approbation n'empêchera pas le rejet ultérieur d'une partie quelconque d'iceux que l'on reconnaîtrait plus tard pour être défectueux et impropres au service; et de plus que telle inspection et approbation ne saurait être invoquée contre l'objection à l'ouvrage dans le cas où les matériaux employés ne seraient pas sains et de bonne qualité.

50. Qu'il sera loisible à Sa dite Majesté de faire des paiements ou avances sur les matériaux, appareils, outils, vaisseaux, etc., de toute espèce acquis pour les travaux. ou actuellement en usage ou destinés aux dits ouvrages, dans telles circonstances et aux termes et conditions que le dit ministre jugera à propos de le faire; et si toutefois quelque avance ou paiement avait été fait au dit entrepreneur sur des outils, appareils ou matériaux quelconques, ces outils, appareils ou matériaux sur lesquels tels paiements ou avances auront été faits resteront aux mains de Sa Majesté et ses successeurs, qui en seront nantis et investis à titre de garantie collatérale de l'exécution du présent contrat pour les dits entrepreneurs; Bien entendu cependant que ces outils, appareils ou matériaux resteront aux charges, risques et périls des dits entrepreneurs, qui en seront responsables jusqu'à ce qu'ils soient mis en usage et soient acceptés par le ministre comme faisant partie de l'ouvrage, et sans que les dits entrepreneurs

puissent y prétendre aucun droit de propriété ni de contrôle quelconque sans une permission écrite du ministre.

Tous les accidents ou dommages, soit par l'incendie, la foudre ou autrement, qui pourraient survenir ou être causés pendant l'exécution des travaux, seront aux risques des parties de la première part. Dans le cas de dommages aux travaux, elles devront les réparer, aussitôt possible, à leurs propres frais; et quant à toute autre espèce d'accident ou dommage, elles devront de suite, selon le cas, rembourser et indemniser les parties lésées de toute perte qu'elles auront pu éprouver par suite de tel accident ou dommage.

60. Que, dans le cas où le dit ministre, son ingénieur ou officier en charge, aurait lieu de se plaindre à bon droit d'aucun surveillant, ouvrier ou employé des dits entrepreneurs, ces derniers seront tenus de démettre et renvoyer au premier avis tel surveillant, ouvrier ou employé, et ils ne pourront le reprendre ni l'employer de nouveau aux dits ouvrages, sans le consentement par écrit du dit ministre à peine de payer à Sa dite Majesté ou à ses Successeurs, non à titre d'amende ou pénalité, mais comme compensation fixée et établie par les présentes, une somme de vingt dollars courant, chaque jour qu'ils continueront d'employer telle personne aux dits ouvrages, à compter du jour que tel avis leur aura été donné; les dits entrepreneurs consentant que telles sommes ou compensation soient retenues sur le paiement des sommes qui pourraient subséquemment leur devenir dues, soit au commencement du mois suivant, soit à une époque ultérieure, au gré de Sa dite Majesté.

Un contre-maître compétent devra être tenu sur les lieux pendant les heures de travail pour recevoir les ordres de l'architecte et du commis des travaux; mais si la personne ainsi nommée est jugée incapable par l'architecte, ou qu'elle se conduise mal, elle sera congédiée et remplacée par une autre. En l'absence des parties de la première part, ce contre-maître sera considéré comme leur représentant légitime, et il aura plein pouvoir de faire tous les changements ou modifications que l'architecte croira devoir faire aux travaux indiqués par les plans du contrat.

Quant aux dimensions, qu'il soit bien entendu que partout où elles sont marquées sur les plans ou indiquées sur le devis, elles doivent être considérées comme exactes, bien qu'il pourrait arriver qu'elles ne correspondent pas au juste avec les mesurages faits au moyen du pied-de-roi, mesurages que l'on suivra seulement lorsque les dimensions ne seront pas ainsi marquées ou indiquées sur les plans. Les plans sur une grande échelle et ceux désignant des parties particulières des travaux doivent être considérés comme plus exacts que ceux faits sur une plus petite échelle. Qu'il soit entendu que les parties de la première part doivent, dans l'exécution des différentes parties des travaux, se conformer strictement aux détails des plans qui leur seront donnés, de temps à autre, pourvu qu'ils ne diffèrent pas des plans originaux.

6. Que tous changements, additions, améliorations ou diminutions que le dit ministre pourra trouver à propos de faire aux dits ouvrages pendant qu'ils seront en voie d'exécution, seront exécutés par le dit entrepreneur et seront payés *extra* aux dits entrepreneurs, s'ils encouraient par là un surcroît de dépense, ou seront déduits du montant de leur contrat s'il y avait diminution d'ouvrage ou de matériaux; dans chacun de ces cas, la valeur de telles augmentations, changements ou diminutions sera fixée par le dit ministre ou par son architecte ou officier en charge sans que le dit contrat soit par là suspendu, rescindé ni annulé, et sans qu'il y soit aucunement dérogé ni innové, telles augmentations, changements, diminutions ou améliorations devant être considérées comme si elles y avaient été prévues et stipulées; et si les dites parties de la première part sont obligées par Sa Majesté, représentée comme susdit, de faire quelque ouvrage ou de fournir des matériaux pour lesquels il n'est pas spécifié de prix au contrat, ils seront payés aux prix évalués par l'architecte chargé des travaux; mais nul changement, addition ou diminution ne sera fait aux dits ouvrages, ni payés aux dits entrepreneurs, à moins d'un ordre par écrit du dit ministre ou de l'architecte en charge, donné antérieurement à l'exécution de tels travaux, et sans lequel aucun paiement quelconque ne sera fait pour les dits travaux.

80. Que les parties de la première part ne pourront disposer d'aucune partie des travaux (ou la donner à quelque autre entrepreneur) compris dans ce contrat, excepté la fourniture des matériaux. Les parties de la première part doivent garantir de la stabilité des travaux et les tenir en bonne condition pendant six mois après leur complet achèvement, et si pendant cette période il se découvre quelque déféctuosité, elles devront y remédier de suite à leurs frais et dépens, à la satisfaction de l'architecte, et cela afin que l'édifice soit livré dans une parfaite condition à la fin de la période ci-haut mentionnée, la véritable intention des devis et contrat étant que tous les travaux doivent être parfaits une fois complètement terminés.

9. Que le dit ministre aura seul le droit de décider, dans le cas où il s'élèverait quelque difficulté entre les dites parties sur l'interprétation à donner au présent contrat ou aux dits plans ou devis; et que les dits entrepreneurs seront tenus de s'en rapporter à la décision du dit ministre, qui sera finale et obligatoire pour les dites parties.

10. Que tout avis, protêt ou autre papier ou document que le dit ministre esqualité, jugerait à propos de signifier aux dits entrepreneurs pourra être adressé à ces derniers, à leur domicile, bureau ou lieu d'affaires, ou à l'endroit où les dits ouvrages devront se faire, et déposé au bureau de poste, et tout tel avis, protêt ou autre papier ou document ainsi déposé au dit bureau de poste sera considéré comme dûment et légalement signifié.

11. S'il arrivait que les parties de la première part n'ont pas terminé les travaux au temps prescrit par le contrat, elles seront tenues de payer et paieront à la partie de la première part tous les salaires ou gages qui deviendront dus à ou aux personnes ayant le contrôle des travaux au nom du dit ministre, et cela à compter de la période ci-dessus fixée pour leur achèvement et jusqu'à ce qu'ils soient réellement terminés et acceptés.

12. Que toutes et chacune des clauses et conditions contenues aux présentes étant essentielles pour sauvegarder les droits et intérêts du public, et exprimant la véritable intention des parties, seront de *rigueur et non comminatoires*; la volonté des dites parties étant que les dites clauses et conditions, sans lesquelles les présentes n'eussent pas été signées, aient leur plein et entier effet.

130. Que dans le cas où la somme accordée par la législature pour les dits ouvrages se trouverait dépensée avant l'entier achèvement des dits ouvrages, les dits entrepreneurs pourront à leur gré, suspendre ou continuer les travaux, du moment qu'ils recevront du dit ministre, par écrit, avis de suspension de paiement; mais dans aucun cas, ils n'auront droit de réclamer le paiement des ouvrages exécutés après la réception du susdit avis, jusqu'à ce que la législature ait voté les fonds nécessaires; et les dits entrepreneurs n'auront droit à aucune compensation quelconque à raison de telle suspension de paiement.

14. Dans le présent contrat, et là où le sens le permettra, les mots: "les parties de la première part," comprendront les héritiers, exécuteurs testamentaires et administrateurs de chacune des dites parties.

15. Le devis, coté "A" ci-annexé, avec les plans ou dessins des dits travaux à exécuter comme susdit et mentionnés dans le présent, seront considérés comme faisant partie du présent contrat et comme s'ils y étaient incorporés.

Et pour l'exécution de toutes et chacune des conventions, clauses, obligations et stipulations ci-dessus énoncées, dans toutes leurs parties, les dits entrepreneurs s'engagent et s'obligent pour eux-mêmes envers Sa dite Majesté et Ses successeurs, et les dites parties de la troisième part, pour elles-mêmes, leurs héritiers, exécuteurs et administrateurs, se sont par les présentes rendues et constituées cautions, garants et répondants des dits entrepreneurs, envers Sa dite Majesté, Ses héritiers et successeurs, et se sont en conséquence obligées conjointement et solidairement avec les dits entrepreneurs, l'une d'elles seule pour le tout, à l'exécution des ouvrages et de toutes et chacune des clauses, conditions et obligations contenues au présent contrat, sous la

renonciation aux bénéfices de division, discussion et fidéjussion, ou autres bénéfices que la loi peut accorder en pareil cas, faisant des dits ouvrages et de toutes et chacune des clauses et conditions contenues aux présentes leur propre et personnelle affaire comme seules et principales obligées.

En foi de tout ce que dessus les dites parties ont signé les présentes et apposé leur sceau, et le Secrétaire du dit bureau des Travaux Publics a contresigné les dites présentes.

H. BOURGOUIN,	[L.S.]
L. J. LAMONTAGNE,	[L.S.]
JOS. BRUNET,	[L.S.]
O. BOURGOUIN,	[L.S.]
L. S. HUNTINGTON,	[L.S.]
F. BRAUN, <i>Secr.</i>	[L.S.]

Signé et scellé par les dites parties en }
présence de }

H. A. A. BRAULT, N. P.
S. HUËT, N. P.

Signé et scellé par le ministre inté- }
ri- }
naire des Travaux Publics et con- }
tresigné par le Sec. en présence de }

H. A. FISSIAULT.
A. FISHER.

(No. 95.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES datée le 22 mars 1876 :—
demandant copie du rapport et plan faits par M. Perley dans l'été de
1873 pour l'agrandissement du canal de St. Pierre, avec tous subséquents
rapports, ordres en conseil, annonces, soumissions et contrats se rattachant
à ces travaux.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 30 mars 1876.

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

(No. 96.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 14 février 1876;—
demandant, 1o Copie des comptes et bordereaux présentés au gouvernement, et aussi des comptes et bordereaux payés par le gouvernement, pour la construction ou la réparation en 1875 des quais de la Malbaie, des Eboulements et de la baie St. Paul; 2o. Une liste des surveillants (*foremen*) et commis employés pour cette construction ou réparation; 3o. Un état détaillé des dépenses de voyages, et du salaire payé à chacun de ces surveillants et commis; 4o Une liste des goëlettes et bateaux employés pour ces ouvrages ou à l'occasion de ces ouvrages indiquant leur tonnage et le montant payé pour chaque voyage, et la base de chaque tel paiement; 5o. Un état séparé du coût des ouvrages faits à chacun des dits quais, et un estimé du coût de ce qui reste à faire à chacun d'eux; 6o. Un état indiquant le coût total du bois acheté pour chacun des dits ouvrages, le prix de ce bois par pied, de qui il a été acheté, et quelle quantité a été achetée pour cet objet; 7o. Un état indiquant le montant total payé par le gouvernement pour les dits ouvrages; 8o. Un état indiquant le montant qui est réclamé et qui reste à être payé pour ces ouvrages; 9o. Le rapport ou les rapports de Henry R. Symmes, Ecr., et aussi le rapport ou les rapports de Frédéric Baillargé, Ecr., assistant-ingénieur en chef du Département des Travaux Publics, au sujet de ces ouvrages en 1874, 1875 et 1876.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 10 avril 1876.

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

(No. 97.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté du 23 février 1876 :—
demandant un état indiquant les noms des personnes qui ont cessé
d'appartenir au bureau des inspecteurs mesureurs de bois depuis le
1er janvier 1875, parce qu'elles seraient décédées, mises à la retraite ou
autrement, distinguant dans chaque cas l'emploi de la personne, avec
l'allocation dans chaque cas de retraite; indiquant aussi les noms de
ceux qui ont été ajoutés au personnel d'une manière temporaire ou
permanente durant le même temps

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 3 avril 1876.

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

(No. 98.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté du 2 mars 1876 :—
demandant copie des instructions données à l'officier chargé du
dragueur à vapeur employé à creuser la barre à l'entrée de la rivière
Miramichi ; aussi, tous les rapports de l'officier en question ou des
personnes employées sous lui sur la somme d'ouvrage fait dans cette
localité, indiquant le nombre de verges qui ont été draguées et la
nature du fond de la rivière, la profondeur à laquelle le chenal a été
creusé, avec la largeur et l'étendue qui reste encore à draguer, indiquant
aussi jusqu'à quelle profondeur et de quelle largeur le dit chenal
doit être dragué, le nombre de jours que le dragueur en question a été
employé ; aussi, copie du rapport ou des rapports des ingénieurs ou
d'autres officiers d'après lesquels sont basées les dites améliorations, et
la profondeur d'eau qu'on se propose d'obtenir ; aussi, un état indiquant
le montant déjà dépensé pour les dits travaux, avec une estimation de
la somme requise pour les terminer.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 3 avril 1876.

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

(No. 99.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 29 mars 1876 :—
demandant la correspondance entre le gouvernement de la Puissance
et celui de la Colombie Anglaise au sujet de la nomination d'un juge
de la cour de comté pour New Westminster, Colombie Anglaise.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 4 avril 1876.

(No 100.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 3 avril 1876 :—
demandant les rapports d'ingénieurs, plans, et correspondance en la
possession du gouvernement concernant la construction d'un havre à
quelque endroit sur le Lac Erié entre la Pointe Rondeau et le village
de Clearville, dans le comté de Kent.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 12 avril 1876.

(No. 101.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 29 mars 1876 :—
indiquant les noms des rivières dont les baux de pêche ont été renouvelés
ou accordés depuis le 1er décembre 1873 ; quand, en faveur de
qui, pour quelle période et pour quel montant annuel chacun de ces
baux a été ainsi renouvelé ou accordé.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 5 avril 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les
réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

(No. 102.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 27 mars 1876 :—
demandant copie de toute communication, rapport d'ingénieurs ou autres personnes, se rattachant à la construction d'un embranchement de chemin de fer depuis St. Charles, comté de Bellechasse, jusqu'à St. Joseph de Lévis.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 4 avril 1876.

(No. 103.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 21 février 1876 :—
demandant un état faisant connaître les quantités de travail exécutées par le dragueur à vapeur du gouvernement le "Canadian," pendant l'année dernière, indiquant le coût total des dragages, les havres dragués, la quantité et le coût du travail exécuté dans chaque havre ; le nombre et le classement de l'équipage, ainsi que les gages payés à chacun des hommes de l'équipage ; la quantité de charbon consommée par le dit dragueur durant chaque opération ; le lieu où ce charbon a été embarqué, le nom du fournisseur, avec le prix par tonne ou chaldron ; indiquant aussi s'il a été employé, indépendamment de l'équipage, des hommes pour les dragages, ou pour le service, comme pilotes ou autrement ; si la chose a eu lieu, en quels endroits, quelle a été la nature des services accomplis, et quels gages ont été payés ?

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 4 avril 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les
réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

RÉPONSE

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 18 février, 1876, portant demande d'un état détaillé indiquant le montant des sommes dépensées pour les terrassements et les clôtures d'enceinte de la place du Parlement, depuis le 1er janvier 1870 jusqu'au 1er janvier 1876, avec une estimation de la somme nécessaire pour parachever cette place ; d'un état détaillé indiquant la dépense totale faite pour la nouvelle bibliothèque, et donnant séparément le coût des gros ouvrages et le coût des installations intérieures, pendant la même période ; et d'un état détaillé indiquant la dépense totale faite pour l'addition d'une aile à l'Edifice-Ouest des Départements, avec une estimation de ce qu'il faudra encore dépenser pour terminer la dite aile.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 3 avril 1876

RELEVÉ des dépenses relatives aux terrains du Parlement (Ottawa), du 1er janvier 1870, au 1er janvier 1876.

		\$	cts.	\$	cts.
Dépense faite du 1er janvier au 30 juin 1870, suivant les comptes publics.....				289	29
Id. en 1871 do do				2,405	68
Id. en 1872 do do				883	27
1872-73	James Goodwin	43,565	00		
	D. H. Williams, gravier.....	425	00		
	G. H. Perry.....	100	00		
	J. W. Harper.....	2,060	23		
				46,150	23
1873-74	Jas. Goodwin.....	13,000	00		
	J. W. Webster, tramway sur les écluses du canal Rideau.....	1,674	00		
	B. Gibson, déblais.....	15,740	00		
	Ives et Allen, clôtures en fer.....	7,645	00		
	Wm Farquhar, gravier.....	83	80		
	E. Chanteloup, sièges en fer.....	107	00		
	Alex. Fleck, pièces moulées en fonte.....	128	22		
	Calvert Vaux, plan pour les terrains.....	447	50		
	G. Mann, articles de quincaillerie, etc.....	81	40		
J. W. Harper, travailleurs.....	3,347	62			
				42,254	54
1874-75	B. Gibson.....	32,497	64		
	J. W. Harper, travailleurs, etc.....	4,977	37		
	W. M. Somerville, tuyaux de drainage.....	2,806	32		
	G. Mann, articles de quincaillerie.....	45	01		
	Annonces.....	59	64		
	H. R. Ives et Cie, clôtures en fer et barrières.....	2,915	00		
	H. Robillard, pierre.....	399	00		
	B. Gibson.....	388	95		
	E. Chanteloup, lampes.....	91	00		
	Cox et fils do	75	68		
Annonces (murs).....	94	72			
				44,350	33
1875-76	B. Gibson	17,574	96		
	Harrow & Sinclair, murs de terrasse.....	32,350	00		
	Alex. Fleck, balustrade, etc.....	368	32		
	H. R. Ives & Cie, barrière.....	2,700	00		
	Blyth et Kerr.....	153	20		
	J. W. Harper, maçons, travailleurs, etc., au 31 déc. 1875.....	6,469	86		
	A. Mutchmor, gazons.....	100	00		
	G. Mann, articles de quincaillerie.....	93	15		
Geo. Bailey, ouvrages de forge.....	148	00			
				59,957	49
Dépense totale.....				\$196,290	88

DÉTAIL estimatif des dépenses à faire pour achever les travaux sur la place du Parlement, Ottawa.

	\$	cts.
Balance due sur marché pour murs de terrasse et mâts de pavillon.....	5,800	00
Fontaine	5,000	00
Allées, trottoirs, etc.....	11,000	00
Terrassement devant le parlement et terrasses devant façade est.....	7,000	00
Travaux de jardinage.....	1,000	00
Dépenses accessoires.....	2,500	00
Total.....	\$32,300	00

RELEVÉ des dépenses pour l'extérieur de la bibliothèque.

		\$	cts.	\$	c.s.
1870-71...	J. W. Harper, avis d'appel de soumissions.....		70 20		
	do commis aux travaux.....		1,000 00		
	do J. Cuddie, charriage de toiture de fer.....		97 71		
	H. et A. Allan, fret, etc., de toiture de fer.....		1,346 57		
	D. Murphy, charriage do do.....		456 08		
	W. H. Harman, Manchester, pièces en fer pour toiture.....		11,122 88		
	C. F. Kierzkowski, Londres, do.....		708 10		
	Wm Farquhar et Cie, matériaux fournis et travaux exécutés... Annoncés.....		22,428 72 98 25		
1871-72...	Wm Farquhar et Cie, entrepreneurs, travaux exécutés.....		34,500 63		37,328 51
	A diverses personnes pour annonces.....		18 30		
	Commis aux travaux.....		2,000 00		
1872-73...	Wm Farquhar et Cie, entrepreneurs.....		27,711 00		36,518 53
	Peter Kilduff, entrepreneur.....		4,806 00		
	J. M. Currier et Cie, bois de charpente.....		893 66		
	Perkins et Cie, sabots de fer.....		192 00		
	Wm McKay, peinture de toiture.....		148 00		
	Robt. Wilson, passage et déboursés pour venir de Liverpool surveiller l'érection de la toiture de fer.....		614 04		
	J. W. Harper, ouvriers et menus comptes.....		1,509 48		
	do commis des travaux.....		2,000 00		
	Wright, Batson et Currier, bois de charpente.....		1,715 34		
	A diverses personnes pour annonces.....		57 80		
1873-74...	Wm Farquhar et Cie, entrepreneurs.....		11,598 30		39,647 32
	E. G. Laverdure, entrepreneur, toiture.....		6,617 00		
	Batson et Currier, bois de charpente.....		2,690 09		
	J. McLaren et Cie, do.....		542 22		
	Hugh Mason, liens de fer pour toiture.....		930 73		
	McDougal et Cie, articles de quincaillerie.....		1,156 91		
	Peter Kilduff, ouvrage de forge.....		4,068 91		
	George Brush, mât de fer.....		300 00		
	E. S. Perkins, crêtes en fer.....		752 19		
	Fairbairn Engineering Co., avances à R. Wilson, surveillant l'érection de la toiture.....		116 80		
	Thos. Dunn, enduits de plâtre sur toiture.....		285 90		
	Wm McKay, peinture, dorures et vitrages.....		1,695 00		
	J. W. Harper, ouvriers et commis aux travaux, etc.....		18,355 54		
	A diverses personnes, annonces.....		494 74		
1874-75...	J. W. Harper, main-d'œuvre.....		21,457 69		49,604 33
	do menus comptes.....		1,268 96		
	do fret pour pierre.....		457 94		
	do bois de charpente, fret et voiturage.....		405 71		
	John Bowes, commis-surveil. des trav., fr. de voyage et bonus..		2,166 90		
	Wm Henderson, commis-surveillant et bonus.....		1,180 00		
	C. T. Bate et Cie, plâtre.....		201 00		
	Wm McKay, peinture, vitrage, etc.....		3,748 70		
	Peter Kilduff, ouvrages de forge.....		333 23		
	Mason et Cie, plombiers et poseurs d'appareils à gaz.....		705 00		
	Workington et fils, pierre.....		865 39		
	Clough Stone Co., pierre.....		628 46		
	McDougal et Cie, articles de quincaillerie.....		702 21		
	John Esson, pierre.....		614 50		
	John Roberts, plâtre.....		120 60		
	W. M. Somerville, tuiles émaillées.....		239 40		
	Geo. Bailey, ouvrages de forge.....		532 84		
	H. Robillard, chaux.....		60 20		
	D. H. Williams, sable.....		99 00		
	E. G. Laverdure, travaux à toiture.....		5,042 80		
	J. W. Currier et Cie, bois.....		304 32		
	Batson et Currier, bois.....		63 64		
	J. McLaren et Cie, bois.....		604 03		
	C. B. Wright, ciment.....		495 00		
	L. G. Perkins, rouleaux.....		86 03		
	Thomas Dunn, enduits de plâtre, soubassement.....		169 00		
	D. Cockburn, sculptures en bois.....		16 00		
	R. Hopkins, services professionnels.....		368 50		
	A diverses personnes, annonces.....		4 80		
					42,941 83

RELEVÉ des dépenses pour l'extérieur de la bibliothèque.

		\$	cts.	\$	cts.
1875-76...	J. W. Harper.....	7,653	74		
	Geo. Bailey, ouvrages de forge.....	381	65		
	H. Robillard, chaux.....	44	15		
	Geo. Hughes, services professionnels.....	17	00		
	Thomas Dunn, plâtre.....	121	46		
	W. M. Somerville, ciment.....	36	00		
	B. Gibson, pierre d'Ohio.....	60	13		
	Wm McKay, à-compte pour peinture.....	1,400	00		
	Hall, Kay et Cie, tuyaux de fer.....	1,000	00		
	McDougall et Cie, quincaillerie.....	150	40		
	Wm McKay, dessins.....	549	25		
	B. Gibson, transport.....	27	50		
	Wm McKay, peinture.....	1,550	00		
	do do	459	50		
	Clough Stone Co., pierre.....	95	93		
	C. B. Wright, ciment.....	115	00		
	Geo. Bailey, ouvrages de forge.....	356	26		
	A. Ramsay et Cie, verres à vitre.....	362	19		
					14,380 16
					\$220,421 08

EVALUATION des dépenses à faire pour achever l'intérieur de la bibliothèque.

Installations, mobilier, etc., du 1er janvier 1876.

do do ouvrages de menuiserie, parquet, appareils de chauffage, de ventilation, d'éclairage au gaz et ornementation.. \$65,610 00

ÉTAT des dépenses faites pour l'aile ajoutée à l'Édifice-Ouest.

		\$	cts.		
1874-75...	B. Gibson, entrepreneur.....	25,900	00		
	W. M. Somerville, ciment.....	1,270	00		
	Annonces.....	84	15		
					27,254 15
Au 1er Jan 1876.	B. Gibson, entrepreneur.....	20,380	00		
	Alex. Fleck, boîtes fer pour solives.....	1,513	82		
	W. M. Somerville, ciment.....	300	00		
	Geo. Hughes, inspecteur.....	107	00		
	J. W. Harper, commis-surveillant des travaux.....	2,843	99		
	Webster et Atchison.....	6,500	00		
					31,644 81
Dépense totale.....					\$58,898 96

AILE DE L'ÉDIFICE-OUEST.

Dépense à faire pour achever le bâtiment..... \$364,000 60

(No. 105.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 29 mars 1876 :—Pour copie de tous documents, correspondances et instructions données à Clovis Caron, garde-pêche, ayant trait aux droits de pêche de Eugène Dumas, Joseph Lévesque et Zéphirin Duval, dans la paroisse de St. Jean Port-Joli, comté de l'Islet, ainsi que copie de l'enquête tenue par un nommé Grondin contre un nommé Damase Guay, ci-devant garde-pêche.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 5 avril 1876.

(No. 106.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 9 mars 1876 ;—Pour copie des documents concernant l'entreprise et la construction, par Messieurs Piton et Cie., contracteurs, de certaines bâtisses la Grosse-Île.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 6 avril 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

(Nos. 107.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 29 avril 1876;—
demandant copie des témoignages pris devant les arbitres de la Puis-
sance, touchant la réclamation de George Rochester contre le gouver-
nement.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SÉCRÉTARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 6 avril 1876.

(No. 108.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 23 février 1876:—
demandant copie du contrat passé entre le gouvernement et M. Charles
E. Forgues, de la Malbaie, pour la construction d'un phare sur l'île aux
Coudres; aussi copie de la correspondance qui a eu lieu à ce sujet, et
un état constatant le montant réclamé comme compensation ou dom-
mages en vertu de ce contrat, et le montant payé au dit Charles E.
Forgues ou à tout autre à ce sujet.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SÉCRÉTARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 6 avril 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les
réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

(No. 109.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 29 mars 1876 :—
demandant un état de tous les permis accordés par l'inspecteur des pêcheries pour pêcher dans la Baie de Burlington et le Marais de Dundas durant les années de 1872-73-74-75, indiquant les noms des parties auxquelles ces permis ont été accordés, le temps pour lequel ils l'ont été, la manière dont le produit de ces permis a été employé, toutes les manières de prendre ou harponner le poisson ; aussi, copie des instructions données à John W. Kerr, inspecteur des pêcheries, quant au droit, aux règles et règlements, se rattachant à la pêche du poisson dans les dites eaux durant les dites périodes.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 5 avril 1876.

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

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 avril 1876, demandant copie de toute la correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement des États-Unis au sujet de la délimitation de la frontière entre l'Alaska et la Colombie-Britannique.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,
OTTAWA, 12 avril 1876.

Le comte de Carnarvon au comte de Dufferin.

(Canada—No. 251.)

DOWNING STREET,
22 octobre 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie une copie d'une dépêche de l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington, relatant une conférence avec M. Fish au sujet de l'établissement de quelques sujets anglais à un point près de la rivière Stickeen, que les officiers américains prétendent être sur le territoire des États-Unis et plus bas que la douane anglaise, que l'on dit avoir été construite aussi sur le territoire américain.

Vu les faits allégués par M. Fish, il semble désirable au gouvernement de Sa Majesté qu'un officier soit envoyé par votre gouvernement ou par le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique pour constater si l'établissement et la douane anglaise en question sont dans les limites du territoire britannique.

Je serai heureux d'être informé si votre gouvernement est disposé à agir dans ce sens.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

(No. 269.)

Sir Edward Thornton au comte de Derby.

WASHINGTON, 27 septembre 1875.

MILORD,—Dans une entrevue avec M. Fish, le 23 courant, il m'a lu une couple de lettres qui avaient été reçues du percepteur des douanes des États-Unis à Sitka, Alaska, dans lesquelles le percepteur dit qu'un certain nombre de sujets anglais se

sont établis près de la rivière Stickeen, à un point qui se trouve selon eux sur le territoire de la Colombie-Britannique, mais qui d'après les officiers américains demeurant sur les lieux est situé sur le territoire des Etats-Unis. On dit que ce point se trouve plus bas que la douane anglaise sur la rivière Stickeen, et l'on suppose que la douane même est construite sur le sol américain, c'est-à-dire à dix milles marins de la côte, où doit se trouver la ligne de délimitation, conformément aux dispositions de l'article IV de la convention du 28 février 1825, conclue entre la Grande-Bretagne et la Russie.

La lettre du percepteur ajoutait que le sous-percepteur anglais, sur la rivière Stickeen, avait exprimé l'opinion que le nouvel établissement se trouvait sur le sol américain, que les colons s'occupaient de tracer le plan d'une ville, et que l'on rapportait qu'ils s'étaient adressés au gouvernement de la Colombie-Britannique pour obtenir leurs titres de terres.

M. Fish me demanda ce que l'on pouvait faire pour régler la question de juridiction : je répondis que ce fait prouvait la sagesse de la recommandation du gouvernement de Sa Majesté qu'on ne devait pas perdre de temps pour établir la ligne de délimitation entre les deux territoires. Dans l'état actuel des choses, je ne pouvais voir d'autre moyen de régler la question qu'en envoyant des officiers de chaque pays pour aller faire l'examen voulu et délimiter le territoire sur lequel les colons s'étaient fixés.

Je fis observer que lorsque la question de délimiter la frontière fut discutée il y a environ deux ans, il avait été suggéré dans le cas où l'on ne pourrait pas compléter l'exploration, de fixer les points de jonction des territoires sur les rivières qui les traversaient tous deux.

M. Fish répondit qu'il craignait qu'il ne fut difficile même pour cette exploration partielle d'obtenir le crédit nécessaire durant la prochaine session du Congrès, mais il me suggéra, vu que les preuves semblaient indiquer jusqu'à présent que la localité en question se trouvait sur le sol américain, de demander aux colons de suspendre leurs opérations jusqu'à ce que la question fut décidée.

Le gouvernement de Sa Majesté prendra sans doute à ce sujet les mesures qu'il croira désirables. Les colons ne peuvent faire aucune opération durant l'hiver, mais comme on suppose qu'ils ont été attirés dans ce pays par l'existence présumée de grandes quantités d'argent et d'or, il n'est pas probable qu'ils s'abstiendront de visiter les lieux dès que la saison leur permettra de se mettre à l'œuvre.

J'ai, etc.,

E. THORNTON.

Le très-honorable

Le comte de Derby, etc., etc., etc.

Le comte de Dufferin à Sir E. Thornton.

(Canada, No. 34.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 23 novembre 1873.

MONSIEUR,—Une copie de votre dépêche No. 269, en date du 27 septembre, adressée au comte de Derby, concernant l'établissement de sujets anglais près de la rivière Stickeen, m'a été communiquée par le ministre des colonies, et a été soumise à la considération de mes ministres, et j'ai maintenant l'honneur de vous transmettre pour votre information une copie d'un rapport du Conseil privé du Canada sur la question ; je me propose d'envoyer ce même rapport par la prochaine malle au comte de Carnarvon.

Vous verrez par ce rapport que mes ministres sont anxieux de faire délimiter promptement la frontière en question, et qu'ils recommandent que des mesures soient

prises par le gouvernement britannique de concert avec le gouvernement des Etats-Unis pour atteindre ce résultat.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Le très-honorable

Sir E. THORNTON, C. C. B.,
Ambassadeur à Washington.

Le comte de Dufferin au comte de Carnarvon.

(No. 163.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, CANADA, 24 nov. 1875.

MILORD,—Au sujet de la dépêche de Votre Seigneurie, No. 251, en date du 22 octobre dernier, relativement à l'occupation par des sujets anglais du territoire situé près de la rivière Stickeen, et qu'on dit être dans les limites des Etats-Unis, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un rapport de mon Conseil privé d'après lequel Votre Seigneurie verra que mes ministres, reconnaissant l'importance d'un règlement plus prompt de la difficulté qu'il ne serait possible de l'obtenir si le point en litige devait être décidé en même temps que la question plus importante de la frontière de l'Alaska, à laquelle cette difficulté se rattache, recommandent que des mesures soient prises par le gouvernement de Sa Majesté et le gouvernement des Etats-Unis avec autant de célérité que possible pour atteindre ce résultat.

J'ai transmis une copie de ce rapport au représentant de Sa Majesté à Washington.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Le très-honorable,

Le comte de CARNARVON.

Le comité du Conseil a pris en considération la dépêche du très-honorable le comte de Carnarvon à Son Excellence le Gouverneur-Général, transmettant une copie d'une dépêche de l'ambassadeur de Sa Majesté à Washington, au sujet d'un établissement commencé dernièrement par des sujets anglais "à un point près de la rivière Stickeen, que les officiers américains prétendent être sur le territoire des Etats-Unis et plus bas que la douane anglaise, que l'on dit se trouver aussi sur le sol américain."

Dans la discussion du sujet entre Sir E. Thornton et M. Fish, ce dernier suggéra, vu que les preuves semblaient indiquer jusqu'à présent que la localité en question se trouvait sur le sol américain, de demander aux colons de suspendre leurs opérations pour le présent, jusqu'à ce que la question du territoire fut décidée.

Vu les faits exposés par M. Fish, le gouvernement de Sa Majesté croit désirable que le gouvernement du Canada ou de la Colombie-Britannique envoie un officier pour s'assurer si l'établissement en question et la douane anglaise sont dans les limites du territoire britannique.

Les termes du traité fixant la frontière internationale entre l'Alaska et les possessions anglaises portent que cette partie de la frontière depuis le 56ème degré de latitude nord au point d'intersection avec le 141ème degré de longitude ouest, suit les cimes des montagnes qui s'étendent dans une direction parallèle à la côte, et que s'il arrive que ces cimes se trouvent à plus de dix milles marins de la côte, la ligne sera alors parallèle aux sinosités de la côte, desquelles elle ne devra jamais être éloignée de plus de dix mille marins.

La rivière Stickeen touche à la frontière internationale dans le voisinage du 57° lat. N. Avec une base aussi difficile pour déterminer la ligne, il semble au comité qu'on ne peut résoudre la question d'une manière satisfaisante qu'en fixant d'une manière précise le point d'intersection de la frontière avec la rivière Stickeen; et comme il est probable que les établissements vont se développer le long de cette rivière, il semble être tout à fait de l'intérêt des deux pays que l'on détermine sans délai la véritable ligne à ce point.

La délimitation de la frontière dans d'autres localités n'est pas d'une urgence pressante, mais il est certainement de l'intérêt des deux nations de faciliter la colonisation et l'établissement du pays dans le voisinage de la rivière Stickeen, et les frais d'examen du point d'intersection de la frontière avec cette rivière ne sauraient être un obstacle assez sérieux pour en faire différer l'exécution à une date indéfinie.

Le comité recommande donc que le gouvernement des Etats-Unis soit invité à se joindre au gouvernement anglais pour fixer la frontière au seul point indiqué, et qu'une copie de ce mémoire, s'il est approuvé par Votre Excellence, soit transmise au très-honorable le comte de Carnarvon, en le priant d'attirer de nouveau l'attention du gouvernement des Etats-Unis sur ce sujet avec l'espoir d'un résultat favorable, dans le cas où la proposition qu'elle renferme serait approuvée par le gouvernement de Sa Majesté.

A. MACKENZIE.

Approuvé, 23 novembre 1875.

DUFFERIN.

Sir E. Thornton au comte de Dufferin.

(No. 55.)

WASHINGTON, 29 novembre 1873.

MILORD.—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence No. 34, en date du 23 courant, et de vous remercier de l'envoi de la copie qui renfermait le rapport du Conseil Privé, au sujet de la frontière internationale entre l'Alaska et les possessions anglaises.

J'avais l'intention de saisir une occasion favorable pour inviter de nouveau M. Fish à prendre des mesures pour faire voter par le Congrès un crédit à l'effet de délimiter cette frontière ou au moins de décider le point de séparation entre les deux pays sur la rivière Stickeen; mais comme il est probable maintenant que je recevrai des instructions sur le sujet du gouvernement de Sa Majesté, il vaudra mieux ne pas faire mention de la chose avant que j'aie reçu ces instructions. Il se peut, comme je l'ai déjà dit, que le Président attire l'attention du Congrès sur ce sujet dans son message à l'ouverture de la session.

J'ai, etc.,

EDWARD THORNTON.

Son Excellence le très-honorable
Comte de Dufferin, C. P., C. C. B.,
Etc., Etc., Etc.

Le comte de Dufferin au comte de Carnarvon.

(Canada.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 4 décembre 1875.

MILORD.—Au sujet de ma dépêche No. 163, en date du 24 novembre, renfermant une copie d'un rapport d'un comité du Conseil Privé relativement à la ligne interna-

tionale entre l'Alaska et les possessions anglaises, j'ai l'honneur de vous transmettre une copie d'une dépêche que j'ai reçue à ce sujet de l'ambassadeur de Sa Majesté, à Washington, auquel une copie du rapport du Conseil, comme je vous l'ai déjà dit, a été communiquée.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Le très-honorable
Le comte de Carnarvon.

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 22 mars 1876, demandant copie de toute la correspondance ou des notes échangées avec le bureau colonial ou avec le gouvernement des États-Unis, au sujet du refus de ce dernier de permettre la navigation libre des canaux américains, conformément au Traité de Washington.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

MINISTÈRE DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,
OTTAWA, 5 avril 1876.

Le comte de Kimberley à Lord Lisgar.

Canada—(Secrète.)

DOWNING STREET, 7 février 1872.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-incluse, copie d'une dépêche reçue, par l'intermédiaire du bureau des affaires étrangères, de Sir Edward Thornton, faisant connaître une conversation qu'il a eue avec M. Fish au sujet de la mise à exécution de l'article du Traité de Washington concernant l'usage que les habitants du Canada et des États-Unis pourraient en faire, sur un pied d'égalité, des canaux de l'un ou l'autre de ces deux pays.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

Au Gouverneur-Général,
Le Très-Honorable,
Lord LISGAR, G. C. B., G. C. M. G.
Et., etc., etc.

Sir E. Thornton au comte de Granville.

(No. 23.)

WASHINGTON, 15 janvier 1872.

MILORD,—Dans une récente entrevue que j'eus avec M. Fish, il m'a rappelé que, dans son message au Congrès, lors de l'ouverture de la session, le 4 du mois dernier, le président a annoncé qu'une communication avait été adressée aux gouverneurs des différents États intéressés, demandant aux gouvernements de ces États de prendre les

mesures nécessaires pour donner effet aux articles du Traité de Washington du 8 mai dernier qui concernent l'usage sur un pied d'égalité, que les habitants du Canada ou des Etats pourrait en faire, des canaux appartenant à l'un ou à l'autre de ces deux pays, en rapport avec la navigation des lacs et rivières formant la frontière.

M. Fish se mit alors à me donner lecture de la réponse qu'il avait reçue du gouverneur de l'Etat de New-York, Etat aux canaux duquel les habitants du Canada sont peut-être plus intéressés qu'à ceux de tout autre. Cette réponse comportait en substance que Son Excellence avait consulté les aviseurs légaux de l'Etat, et qu'après ample examen il ne leur avait pas paru exister une loi qui défendit aux sujets britanniques de naviguer dans ses canaux, ou à des navires possédés en tout ou en partie par ces sujets britanniques de passer par les dits canaux, sans payer d'autres ou de plus forts impôts que les citoyens des Etats-Unis ou leurs navires. Toutefois le gouverneur Hoffman promit de profiter de la plus prochaine occasion pour soumettre l'affaire à la législature d'Etat, afin d'obtenir son opinion à cet égard.

J'ai, etc.,

EDWARD THORNTON.

Le comte de GRANVILLE, C. G.,
etc., etc., etc.

Sir E. Thornton au comte de Dufferin.

(No. 14)

WASHINGTON, 28 avril 1874.

MILORD,—Dans une entrevue que M. Brown et moi avons eu hier avec M. Fish, ce dernier mentionna une lettre du gouverneur de l'Etat de New-York relative aux canaux d'Etat, lettre qu'il m'avait lue au mois de janvier 1872 et du contenu de laquelle j'avais, à cette époque, informé le comte de Granville.

Lorsque j'exprimai le désir d'avoir une copie de cette lettre, M. Fish promit de me l'envoyer. J'ai aujourd'hui l'honneur de vous transmettre copies de la note de M. Fish en date d'hier, ainsi que de la lettre en question.

J'ai, etc.,

EDWARD THORNTON.

Son Excellence

Le comte de DUFFERIN, C.P., C.C.B.,
etc., etc., etc.

Le gouverneur de l'Etat de New-York au Président des Etats-Unis.

ETAT DE NEW-YORK,
HÔTEL DE L'EXÉCUTIF, ALBANY,
4 décembre 1871.

MONSIEUR,—J'ai reçu ce matin votre lettre du 29 novembre, me transmettant copie d'un Traité intervenu le 8 mai dernier entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, appelant mon attention sur l'article 27 de ce Traité, par lequel les Etats-Unis s'engagent à commander aux gouvernements d'Etat à accorder aux sujets de Sa Majesté Britannique l'usage, sur un pied d'égalité avec les habitants des Etats-Unis, des différents canaux d'Etat en rapport avec la navigation des lacs et des rivières traversés par ou contigus à la ligne frontière des possessions des hautes parties contractantes; et me demandant de soumettre les dispositions de cet article à la législature de cet Etat qui doit bientôt se réunir et de lui recommander une législation qui assure

aux sujets de Sa Majesté dans l'Amérique du Nord l'usage des canaux de cet Etat aux mêmes conditions qu'à nos propres citoyens.

J'ai fait prendre des renseignements auprès de ceux qui sont chargés de l'administration des canaux de cet Etat, et j'ai appris d'eux qu'ils ne connaissaient dans les lois de l'Etat aucune restriction à propos de l'usage égal des canaux par les sujets britanniques et les citoyens américains; qu'aucune restriction n'est imposée aux étrangers qui sont propriétaires, en tout ou en partie, de navires ayant droit de navigation sur nos canaux; et qu'un navire exclusivement canadien n'est pas privé de l'usage de nos canaux ni sujet à d'autres péages ou règlements que ceux qui concernent les navires de notre Etat.

Toutefois, j'appellerai avec plaisir l'attention de la législature sur ce sujet et lui recommanderai de faire les lois qu'elle jugera nécessaires pour mettre de suite à effet l'arrangement intervenu par l'article 27 du traité.

J'ai, etc.,

JOHN W. T. HOFFMAN.

Son Excellence

ULYSSES J. GRANT,
Président des Etats-Unis.

—————
M. Fish à Sir E. Thornton.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT,

WASHINGTON, 27 avril 1874.

MONSIEUR,—Conformément à la demande verbale que vous m'en avez faite, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluse copie d'une lettre adressée au Président des Etats-Unis par le gouverneur de l'Etat de New-York à la date du 4 décembre 1871, au sujet de la mise à effet des dispositions de l'article 27 du traité de Washington.

J'ai, etc.,

HAMILTON FISH.

Au très-honorable

Sir EDWARD THORNTON, C. C. B.

(No. 24.)

Le comte de Dufferin à Sir E. Thornton.

OTTAWA, 5 mai 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 avril (No. 14.) transmettant copie d'une note et d'une lettre de M. Fish au sujet des canaux de l'Etat de New-York.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Sir E. THORNTON, C. C. B.

—————
Le comte de Dufferin à Sir E. Thornton.

(No. 49.)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre examen, copie d'un arrêté du Conseil Privé du Canada, dans lequel mon gouvernement représente que

l'engagement conclu par le gouvernement de Sa Majesté et celui des Etats-Unis pour l'usage mutuel des canaux des deux pays en vertu du traité de Washington, n'a pas été rempli par le gouvernement des Etats-Unis, tandis que le gouvernement canadien a fidèlement agi, depuis plus de trois ans, d'après l'esprit du traité.

J'ai à vous prier d'avoir l'obligeance de donner, au sujet de cette affaire, la décision que vous jugerez à propos.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 12 novembre 1874.

Le comité du Conseil Privé a examiné un mémoire, portant la date du 11 novembre 1874, de l'honorable ministre des Douanes, qui dit avoir récemment appris que les engagements intervenus entre le gouvernement de Sa Majesté et celui des Etats-Unis au sujet de l'usage mutuel des canaux des deux pays par les navires américains et canadiens, arrangements contenus dans la 27me section du Traité de Washington, n'ont pas été jusqu'ici pratiquement mis à effet, mais que, tandis que tous les canaux canadiens ont été ouverts à leurs navires qui payaient les mêmes droits imposés aux navires britanniques ou canadiens, ceux-ci sont encore totalement exclus de l'usage des canaux situés dans le territoire des Etats-Unis, excepté le canal du Sault Ste. Marie.

Qu'ainsi, pendant que les barges ou autres bâtiments, avec ou sans cargaisons, acquittés des ports de la rivière Hudson, ont la permission de passer par le canal de Chambly pour aller jusqu'au fleuve St. Laurent, puis de Montréal par le canal Lachine et par les canaux de l'Outaouais jusqu'à la cité d'Ottawa ou toute autre destination, — les bâtiments britanniques ou canadiens prenant leurs cargaisons à Ottawa ou dans tout autre port canadien, ou même sur lest, n'ont pas la permission de passer Whitehall par le canal Champlain jusqu'à la rivière Hudson dans l'Etat de New-York, et que la même prohibition existe pour l'usage du canal Erié et des autres canaux qui relient les rivières navigables ensemble dans les limites du territoire des Etats-Unis.

Que, tenant compte du fait que depuis plus de trois ans le gouvernement canadien a fidèlement agi d'après l'esprit du Traité, permis l'usage de ces nombreux canaux d'une manière aussi illimitée qu'il l'accorde à ses propres navires, et que cette politique libérale n'a pas été imitée par le gouvernement des Etats-Unis, le ministre des Douanes recommande que des pourparlers soient entamés avec le ministre d'Angleterre à Washington dans le but de s'assurer si le gouvernement des Etats-Unis va s'efforcer d'accorder aux navires anglais et canadiens l'usage de ses canaux, conformément à la dite section 27me du Traité de Washington.

Le comité du Conseil concourt dans cette recommandation du ministre des Douanes, et la présente à l'approbation de Votre Excellence.

Conforme,

W. H. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

Le comte de Dufferin au comte de Carnarvon.

(No. 282.)

OTTAWA, 19 novembre 1874.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluse, pour l'information de Votre Seigneurie, copie d'une dépêche que j'ai adressée au ministre de Sa Majesté à

Washington, renfermant copie d'une minute approuvée du Conseil Privé du Canada au sujet de l'usage mutuel des canaux des États-Unis et du Canada par les navires des deux pays, en vertu du Traité de Washington.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Au comte de CARNARVON,
Etc., etc., etc.

Sir E. Thornton au comte de Dufferin.

(No. 28.)

WASHINGTON, 23 novembre, 1874.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence, portant le No. 49 et la date du 18 du présent mois, ainsi que de son contenu au sujet du 27ème article du Traité de Washington, article par lequel le gouvernement des États-Unis s'engage à user de son influence auprès des gouvernements d'Etat pour leur faire accorder aux sujets de Sa Majesté l'usage des canaux mentionnés dans le dit article.

Il n'y a pas de doute que le gouvernement des États-Unis a recommandé à celui de l'Etat de New-York, dans les limites duquel se trouvent les principaux canaux, de les ouvrir aux sujets britanniques; dans ma dépêche à Votre Excellence, portant le No. 14 et la date du 28 avril dernier, je vous ai transmis copie d'une lettre que le gouverneur de l'Etat de New-York envoyait au président le 4 décembre 1871, et dans laquelle il disait que ceux qui sont préposés à l'administration des canaux de cet Etat ne connaissaient aucune restriction qui fût imposée à l'usage mutuel des canaux par les sujets britanniques et les citoyens américains.

M. Fish a souvent parlé de cette lettre et exprimé l'opinion que son gouvernement n'avait apporté aucun retard à exécuter l'engagement contenu dans le 27ème article du Traité. En conséquence, je ne me crois pas justifiable de dire dans une note officielle que les stipulations du 27ème article n'ont pas été mises à exécution; car je crois que le gouvernement des États-Unis a effectivement recommandé à celui de l'Etat de New-York d'ouvrir ses canaux aux sujets britanniques, et manifesté son désir à cet égard, bien que son intervention ne paraisse avoir produit aucun effet. Toutefois, j'adresse à M. Fish une note dans laquelle je l'informe que les canaux de l'Etat de New-York n'ont pas été ouverts aux navires britanniques et le prie de faire à ce sujet de nouvelles représentations au gouverneur de cet Etat.

Je désirerais beaucoup savoir si les autorités américaines ont empêché les navires canadiens de passer par le canal des battures de Ste. Claire.

J'ai, etc.,

E. THORNTON.

A Son Excellence
le comte de DUFFERIN.

Sir E. Thornton au comte de Dufferin.

(No. 29.)

WASHINGTON, 26 novembre 1874.

MILORD,—Au sujet de ma dépêche No. 28, du 23 du présent mois, j'ai l'honneur de vous expédier ci-incluse copie d'une note que j'ai reçue de M. Fish, en réponse à la mienne du même jour, concernant l'usage, par les navires britanniques et canadiens, des différents canaux d'Etat en rapport avec la navigation des lacs.

J'ai, etc.,

EDWARD THORNTON.

Son Excellence
Le très honorable comte de Dufferin,
C. P., C. C. B., etc., etc.

L'hon. H. Fish à Sir E. Thornton.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT,

WASHINGTON, 24 novembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 23 du présent mois, concernant l'engagement pris par les Etats-Unis, d'exercer leur influence auprès des différents gouverneurs d'Etats, pour donner aux sujets de Sa Majesté britannique l'usage des canaux d'Etat en rapport avec la navigation des lacs; et dans laquelle vous dites avoir reçu du comte de Dufferin, une dépêche transmettant copie d'un rapport d'un comité du Conseil Privé du Canada, rapport où il est dit que pendant que tous les canaux canadiens ont été ouverts aux navires des Etats-Unis, les sujets britanniques sont totalement exclus de l'usage des canaux américains, excepté du canal du Sault Ste. Marie.

Cet énoncé général du rapport du comité me surprend quelque peu, et il aurait peut-être été plus satisfaisant s'il eût cité un cas spécial d'exclusion et de représenter les faits. Néanmoins, j'ai transmis copie de votre dépêche au gouverneur de l'Etat de New-York, et lui ai demandé des renseignements sur cette question.

Bien que le rapport du comité du Conseil Privé dise que tous les canaux des Etats-Unis sont fermés, excepté celui du Sault Ste. Marie, j'ai l'honneur de vous informer que la résolution adoptée par la législature de l'Etat du Michigan, le 23 mars 1872, et qui donnait accès au canal du Sault Ste. Marie, s'applique également à tous les canaux en rapport avec les grands lacs ou contigus aux frontières qui séparent les Etats-Unis et le Canada.

J'ai, etc.,

HAMILTON FISH.

Le comte de Dufferin à Sir E. Thornton.

(No. 55.)

OTTAWA, 30 novembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche portant le No. 29 en date du 26 du présent mois, renfermant copie d'une note que vous avez reçue du secrétaire d'Etat des Etats-Unis au sujet de la navigation des canaux américains par les navires canadiens.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Sir E. Thornton, C. C. B.

Etc., etc., etc.

Sir E. Thornton au comte de Dufferin.

(No. 34.)

WASHINGTON, 12 décembre 1874

MILORD,—Relativement à la dépêche de Votre Excellence portant le No. 49 et la date du 18 du mois dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus copies d'une note et de son contenu au sujet de la navigation des canaux de l'Etat de New-York par les navires britanniques et canadiens.

J'ai, etc.,

EDWARD THORNTON.

Le comte de DUFFERIN, C. P.

Etc., etc., etc.

L'hon. H. Fish à Sir E. Thornton.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT,
WASHINGTON, 8 décembre 1874.

MONSIEUR,—Dans votre note du 23 novembre dernier vous m'informiez que vous aviez reçu du comte de Dufferin une dépêche transmettant copie d'un rapport d'un comité du Conseil Privé du Canada, rapport dans lequel il était dit que tous les canaux canadiens avaient été ouverts aux navires des États-Unis et que les navires canadiens sont totalement exclus de tous les canaux des États-Unis, particulièrement de ceux de l'État de New-York. Copie de votre note a été transmise au gouverneur de l'État de New-York à l'attention duquel j'ai signalé la plainte en question.

Je vous inclus dans la présente une copie de la réponse du gouverneur de New-York, ainsi que des rapports et de la correspondance qui l'accompagnent.

J'ai, etc.,

HAMILTON FISH.

Sir E. THORNTON, C.C.B.
Etc., etc., etc.

ÉTAT DE NEW-YORK,
HÔTEL DE L'EXECUTIF,
ALBANY, 4 déc. 1874.

MONSIEUR,—A la réception de votre communication du 24 du mois dernier, je l'ai transmise, avec les documents qui l'accompagnaient, à l'auditeur du département des Canaux, pour qu'il fît rapport à ce sujet. Je vous inclus : copie d'une lettre qu'il m'a adressée; copie d'une autre lettre qu'il a envoyée au percepteur des canaux à Whitehall et la réponse (original) de ce dernier; copie d'une dépêche télégraphique de ce dernier en réponse. Il ressort de ces différentes pièces que les sujets britanniques ont la permission de naviguer sur nos canaux aux mêmes conditions que les citoyens des États-Unis, et que les autorités canadiennes ont été mal informées quant à l'exclusion des navires britanniques ou canadiens du canal Champlain à Whitehall.

Dans son message annuel du mois de janvier 1872, le gouverneur Hoffman attirait, à la demande du Président des États-Unis, l'attention de la législature sur cette question et soumettait à son examen le 27^e article du Traité intervenu le 8 mai 1871 entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, lui recommandant d'adopter promptement les lois qui pourraient être nécessaires à l'exécution de l'arrangement de la part du gouvernement fédéral. Aucune loi n'a été faite, pour la raison qu'il n'y avait pas de restrictions à enlever.

J'ai, etc.,

JOHN A. DIX.

Hon. HAMILTON FISH,
Secrétaire d'Etat.

W. A. Wilkins à l'hon. F. S. Thayer.

WHITEHALL, N.-Y., 1^{er} décembre 1874.

CHER MONSIEUR,—En réponse à la vôtre du 30 novembre, je dois dire que pendant que j'étais en fonctions, *aucun bâtiment canadien n'a demandé l'acquiescement*. Mon successeur, M. Dwight, m'a informé qu'il en a été de même, pendant la durée de son ministère, pour tous les navires venus du Canada. M. J. Smith, qui a précédé M. Dwight, se trouve actuellement à St. Louis; mais son premier commis ne se rappelle

pas qu'un bâtiment canadien ait jamais demandé un acquittement. Si un acquittement avait été demandé, nous l'aurions accordé, pourvu qu'il fût conforme à la loi.

Bien respectueusement,

W. A. WILKINS,
Percepteur.

Hon. FRANCIS S. THAYER.

L'hon. F. S. Thayer à W. A. Wilkins.

ETAT DE NEW-YORK,
DÉPARTEMENT DU CANAL,
ALBANY, 30 novembre 1874.

CHER MONSIEUR,—Les autorités canadiennes prétendent que depuis le printemps de 1871, on a refusé aux citoyens du Canada le droit de naviguer sur le canal Champlain avec leurs bâtiments. Il n'y a jamais eu de statut ou règlement de cet Etat excluant les citoyens du Canada, ou de tout autre Etat ou gouvernement, de l'usage de nos canaux aux mêmes conditions que nos propres citoyens, et aucun citoyen du Canada ne s'est plaint spécialement à ce département qu'on lui ait refusé l'usage de nos canaux. Toutefois le gouvernement du Canada se plaint auprès de notre gouvernement de Washington de ce que des bâtiments canadiens, chargés en Canada, en arrivant à Whitehall, qui désiraient passer par le canal Champlain, se soient vus refuser leur acquittement. Pareille chose s'est-elle produite sous votre administration, et si oui, en vertu de quelle autorité les bâtiments canadiens ont-ils été exclus? Washington D. Smith et Samuel L. Dwight étaient percepteurs en 1871-72 et '73. Je désire que vous les consultiez pour savoir si pendant leur administration on a refusé d'acquitter des navires canadiens, et, si oui, pour quelle raison et en vertu de quelle autorité? Veuillez répondre promptement et amplement.

Votre, etc.,

FRANCIS S. THAYER,
Auditeur.

W. A. WILKINS, écrivain,
Percepteur du canal,
Whitehall, N. Y.

ETAT DE NEW-YORK,
DÉPARTEMENT DU CANAL,
ALBANY, 30 novembre 1874.

MON CHER MONSIEUR,—Je reçois du département d'Etat, à Washington, par votre intermédiaire, des communications signalant à votre gouvernement d'Etat de prétendues violations de l'article 27 du traité de Washington.

Les lois de l'Etat et les règlements des canaux donnent aux citoyens américains et aux sujets britanniques des droits et privilèges égaux à la navigation de nos canaux, et je ne sache pas que ce département ait déjà été notifié d'une infraction quelconque au dit article. Les accusations portées sont générales et, pour cette raison, il est difficile d'instruire une enquête à leur sujet; c'est pourquoi j'ai l'honneur de suggérer que le gouvernement canadien soit respectueusement prié de citer quelques griefs particuliers, avec la date, le nom du bâtiment, celui du patron, etc., et si l'affaire est de nouveau renvoyée à ce département, j'assure Votre Excellence qu'elle recevra prompt attention.

J'ai, etc.,

FRANCIS S. THAYER,
Auditeur du département des Canaux.

A Son Excellence
JOHN A. DIX, gouverneur, etc.

Daté de Whitehall, 30 novembre 1874; reçu à Albany, 30 novembre. A Francis S. Shayer, auditeur.
J. W. Ingall, 1er commis; percepteur absent.

(Télégramme.)

ALBANY, 30 novembre 1874.

Des bâtiments britanniques ou canadiens ayant pris chargement dans un port canadien, ou sur lost, ont-ils jamais été par vous empêchés de passer Whitehall par le canal Champlain jusqu'à la rivière Hudson?

Au percepteur du canal, Whitehall.

FRANCIS. S. THAYER,
Auditeur.

Le comte de Carnarvon au comte de Dufferin.

DOWNING STREET, 12 janvier 1875.

(Canada—Secrète.)

MILORD,—Relativement à votre dépêche portant le No. 282 et la date du 19 novembre, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai reçu par l'intermédiaire du bureau des affaires étrangères, copie de deux notes que le Secrétaire d'Etat des Etats-Unis a adressées au ministre britannique à Washington en réponse aux représentations faites par votre gouvernement concernant l'exclusion des sujets britanniques des canaux d'Etat mentionnés dans le 27ème article du traité de Washington.

Par la dernière de ces notes dont copie paraît vous avoir été communiquée par Sir E. Thornton, j'apprends que le gouverneur de l'Etat de New-York affirme positivement que les navires britanniques et canadiens ne sont pas exclus de la navigation des canaux aux mêmes conditions que les navires américains, et que l'auditeur du département des canaux déclare qu'il ne connaît pas un seul cas où des navires canadiens aient été empêchés d'entrer dans les canaux.

Je serais bien aise que Votre Seigneurie me fit connaître les bases sur lesquelles votre gouvernement appuie ses représentations et s'il continue à croire que ces représentations étaient fondées.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

Au Gouverneur-Général,

Le très-honorable comte de Dufferin,
C. P., C. C. B., etc., etc.

Le comte de Dufferin au comte de Carnarvon.

OTTAWA, 19 février 1875.

(Secrète.)

MILORD,—Le Conseil Privé du Canada a pris connaissance de la dépêche de Votre Seigneurie portant la date du 12 du mois dernier et notée secrète, ayant rapport à des représentations faites par mon gouvernement au ministre de Sa Majesté à Washington au sujet de l'exclusion des sujets britanniques des canaux d'Etat mentionnés dans le Traité de Washington, et j'ai aujourd'hui l'honneur de vous transmettre les bases sur lesquelles le gouvernement canadien a fondé les représentations en question.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Au très-honorable
comte de Carnarvon.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 14 février 1875.

Le comité a eu l'honneur de prendre connaissance de la dépêche, portant la date du 12 janvier 1875 et notée "secrète," du très-honorable ministre des Colonies de Sa Majesté, annonçant qu'il a reçu par l'intermédiaire du Bureau des Affaires Etrangères britannique à Washington en réponse aux représentations faites par le gouvernement canadien concernant l'exclusion des sujets britanniques des canaux d'Etat mentionnés dans le 27e article du traité de Washington; et que par la dernière de ces notes il apprend que le gouverneur de l'Etat de New-York affirme positivement que les navires britanniques et canadiens ne sont pas exclus de la navigation des canaux aux mêmes conditions que les navires américains, et que l'auditeur du département des canaux déclare qu'il ne connaît pas un seul cas où les navires canadiens aient été empêchés d'entrer dans les canaux.

Le ministre de Sa Majesté ajoute qu'il serait bien aise que Votre Excellence lui fît connaître les bases sur lesquelles votre gouvernement appuie ses représentations et s'il continue à croire que ses représentations étaient fondées.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, auquel cette dépêche a été renvoyée, fait rapport que les bases sur lesquelles le gouvernement canadien a appuyé les représentations en question sont les déclarations faites par deux de ses officiers, savoir le percepteur des douanes de St. Jean, province de Québec, et le percepteur des douanes du Fort Erié, Ontario, près Buffalo, Etats-Unis,—deux officiers résidant dans des ports de la frontière et parfaitement au fait du commerce des canaux entre le Canada et l'Etat de New-York,—déclarations établissant que les navires canadiens n'ont pas la permission de transporter des cargaisons du Canada pour les canaux de cet Etat, et que ces déclarations étaient appuyées par quelques-uns des principaux expéditeurs et armateurs qui disaient que les bâtiments canadiens étaient pratiquement exclus de la navigation des canaux de l'Etat de New-York aux mêmes conditions que les bâtiments américains; que, toutefois, en s'informant davantage si l'on pouvait citer un cas particulier où l'armateur, le patron ou l'agent d'un bâtiment avait demandé la permission de transporter une cargaison par les canaux de New-York et avait été refusé, il n'a pu constater qu'un tel cas se soit produit depuis 1871, époque du traité, quoiqu'on lui ait fait rapport de cas où des navires canadiens portant des cargaisons du Canada aux Etats-Unis se sont vu refuser la permission de naviguer ces canaux, et ont été retenus à Whitehall, Etat de New-York, par les autorités des canaux, bien qu'ils fussent expressément construits pour ce trafic.

Qu'il a également été informé par quelques armateurs et expéditeurs canadiens que la raison probable pour laquelle il ne peut être cité aucun cas de navires canadiens auxquels permission a été refusée depuis 1871 de naviguer ces canaux, c'est que les personnes engagées dans ce commerce des deux côtés de la frontière étaient si bien convaincues qu'aucun changement n'avait eu lieu dans la politique des autorités de l'Etat de New-York sous ce rapport depuis la saisie des bâtiments en question quelques années avant 1871, que depuis cette dernière année elles n'avaient pas voulu mettre la question à l'épreuve, car les bâtiments ordinairement employés par les expéditeurs canadiens sont de trop grandes dimensions pour naviguer les canaux de New-York, et les expéditeurs ne pouvaient construire des bâtiments spécialement propres à ce service avant d'être certains qu'on ne leur fermerait pas la navigation des canaux.

Qu'il paraît aussi qu'en 1871, quand le gouverneur de l'Etat de New-York fut invité par le gouvernement des Etats-Unis à prendre les mesures nécessaires pour mettre à effet l'article du Traité relatif à ce sujet, il informa le Secrétaire des Etats-Unis qu'il avait consulté les conseillers en lois de l'Etat qui ne parurent pas croire qu'il y eut une loi de l'Etat qui empêchât les sujets britanniques de naviguer dans ses canaux aux mêmes conditions que les citoyens des Etats-Unis; mais qu'il attirerait avec plaisir l'attention de la législature sur cette question et lui recommanderait d'adopter les lois qu'elle pourrait juger nécessaires pour mettre de suite à effet l'arrangement

contenu dans l'article 27 du Traité; et que comme, lui, le ministre de la Marine et des Pêcheries, n'a jamais pu savoir si la législature de cet Etat a adopté de telles lois, il est probable que cela a contribué également à empêcher les armateurs canadiens à construire des navires propres pour ces canaux et provoquer la question de savoir s'ils pourraient naviguer ces canaux.

Que comme le gouverneur de l'Etat de New-York affirme aujourd'hui positivement que les navires canadiens ne sont pas exclus de la navigation de ces canaux aux mêmes conditions que les navires américains, le ministre de la Marine, recommande que le ministre des Colonies de Sa Majesté soit informé que le gouvernement canadien n'entretient pas davantage l'opinion que les navires canadiens sont exclus des canaux de l'Etat de New-York et va prendre les mesures nécessaires pour promulguer officiellement cette importante information, afin que les armateurs et expéditeurs canadiens puissent profiter du privilège en question.

Le comité concourt dans la recommandation qui précède et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

W. H. HIMSWORTH,

Greffier, Conseil Privé.

Le comte de Dufferin à Sir E. Thornton.

(No. 9.)

OTTAWA, 19 février 1875.

MONSIEUR,—Relativement à la dernière partie de votre dépêche No. 28, du 23 novembre 1874, demandant si les Etats-Unis ont empêché les navires canadiens de passer par le canal Ste. Claire, j'ai l'honneur de vous communiquer copie d'un arrêté du Conseil établissant que des recherches ont été faites à ce sujet par le ministre de la Marine et qu'il ne peut pas être constaté que les autorités américaines aient jamais exclu les navires canadiens de la navigation de ce canal.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Sir E. THORNTON, C. C. B.
etc., etc., etc.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 19 février 1875.

Le comité du Conseil a pris connaissance d'une dépêche du ministre de Sa Majesté à Washington, portant le No. 28 et la date du 23 novembre dernier, et demandant si les autorités américaines ont empêché des navires canadiens de passer par le canal Ste. Clair.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries fait rapport qu'il a fait des recherches à cet égard et qu'il n'a pu constater que les autorités américaines aient jamais empêché des navires canadiens de passer par le canal en question; en conséquence il croit qu'aucune objection n'a été faite à l'usage du canal par les navires canadiens aux mêmes conditions que par les navires américains.

Le comité concourt dans le rapport du ministre de la Marine et des Pêcheries, et recommande que copie de cette minute soit transmise, pour information, à Sir Edward Thornton.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,

Greffier, Conseil Privé.

Le comte de Dufferin à Sir E. Thornton.

(No. 11.)

OTTAWA, 23 février 1875.

MONSIEUR,—Relativement à ma dépêche No. 49 du 18 novembre 1874 et à la correspondance subséquente concernant l'usage réciproque des canaux du Canada et des Etats-Unis en vertu du Traité de Washington, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, un arrêté du Conseil Privé qui fait connaître les bases sur lesquelles mon gouvernement a appuyé les représentations dont il est question dans la minute du Conseil renfermée dans la dépêche plus haut mentionnée.

J'ai, etc.

DUFFERIN.

Sir E. THORNTON, C. C. B.,
etc., etc., etc.

Sir E. Thornton au comte de Dufferin.

(No. 8.)

WASHINGTON, 27 février 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception et de vous offrir mes remerciements pour les deux dépêches de Votre Seigneurie, portant les Nos. 9 et 11 et les dates du 19 et du 23 du présent mois, relatives à la navigation du canal Ste. Claire et des canaux de l'Etat de New-York.

Quant à ces derniers, le gouverneur de l'Etat de New-York a si positivement affirmé que les navires canadiens ne seraient pas exclus de ces canaux, que je ne crois pas nécessaire de faire de nouvelles représentations au gouvernement des Etats-Unis sur ce sujet, à moins que Votre Excellence m'informe que de nouveaux obstacles ont été suscités.

J'ai, etc.,

E. THORNTON.

Son Excellence
le comte de DUFFERIN.

Sir William O'Grady Halv à Sir E. Thornton.

(No. 20.)

HALIFAX, N.-E., 30 août 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous inclure copie d'un rapport de mon Conseil Privé, qui a reçu mon approbation relatif à l'imposition sur les navires canadiens de certaines restrictions pour l'usage du canal Champlain. Je vous serai très obligé si, conformément au désir de mon Conseil Privé, vous voulez bien faire de ce sujet, au gouvernement des Etats-Unis, les représentations que vous jugerez convenables.

J'ai, etc.,

WM. O'G. HALY.

Sir E. THORNTON, C.C.B.
etc., etc., etc.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 27 août 1875.

Le comité a pris connaissance du rapport ci-joint de l'honorable ministre des Douanes relatif à certaines restrictions imposées à l'usage du canal Champlain par les

navires canadiens; il concourt dans le dit rapport et suggère que copie en soit transmise au ministre de Sa Majesté à Washington afin que le grief dont on se plaint soit représenté au gouvernement des Etats-Unis.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

Le soussigné, ministre des Douanes, a l'honneur de porter à la connaissance de Son Excellence l'administrateur du gouvernement en Conseil l'information suivante au sujet de certaines restrictions imposées à l'usage du canal Champlain par les navires canadiens, et demande qu'elle fasse l'objet d'une communication au ministre de Sa Majesté à Washington.

D'après le résultat d'une correspondance antérieure sur le même sujet, il a été constaté qu'un acte de la législature de l'Etat de New-York garantissait l'usage mutuel des canaux du Canada et des Etats-Unis aux navires des deux pays aux mêmes conditions, ainsi que le veut l'article 27 du traité de Washington; mais d'après les documents ci-joints, il paraît qu'il y a encore des obstacles dans la voie des navires canadiens qui s'autorisent du droit de naviguer dans le canal Champlain, droit que la population de ce pays croit lui avoir été garanti par le dit traité.

Ces documents sont: 1o. Une lettre de J. W. McRae, écr., président de la compagnie d'expédition Ottawa et Rideau, datée le 28 mai 1875 et adressée au ministre de la Marine et des Pêcheries, dans laquelle il se plaint que le bois d'arrimage ne peut être chargé sur les navires canadiens passant par les canaux des Etats-Unis; 2o. Une lettre de J. Parmenter, écr., percepteur des douanes à Plattsburgh, New-York, datée le 28 juin 1875, confirmant l'assertion de M. McRae et donnant pour raison les dispositions de la sect. 2,771 des Statuts Révisés des Etats-Unis, qui se lisent comme suit: "Les navires qui ne sont pas des navires des Etats-Unis ne pourront décharger qu'aux ports d'entrée établis par la loi, et ils ne pourront faire d'entrée dans aucun autre district que ceux où ils auront la permission de décharger;" 3o. l'affidavit d'un nommé Owen Judson Bolden, de Fort Ann, comté de Washington, N.Y., daté le 14 août 1875, donnant les détails d'un cas dans lequel le percepteur des douanes américaines à Rouse's Point, lui a refusé, dans le cours du présent été, la permission de passer en entrepôt une cargaison de bois d'arrimage qu'il avait embarquée sur la barge *H. F. Berrill* au port de Brockville, Canada, pour le port de New-York, Etats-Unis, sous le prétexte que ce bâtiment était britannique et par conséquent n'avait pas droit au privilège.

La première question à examiner est celle de savoir si la loi citée par le percepteur des douanes à Plattsburgh soutient l'interprétation qu'il prétend lui être donnée par le département du Trésor des Etats-Unis et qui comporte qu'un navire britannique ne peut transporter une cargaison en entrepôt par un canal appartenant aux Etats-Unis, à un port d'un autre district douanier. Cette interprétation est basée sur les mots suivants: "Et aucun tel navire ne pourra faire d'entrée dans aucun autre district que celui où il aura la permission de décharger." Il est à remarquer que le seul acte d'un patron de navire faisant rapport à un port intermédiaire pour garantir le paiement final du droit sur sa cargaison au port de destination (où la dite cargaison doit nécessairement être sujette à un plein examen comme à l'entrée) ne peut constituer le même genre d'entrée auquel les termes de l'acte s'appliquent, mais n'est qu'un moyen adopté pour empêcher de violer en route les lois du fisc. Il faut se rappeler qu'un navire parti d'un port canadien en destination de New-York doit de toute nécessité passer par le canal Champlain pour terminer son voyage, et l'entrée propre de ce navire et de sa cargaison doit être faite au terme du voyage; les formes essentielles pour assurer le paiement du droit aux ports intermédiaires ne peuvent pas être appelées entrées dans le sens de la loi.

La principale valeur de la liberté de navigation du canal Champlain accordée aux navires canadiens consiste dans le droit de transporter des cargaisons par cette

route jusqu'au port de New-York, et si l'acte est interprété comme le dit la lettre de M. Parmenter, il rend les dispositions du Traité de Washington, en ce qui concerne la navigation de ce canal, complètement inutiles pour le Canada.

Relativement à l'affidavit du capitaine Bolden, on remarquera que ce monsieur réclame non-seulement être citoyen des Etats-Unis mais encore que son bâtiment est américain, car quoiqu'il ait virtuellement changé de mains dans les eaux canaliennes, son certificat de registre américain n'a jamais été rendu et il n'a jamais été enregistré en Canada. Toutefois le point intéressant de la question actuelle, c'est que le bâtiment s'est vu refuser le privilège de transporter une cargaison en entrepôt dans le canal, pour la seule raison qu'il était britannique, ce qui corrobore le fait que la prohibition est mise en vigueur par les officiers des Etats-Unis.

Le soussigné, ministre des Douanes, recommande que Son Excellence fasse de cette affaire l'objet d'une dépêche au ministre de Sa Majesté à Washington, pour qu'il y attire l'attention du gouvernement des Etats-Unis avec espoir, qu'il donne des ordres pour faire disparaître les restrictions dont on se plaint.

ISAAC BURPEE,

Ministère des Douanes,
Ottawa, 18 août 1875.

COMPAGNIE D'EXPÉDITION OTTAWA ET RIDEAU,
OTTAWA, 28 mai 1875.

MONSIEUR,—Nous sommes notifiés par les officiers des douanes américaines à Rouse's Point, New-York, que le bois d'arrimage ne peut pas être chargé en entrepôt sur les navires canadiens qui passent par les canaux des Etats-Unis. Comme cette mesure est sérieusement préjudiciable aux expéditeurs canadiens, je soumetts respectueusement sa légalité à votre examen. Je ne puis comprendre qu'une telle loi existe, quand les navires américains ont le libre usage des canaux du Canada à l'égal des navires canadiens.

Votre obéissant serviteur,

J. W. McRAE,
Président.

A l'honorable
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MAISON DE DOUANE, PLATTSBURGH, N.-Y.,
BUREAU DU PERCEPTEUR, 28 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er du présent mois, dans laquelle vous me demandez si des barges canadiennes pourraient passer de Rouse's Point à New-York avec des marchandises étrangères en entrepôt?

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer que les lois des Etats-Unis, telles qu'interprétées par le département du Trésor, interdisent le trafic en question pour ce qui concerne les navires britanniques. La section 2,771 des Statuts Révisés des Etats-Unis se lit comme suit: "Les navires ne sont pas des Etats-Unis ne seront admis à débarquer leur cargaison qu'aux ports d'entrée établis par la loi, et ces navires ne seront pas admis à faire une entrée dans aucun autre district que celui où ils auront été admis à débarquer leur cargaison."

Respectueusement votre obéissant serviteur,

J. PARMENTER,
Percepteur des douanes.

Capt. L. JONES,
Montréal.

COMTÉ DE CARLETON, }
Savoir :

Je, Owen Judson Bolden, de la ville de Fort Ann, comté de Washington, dans l'Etat de New-York, patron de bateau, prête serment et dis :

1. Que la barge *H. F. Berrill*, de Hardford, N.-Y., fit naufrage il y a un ou deux ans dans le port de Montréal et prise par ceux qui l'avaient endommagée et qui étaient canadiens (le bateau avait le registre américain qui paraît avoir été perdu à l'époque de l'accident). La dite barge n'a jamais été enregistrée comme bâtiment britannique; après avoir été réparée, elle fut vendue à David Rice, de Fort Ann, susdit, marchand de bois, qui la revendit, le printemps de cette année, à moi, le dit Bolden.

2. Je pris, avec la dite barge, une cargaison de charbon, depuis la ville de Rondont dans le dit Etat de New-York, jusqu'à la cité de Montréal, en passant par la rivière Hudson, le canal Champlain, le lac Champlain, la rivière Richelieu et le fleuve St. Laurent, et de là à Brockville, dans la province d'Ontario, sur lest, pour une cargaison de bois d'arrimage consigné à la cité de New-York et que je m'attendais de passer en entrepôt depuis Rouse's Point, Etat de New-York.

3. Arrivé à la douane américaine de Rouse's Point, dans le district de Champlain, dans le dit Etat de New-York, je fus informé que ma dite cargaison de bois d'arrimage ne pouvait passer en entrepôt jusqu'à la dite cité de New-York, vu que les lois des Etats-Unis défendaient de passer le bois en entrepôt dans des bâtiments britanniques, à moins de décharger dans le même district d'entrée, et comme la cargaison de bois de la dite barge était destinée à un district différent, je fus obligé de la transborder sur un autre bâtiment qui, étant américain, la transporta en entrepôt jusqu'à la dite cité de New-York.

Que les autorités américaines ou les officiers en rapport avec la dite maison de douanes de Rouse's Point n'ont pas voulu permettre à la dite barge *Berrill* de transporter le dit bois d'arrimage en entrepôt jusqu'à la dite cité de New-York, et cela pour la raison qu'elle était considérée par eux comme bâtiment britannique.

Assermenté devant moi à Ottawa, dans le }
comté de Carleton, dans la province d'On- } (Signé), OWEN J. BOLDEN,
tario, ce 14^{me} jour d'août, A. D. 1875. }
Geo. HAY, J.P.

Sir E. Thornton à Sir W. O'Grady Haly.

(No. 44.)

WASHINGTON, 6 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence portant le No. 20 et la date du 30 du mois dernier, relative aux restrictions mises sur la navigation des canaux américains par les navires britanniques, et de vous informer que j'ai adressé au Secrétaire intérimaire des Etats-Unis une note renfermant le rapport du comité du Conseil Privé dont la dépêche de Votre Excellence contenait une copie.

J'ai, etc.,

EDWD. THORNTON.

Son Excellence le licut.-général
SIR W. O'G. HALY, C. C. B.

Sir W. O'G. Haly au comte de Carnarvon.

(No. 61.)

HALIFAX, 15 septembre 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de Votre Seigneurie, copie d'un rapport de mon Conseil Privé relatif à certaines restrictions imposées

par les autorités douanières américaines sur l'usage du canal Champlain par les navires canadiens.

Une copie de ce rapport a été transmise à Sir E. Thornton, avec prière de prendre à ce sujet les mesures qu'il jugera à propos.

J'ai, etc.,

W. O'G. HALY.

Le très honorable

Comte de CARNARVON.

Le comte de Carnarvon au comte de Dufferin.

(No. 244.)

DOWNING STREET, 14 octobre 1875.

MILORD,—Relativement à la dépêche de Sir W. Haly, portant le No. 61 et la date du 15 septembre, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information et celle de votre gouvernement, copie de dépêches reçues de Sir E. Thornton, par l'intermédiaire du Bureau des Affaires Étrangères, ainsi que copie de documents que vous n'avez pas encore en votre possession, faisant connaître les mesures qu'il a prises au sujet des plaintes du gouvernement du Canada sur les restrictions imposées à la navigation des canaux des États-Unis par les navires canadiens.

Le gouvernement de Sa Majesté a approuvé la conduite de Sir E. Thornton dans cette affaire.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

Au Gouverneur-Général

Le très-honorable comte de DUFFERIN, C.C., C.C.B.

Sir E. Thornton au comte de Derby.

(No. 252.)

WASHINGTON, 6 septembre 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une dépêche que j'ai reçue de l'administrateur du gouvernement du Canada, dépêche d'après laquelle Votre Seigneurie verra que le gouvernement des États-Unis refuse virtuellement de permettre aux navires portant le pavillon britannique de naviguer les canaux de ce pays, interprétant la loi de telle sorte qu'il est impossible pour les navires britanniques de transporter des marchandises en entrepôt sur ces canaux. Si cette loi est bien interprétée, elle est contraire aux dispositions de l'article 27 du Traité de Washington, et comme ce Traité est postérieur à la loi, ses dispositions doivent primer cette dernière.

J'ai donc adressé au Secrétaire d'État intérimaire une note, dont copie ci-incluse, renfermant le rapport du comité du Conseil Privé du Canada, dont copie se trouve incluse dans la dépêche de Sir William Haly.

J'ai, etc.,

EDWARD THORNTON.

Au comte de DERBY,

etc., etc., etc.

Sir E. Thornton au comte de Derby.

(No. 262.)

WASHINGTON, 20 septembre 1875.

MILORD,—Relativement à ma dépêche portant le No. 252 et la date du 6 du présent mois, dans laquelle je vous transmettais copie d'une note que j'avais adressée au

Secrétaire d'Etat intérimaire au sujet de la navigation des canaux américains par les navires canadiens, j'ai l'honneur de dire que * * * * *
 * * * * * La réponse de M. Hunter m'est parvenue le 14 du présent mois, et j'ai l'honneur de vous en envoyer copie, ainsi que ce qu'elle renferme. M. Hunter ne fait que transmettre, sans commentaires, une lettre du secrétaire du Trésor, lettre dans laquelle ce dernier se borne lui-même à dire que la question avait été examinée déjà et qu'il avait été décidé que les navires canadiens ne peuvent transporter de cargaisons d'un port des Etats-Unis à un autre port du même pays en passant par le canal Champlain.

En conséquence j'ai, le 15 du présent mois, adressé à M. Hunter une autre note dont j'ai l'honneur de vous transmettre copie. Dans cette note je lui fais remarquer, en premier lieu, que dans ma communication précédente je n'avais pas parlé du transport de cargaisons, par des navires canadiens, d'un port des Etats-Unis à un autre port du même pays, mais bien d'un port du Canada à un port des Etats-Unis, en passant par les canaux de ces derniers. Puis je lui démontre que refuser aux sujets de Sa Majesté la navigation des canaux aux mêmes conditions que les citoyens américains est une infraction du Traité de Washington plus haut mentionné.

M. Fish revint à Washington le 16 du présent mois et répondit, le 18, à ma note dont il se contenta d'accuser réception, en ajoutant que copie en avait été transmise au Secrétaire du Trésor pour examen. Copie de la réponse de M. Fish est également incluse. Votre Seigneurie remarquera l'observation qu'il fait qu'il paraît, d'après ma note, que le privilège est réclamé en vertu du 27ème article du Traité de Washington.

J'ai, etc.

EDWARD THORNTON.

Le très-honorable
 COMTE DE DERBY.

M. Hunter à Sir E. Thornton.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT,

WASHINGTON, 13 septembre 1875.

MONSIEUR,—Relativement à votre note du 3 du présent mois concernant l'usage du canal Champlain par les navires canadiens, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus copie d'une lettre sur ce sujet, datée du 10 du présent mois et qui a été reçue du secrétaire du Trésor, auquel la question avait été renvoyée.

J'ai, etc.,

WILLIAM HUNTER,

Secrétaire intérimaire.

Le très-honorable
 Sir E. THORNTON, C.C.B.

M. Bristow à M. Hamilton Fish.

DÉPARTEMENT DU TRÉSOR,

WASHINGTON, D.C., 10 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 7 du présent mois qui soumet à mon examen une communication du ministre britannique au sujet de l'emploi du canal Champlain par les navires canadiens.

En réponse je dois dire que cette question a été déjà examinée par ce départe-

ment et qu'il a été décidé que les navires canadiens ne peuvent pas légalement transporter des cargaisons, par le dit canal, d'un port des Etats-Unis à un autre port du même pays.

J'ai, etc.,

B. H. BRISTOW.

M. HAMILTON FISH,
Secrétaire d'Etat.

M. H. Fish à Sir E. Thornton.

DÉPARTEMENT D'ETAT,
WASHINGTON, 18 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 15 du présent mois à propos de l'emploi du canal Champlain par les navires canadiens, note de laquelle il ressort que le privilège est réclamé en vertu du 27^{me} article du Traité de Washington.

En réponse, je dois vous informer qu'une copie de votre note a été soumise à l'examen du secrétaire du Trésor.

J'ai, etc.,

HAMILTON FISH.

Le comte de Carnarvon au comte de Dufferin.

(Canada—No. 259.)

DOWNING STREET, 27 octobre 1875.

MILORD,—Relativement à ma dépêche portant le No. 244 et la date du 16 oct., je vous transmets, pour votre information et pour faciliter les observations que votre gouvernement pourrait désirer présenter à ce sujet, copie d'une nouvelle dépêche qui a été reçue, par l'intermédiaire du bureau des Affaires Étrangères, du ministre britannique à Washington qui rend compte d'une conversation qu'il a eue avec le secrétaire d'Etat des Etats-Unis au sujet de la navigation des canaux américains par les navires canadiens.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

Gouverneur-Général
Le très honorable
COMTE DE DUFFERIN, etc.

Sir E. Thornton au comte de Derby.

(No. 270.)

WASHINGTON, 27 septembre 1875.

MILORD,—Dans l'entrevue que j'eus avec M. Fish au département d'Etat, le 22 du présent mois, je mentionnai la note que j'envoyai le 15 à M. Hunter au sujet de la navigation des canaux américains par les navires canadiens, et j'exprimai l'espoir que le gouvernement des Etats-Unis userait de libéralité et assurerait aux navires canadiens la jouissance de tous les privilèges que les navires américains possèdent sur les canaux, car je ne pourrais pas supposer qu'après que le gouvernement des Etats-Unis eut obtenu de l'Etat de New-York l'assurance qu'il n'y avait pas de loi d'Etat qui empêchât les navires britanniques de faire usage de ces canaux, le gouvernement fédéral interposerait son pouvoir, soit par une loi ou par des règlements, pour rendre inefficace la permission donnée par l'Etat.

M. Fish répondit que telle n'était pas l'intention de son gouvernement, et qu'il avait déjà demandé au secrétaire du Trésor de traiter la question avec autant de libéralité que possible. Bien qu'il ne pût pas parler officiellement avant que la question fût décidée par le département du Trésor, il lui semblait que les lois fiscales des États-Unis empêchaient les navires canadiens de se servir de toute la navigation des canaux. La loi américaine stipule qu'un navire arrivant aux États-Unis avec une cargaison de l'étranger, doit entrer et décharger sa cargaison dans le premier port d'entrée où il arrive.

En entrant dans les États-Unis par le canal Champlain, le premier port d'entrée serait Whitehall, à l'extrémité septentrionale du canal Whitehall. Là un navire arrivant avec une cargaison étrangère, qu'il soit américain ou étranger, sera obligé de décharger sa cargaison. Si un navire canadien avait la fantaisie d'aller plus loin sur les canaux, il pourrait le faire et se rendre jusqu'à Albany, mais ni lui ni un navire américain ne pourrait y transporter une cargaison directement d'un port étranger, car Albany ne serait pas le premier port d'entrée, et de fait n'est pas du tout un port d'entrée.

M. Fish ajouta qu'il supposait que l'idée et le désir du gouvernement du Canada étaient que les navires canadiens eussent le droit d'apporter des cargaisons du Canada par les canaux et la rivière Hudson, jusqu'à New-York. Cela, dit-il, est impossible à cause de la disposition de la loi plus haut mentionnée au sujet du premier port d'entrée, et parce que ni le traité de Washington ni aucun autre traité n'ont accordé aux navires britanniques ou autres navires étrangers la navigation de la rivière Hudson.

J'ai, etc.,

EDWARD THORNTON.

Sir E. Thornton au comte de Dufferin.

(No. 54.)

WASHINGTON, 26 novembre 1875.

MILORD,—Relativement à la dépêche de Sir William O'Grady Haly, portant le numéro 20 et la date du 30 août, concernant la navigation des canaux de l'Etat de New-York par les navires canadiens, j'ai l'honneur de vous transmettre copie de deux notes que j'ai adressées au gouvernement des États-Unis, et des réponses que j'ai reçues du département d'Etat.

J'ai, etc.,

EDWARD THORNTON.

Son Excellence

Le très honorable

COMTE DE DUFFERIN, C.P., C.C.B.,

Etc., etc., etc.

Sir E. Thornton à l'honorable William Hunter.

WASHINGTON, 3 septembre 1875.

MONSIEUR,—A la demande de l'administrateur du gouvernement du Canada, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance des informations qu'il a reçues au sujet de certaines restrictions imposées à l'usage du canal Champlain par les navires canadiens.

D'après une correspondance antérieure avec le Secrétaire d'Etat, j'avais compris que l'état de New-York permet l'usage de ses canaux aux navires britanniques, conformément aux dispositions de l'article 27 du traité de Washington; mais des documents dont j'ai l'honneur de vous transmettre copie, il ressort que les navires cana-

diens qui se prévalent du droit de naviguer dans le canal Champlain rencontrent encore certains obstacles.

Ces documents sont : 1o. Une lettre de J. W. McRae, écr., président de la compagnie d'expédition Ottawa et Rideau, datée le 28 mai 1875 et adressée au ministre de la Marine et des Pêcheries, dans laquelle il se plaint que "le bois d'arrimage ne peut être chargé sur les navires canadiens passant par les canaux des Etats-Unis"; 2o. Une lettre de J. Parmenter, écr., percepteur des douanes à Plattsburgh, New-York, datée le 28 juin 1875, confirmant l'assertion de M. McRae et donnant pour raison les dispositions de la sect. 2,771 des Statuts Revisés des Etats-Unis, qui se lisent comme suit : "Les navires qui ne sont pas des Etats-Unis ne pourront décharger qu'aux ports d'entrée établis par la loi, et ils ne pourront faire d'entrée dans aucun autre district que ceux où ils auront la permission de décharger;" 3o. L'affidavit d'un nommé Owen Judson Bolden, de Fort Ann, comté de Washington, N. Y., daté le 14 août 1875, donnant les détails d'un cas dans lequel le percepteur des douanes américaines à Rouse's Point, lui a refusé, dans le cours du présent été, la permission de passer en entrepôt une cargaison de bois d'arrimage qu'il avait embarquée sur la barge *H. F. Berrill* au port de Brockville, Canada, pour le port de New-York, Etats-Unis, sous le prétexte que le bâtiment était britannique et par conséquent n'avait pas droit au privilège.

La première question à examiner est celle de savoir si la loi citée par le percepteur des douanes à Plattsburgh soutient l'interprétation qu'il prétend lui être donnée par le département du Trésor des Etats-Unis et qui comporte qu'un navire britannique ne peut transporter une cargaison en entrepôt par un canal appartenant aux Etats-Unis, à un port d'un autre district douanier. Cette interprétation est basée sur les mots suivants : "Et aucun tel navire ne pourra faire d'entrée dans aucun autre district que celui où il aura la permission de décharger." Il est à remarquer que le seul acte d'un patron de navire faisant rapport à un port intermédiaire pour garantir le paiement final du droit sur sa cargaison au port de destination (où la dite cargaison doit nécessairement être sujette à un plein examen comme à l'entrée) ne peut constituer le même genre d'entrée auquel les termes de l'acte s'appliquent, mais n'est qu'un moyen adopté pour empêcher de violer en route les lois du fisc. Il faut se rappeler qu'un navire parti d'un port canadien en destination de New-York doit de toute nécessité passer par le canal Champlain pour terminer son voyage, et l'entrée propre de ce navire et de sa cargaison doit être faite au terme du voyage; les formes essentielles pour assurer le paiement du droit aux ports intermédiaires ne peuvent pas être appelées entrées dans le sens de la loi.

Quant à l'affidavit du capitaine Bolden, on verra que son navire s'est vu refuser le privilège de passer le canal avec une cargaison en entrepôt, pour la seule raison qu'il était britannique.

Comme aucune restriction de ce genre n'est imposée aux navires américains qui passent sur les canaux canadiens, j'ose espérer que la question sera favorablement examinée par le secrétaire du Trésor et qu'il n'insistera pas sur l'interprétation donnée par le percepteur des douanes de Plattsburgh à la section 2,771 des Statuts Revisés.

J'ai, etc.,

E. THORNTON.

L'honorable

WILLIAM HUNTER,
etc., etc., etc.

Sir E. Thornton à l'honorable William Hunter.

WASHINGTON, 15 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 13 du présent mois contenant copie d'une lettre de l'honorable secrétaire du Trésor au sujet de

l'emploi du canal Champlain par les navires canadiens. Dans cette lettre le secrétaire dit que la question a déjà été examinée par son département, et qu'il a été décidé que ces navires ne pouvaient pas légalement transporter des cargaisons d'un port des Etats-Unis à un autre port du même pays par le dit canal.

Dans ma note du 3 du présent mois je n'ai pas voulu faire allusion au transport de marchandises dans des navires canadiens, d'un port des Etats-Unis à un autre port du même pays, par les canaux américains. J'ai mentionné le transport de marchandises, dans les navires britanniques, d'un port du Canada à un port des Etats-Unis, par les canaux américains.

Par l'article 27 du traité de Washington, le gouvernement des Etats-Unis s'est engagé à employer son influence auprès des gouvernements d'Etat, pour qu'ils accordent aux sujets de Sa Majesté britannique l'usage de différents canaux d'Etat en rapport avec la navigation des lacs ou des rivières contigus aux frontières ou traversés par les frontières qui séparent les deux hautes parties contractantes, à des conditions d'égalité avec les habitants des Etats-Unis. En réponse à une représentation qui lui a été faite par le président, l'Etat de New-York a déclaré qu'il n'existait aucune loi qui défendît la navigation libre, par les navires canadiens, des canaux de cet Etat. On ne peut supposer qu'après avoir conseillé aux gouvernements d'Etat d'accorder cette navigation aux sujets britanniques, le gouvernement des Etats Unis la prohibe au moyen d'une loi fédérale.

La représentation contenue dans ma note du 3 du présent mois, comportait que les navires canadiens doivent avoir la permission de transporter une cargaison en entrepôt, d'un port du Canada à un port des Etats-Unis, par les canaux américains. Les navires des Etats-Unis ont ce privilège dans leurs canaux, aussi bien que ceux du Canada. En vertu de l'article 27 du traité les sujets de Sa Majesté sont placés, sous ce rapport, sur un pied d'égalité avec les habitants des Etats-Unis.

Le secrétaire du Trésor ne dit pas les raisons sur lesquelles est basée la décision de son département ; mais si l'on décide que les navires britanniques ne doivent pas avoir dans les canaux américains (décrits dans l'article plus haut mentionné) les mêmes privilèges que les citoyens des Etats-Unis, cela paraît certainement être en contravention avec cet article.

L'acte du Congrès du 2 mars 1799, de l'exactitude d'interprétation duquel j'aurais peut-être dû m'abstenir de discuter dans ma note du 3, est cependant, s'il est ainsi interprété, en conflit avec les dispositions de l'article 27 du Traité ; mais, comme sa date est de beaucoup antérieure à celle du Traité, je crois que ses dispositions, en autant qu'elles peuvent différer de celles du Traité, ont été remplacées pour les navires britanniques par les stipulations de l'engagement international qui a reçu la sanction du Sénat des Etats-Unis.

C'est pourquoi j'ose dire que le sujet doit recevoir la considération du gouvernement des Etats-Unis et que des mesures doivent être adoptées pour assurer aux sujets britanniques la libre navigation des canaux décrits dans l'article 27 du Traité de Washington, à des conditions d'égalité avec les habitants des Etats-Unis.

J'ai, etc.,

EDWARD THORNTON.

L'honorable William Hunter à Sir E. Thornton.

DÉPARTEMENT D'ÉTAT,

WASHINGTON, 13 septembre 1875.

MONSIEUR,—Relativement à votre note du 3 du présent mois au sujet de l'usage du canal Champlain par les navires canadiens, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-

incluse copie d'une lettre à ce sujet, datée le 10 et reçue du secrétaire du Trésor auquel la question avait été renvoyée.

J'ai, etc.,

WM. HUNTER,
Secrétaire intérimaire.

Au très honorable

Sir E. THORNTON, C.C.B.,
etc., etc., etc.

DÉPARTEMENT DU TRÉSOR,
WASHINGTON, D. C., 10 sept. 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 7 du présent mois qui soumet à mon examen copie d'une communication du ministre britannique au sujet de l'usage du canal Champlain par les navires canadiens.

Je réponds que la question qui m'est soumise a été déjà examinée par ce département et qu'il a été décidé que ces navires ne peuvent pas légalement transporter de cargaisons d'un port des Etats-Unis à un autre port du même pays, par le dit canal.

J'ai, etc.,

B. H. BRISTOW.

Hon. HAMILTON FISH,
Secrétaire d'Etat.

L'honorable H. Fish à Sir E. Thornton.

DÉPARTEMENT D'ETAT,
WASHINGTON, 24 novembre 1875.

MONSIEUR,—Relativement à votre note du 10 septembre dernier, concernant l'usage du canal Champlain par les navires canadiens, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluse copie d'une lettre à ce sujet, datée le 9 du mois dernier, du secrétaire du Trésor, auquel copie de votre note avait été envoyée.

Le retard apporté à l'envoi de la copie de cette lettre est dû à certaines recherches qu'il a fallu faire au sujet de la question discutée.

J'ai, etc.,

HAMILTON FISH.

Le très honorable
Sir EDWARD THORNTON, C. C. B.,
etc., etc., etc.

DÉPARTEMENT DU TRÉSOR,
WASHINGTON, D. C., 9 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 17 du mois dernier, transmettant copie d'une note de Sir Edward Thornton au sujet d'une décision donnée par ce département le 25 juin et confirmée le 10 du mois dernier, par laquelle on suppose que le privilège d'employer le canal du lac Champlain a été refusé aux navires canadiens.

Dans une communication qu'il adressait à ce département le 4 juin dernier, le percepteur des douanes de Plattsburgh soulevait la question de savoir si certaines barques appartenant à la compagnie d'expédition Ottawa et Rideau pouvaient se rendre d'Ottawa à New-York par voie du lac Champlain, du canal Champlain et de la rivière Hudson.

Présumant sans doute que ces barges devaient être chargées de marchandises canadiennes, le percepteur fut informé qu'elles étaient tenues, par la section 2,771 des statuts révisés, de décharger à Plattsburgh.

En vertu des dispositions de la section 3,097 des statuts révisés, tous les bâtiments portant cargaison et arrivant aux Etats-Unis d'un territoire voisin à la frontière du nord, sont obligés de faire entrée, et, en vertu de la section 2,771, tous les navires qui ne sont pas américains et qui font entrée, doivent décharger à l'endroit où ils font cette entrée.

Que les barges canadiennes en destination de New-York doivent y faire entrée et décharger, telle est la décision dont il est question dans la lettre que le département envoyait le 10 du mois dernier en réponse à la communication du département d'Etat du 7 qui renfermait la première note de Sir E. Thornton.

Dans la lettre du percepteur de Plattsburgh l'usage du canal Champlain par les barges canadiennes n'était pas présenté comme question pure et simple, mais cette question était compliquée d'une autre : celle de savoir si la navigation des rivières navigables des Etats-Unis, (c'est-à-dire le lac Champlain et la rivière Sorel) qui forment la seule entrée accessible au canal Champlain du côté canadien, et une autre rivière navigable américaine (c'est-à-dire l'Hudson) qui constitue la seule liaison accessible entre le canal Champlain et le port de New-York, étaient ouverts aux navires canadiens chargés de cargaisons en entrepôt pour New-York.

Comme de fait la seule question soulevée par le percepteur était de savoir si les rivières navigables des Etats-Unis contiguës à la frontière méridionale sont ouvertes aux navires canadiens chargés de cargaisons en entrepôt destinées à New-York, le département n'a pu faire d'autre réponse qu'en vertu des dispositions de la section 2,771 des statuts révisés ces navires doivent entrer et décharger au premier port d'entrée auquel ils arrivent sur ces rivières.

Mais le parlement a pu aller plus loin et démontrer que par le premier proviso de la section 4,347 des statuts révisés le Congrès a défini les limites dans lesquelles les navires britanniques peuvent, en vertu du Traité de Washington du 8 mai 1871, transporter des marchandises étrangères d'un port des Etats-Unis à un autre du même pays, limites qui sont ainsi définies : " Sur le St. Laurent, les grands lacs et les rivières qui les relient." Dans sa note du 15 du mois dernier le ministre britannique déclare que sa précédente note du 3 voulait représenter que les navires canadiens doivent avoir le privilège de transporter des cargaisons en entrepôt d'un port du Canada à un port des Etats-Unis, par les canaux américains ; que les navires des Etats-Unis ont ce privilège sur leurs canaux à l'égal des navires canadiens, et que par l'article 27 du traité les sujets de Sa Majesté sont placés sous ce rapport sur un pied d'égalité avec les habitants des Etats-Unis.

Bien qu'aux termes de cet article les sujets de Sa Majesté doivent avoir l'usage de différents canaux d'Etat en rapport avec la navigation des lacs ou rivières traversés ou contigus à la frontière qui sépare les possessions des hautes parties contractantes, à des conditions d'égalité avec les habitants des Etats-Unis, le but de la stipulation était, à mon sens, de n'accorder l'usage libre de ces canaux qu'en autant qu'ils pussent faciliter les communications entre des ports et des localités qui se trouvent sur les lacs et rivières en question, et non pour fournir une communication entre les ports et les localités qui ne se trouvent pas sur ces lacs et rivières. A ce point de vue l'usage du canal Champlain pourrait être accordé aux navires canadiens destinés avec cargaisons au terminus méridional du canal, ou à des ports ou localités sur le lac Erié ou le lac Ontario ; mais non aux navires canadiens destinés à des ports ou localités éloignés des lacs et rivières du nord contigus à la frontière entre les deux pays.

En vertu du Traité l'usage du canal Champlain doit être accordé aux navires canadiens, dans le même sens que l'usage du canal Welland est accordé aux citoyens des Etats-Unis, ou l'usage du canal Ste. Claire aux sujets de Sa Majesté, savoir : pour favoriser les communications entre des ports et localités qui se trouvent, pour employer le langage de l'interprétation législative donnée au Traité par la section 4,347 des statuts révisés, " sur le Saint-Laurent, les grands lacs et les rivières qui les relient."

En face de l'interprétation donnée au Traité par le Congrès, ce département ne se croit pas autorisé à reconnaître aux navires canadiens le droit de transporter des cargaisons en entrepôt du Canada à New-York.

J'ai, etc.,

B. H. BRISTOW.

Honorable HAMILTON FISH,
Secrétaire d'Etat.

Le comte de Dufferin à Sir E. Thornton.

(No. 35.)

OTTAWA, 1^{er} décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche No. 54, du 26 novembre, contenant copie de deux notes que vous avez adressées au gouvernement des États-Unis et des réponses que vous avez reçues du département d'Etat, au sujet de la navigation des canaux de l'Etat de New-York par les navires canadiens.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Au très honorable
Sir E. THORNTON, C. C. B.

Le comte de Dufferin au comte de Carnarvon.

(No. 172.)

OTTAWA, 7 décembre 1875.

MILORD,—Relativement à la correspondance échangée au sujet de la navigation des canaux de l'Etat de New-York par les navires canadiens, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluse, pour votre information, copie d'une dépêche du ministre de Sa Majesté à Washington, qui transmet lui-même copie de deux lettres qu'il a reçues du département d'Etat en réponse à deux notes datées les 3 et 15 septembre dernier, qu'il avait adressées à M. Fish, et dont copie m'avait été communiquée dans la dépêche de Votre Seigneurie portant le No. 244 et la date du 14 octobre.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Au très honorable
Comte de Carnarvon.

Le comte de Carnarvon au comte de Dufferin.

(Canada—No. 311.)

DOWNING STREET, 23 décembre 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Seigneurie, portant le No. 172 et la date du 7 du présent mois, et transmettant copie des réponses reçues du gouvernement des États-Unis aux représentations qui lui ont été adressées par Sir E. Thornton au sujet de la navigation des canaux des États-Unis par les navires canadiens.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

Au Gouverneur-Général,
le très honorable comte de Dufferin, C.P., C.C.B.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 5 avril 1876.

Le comité du Conseil a pris connaissance du rapport de l'honorable ministre des Douanes, auquel avait été renvoyée la correspondance échangée avec le gouvernement de Washington, au sujet de la navigation des canaux des Etats-Unis par les navires canadiens.

Le ministre dit qu'il a examiné les représentations faites par M. le Secrétaire Fish dans sa dépêche du 27 septembre 1875, dans lesquelles il remarque que : " la loi des Etats-Unis décrète qu'un navire arrivant aux Etats-Unis avec une cargaison de l'étranger doit entrer et décharger sa cargaison au premier port d'entrée qu'il rencontre, " et que " il suppose que l'idée et le but du gouvernement du Canada soit d'obtenir pour les navires canadiens la permission de transporter leurs cargaisons du Canada par les canaux et par l'Hudson jusqu'à New-York. Que cela est impossible à cause des dispositions de la loi concernant le premier port d'entrée et parce que ni le traité de Washington ni aucun autre Traité n'accordent la navigation de la rivière Hudson aux navires britanniques ou autres."

Le ministre dit encore que dans une dépêche subséquente portant la date du 9 octobre 1875, M. le Secrétaire Bristow, après avoir raconté les circonstances et cité les différentes lois qui touchent à la question, conclue par la déclaration formelle suivante :—

" En face de l'interprétation donnée au Traité par le Congrès, ce département ne se croit pas autorisé à reconnaître aux navires canadiens le droit de transport des cargaisons en entrepôt du Canada à New-York."

Le ministre fait remarquer que dans cette décision, à part des obligations du Traité, le Secrétaire du Trésor ne paraît pas avoir tenu compte d'un acte du Congrès adopté le 25 septembre 1850, qui se trouve dans les Statuts, à la page 469, et qui a été confirmé dans les Statuts Révisés de 1875, page 603, section 3,129, intitulé : "Acte pour autoriser le Secrétaire du Trésor à permettre aux navires des provinces de l'Amérique du Nord de charger et décharger, dans n'importe quel district de perception des Etats-Unis, à tels endroits qu'il pourra désigner."

" Que cet acte stipule que le secrétaire du Trésor, avec l'approbation du président des Etats-Unis, pourvu que ce dernier soit convaincu que les mêmes privilèges sont accordés aux navires des Etats-Unis dans les colonies ci-après mentionnées, est par les présentes autorisé, en vertu de règlements qu'il pourra prescrire pour protéger le revenu contre la fraude, à permettre aux navires chargés des produits du Canada, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de Terre-Neuve et de l'Ile du Prince-Edouard, de charger ou décharger dans le port ou l'endroit de tout district de perception qu'il pourra désigner."

En conséquence le ministre recommande que Votre Excellence soit priée de communiquer avec Sir Edward Thornton, le ministre de Sa Majesté à Washington, de le prier d'appeler l'attention du gouvernement des Etats-Unis sur l'acte plus haut cité, et d'insister auprès de ce gouvernement pour qu'il prenne des mesures qui donne de suite aux navires canadiens, sur les canaux des Etats-Unis, les mêmes privilèges qui sont accordés aux navires américains sur les canaux du Canada.

Le comité concourt dans la recommandation précédente et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

(No. 112.)

RÉPONSE

A UN ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 3 avril 1876 ;—Pour la production de toute correspondance, pétition et mémoire concernant le raffinage du sucre depuis 1872.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 6 avril 1876.

(No. 113.)

ÉTAT

Des recettes et paiements de "l'Association Mutuelle sur la Vie, du Canada," pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions les réponses et états ci-dessus ne sont pas imprimés.]

(No. 114.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE des COMMUNES, datée le 29 mars 1876 ;—
demandant la correspondance échangée entre le gouvernement et les
censitaires de la seigneurie Nicolas Rioux, dans le comté de Rimouski,
au sujet de l'impôt qu'ils paient aux seigneurs pour les journées de
corvée.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 8 avril 1876.

(No. 115.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 29 mars 1876 :—Pour
la correspondance entre le gouvernement et l'association des vigneron
du Canada au sujet de toute infraction, par la dite compagnie, des lois
sur le revenu de la Puissance, depuis 1870 ; aussi, un état indiquant la
quantité de vin et d'eau-de-vie fabriquée par la dite association depuis
la dite période, et le montant des droits d'accise ou de tous autres droits
payés sur ce vin et cette eau-de-vie.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 8 avril 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les
réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

RAPPORT

DU

SURINTENDANT DES ASSURANCES

POUR

L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

PARTIE I.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :

IMPRIME PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.

1876.

MINISTÈRE DES FINANCES,

OTTAWA, 31 mars 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joints, les états préparés par les compagnies d'assurance sur la vie, conformément aux dispositions du statut 31, Victoria, chap. 48, ainsi qu'un relevé et un état sommaire de toutes les opérations de ces compagnies en Canada, depuis l'année 1869, au moyen des documents qui se trouvent dans les archives de ce département. Vous trouverez aussi un semblable relevé et un état sommaire des opérations des compagnies d'assurance sur le feu et de navigation intérieure pour le même espace de temps. Les états complets pour l'année 1875, préparés par ces compagnies, en conformité du statut 38 Victoria, chap. 20, vous seront transmis dans un rapport supplémentaire, dès que j'aurai pu contrôler ces états par un examen personnel des compagnies, conformément à la 23ème section clause 3, du susdit acte.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

J. B. CHERRIMAN,

Surintendant des Assurances.

A l'honorable

R. J. CARTWRIGHT,

Ministre des Finances.

LISTE DES COMPAGNIES

**AUTORISÉES À TRANSIGER DES AFFAIRES D'ASSURANCE SUR LA
VIE DANS LE CANADA POUR L'ANNÉE EXPIRÉE
LE 31 DÉCEMBRE 1875.**

-
- La Compagnie d'assurance sur la vie " Ætna," Hartford, Connecticut.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Atlantic Mutual," Albany, N.Y.
 - L'Association médicale et générale d'assurance sur la vie dite " Briton," Londres, Angleterre.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie du Canada, Hamilton.
 - La Compagnie d'assurance et de placement des citoyens du Canada.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Commercial Union," Londres, Angleterre.
 - L'Association d'assurance sur la vie dite " Confédération," Canada.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Connecticut Mutual," Hartford, Conn.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie d'Edinburgh.
 - La Société d'assurance sur la vie " Equitable," des Etats-Unis, New-York.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Globe Mutual," New-York.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie d'Ecosse.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Liverpool, London and Globe."
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " London and Lancashire."
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Metropolitan," de New-York.
 - L'Association d'assurance mutuelle sur la vie du Canada.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " National," des Etats-Unis d'Amérique.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie de New-York.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " North British and Mercantile."
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " North Western Mutual," de Milwaukee.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Phoenix Mutual," Hartford, Connecticut.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie (limitée), dite " Positive Government Security," Angleterre.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie et le feu dite " Queen," Angleterre.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Reliance Mutual," Londres, Angleterre.
 - La Compagnie d'assurance " Royale."
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Scottish Amicable,"
 - L'Institution " Scottish Provident."
 - La Compagnie d'assurance dite " Scottish Provincial."
 - La Compagnie d'assurance Stadacona de Québec.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Standard," d'Ecosse.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Star," d'Angleterre.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Sun Mutual," de Montréal.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Toronto et Tontine."
 - La Compagnie d'assurance dite " Traveler's," de Hartford, Conn.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie dite " Union Mutual," du Maine.
 - La Compagnie d'assurance sur la vie des Etats-Unis.
-

É T A T S

FOURNIS PAR LES

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.

EN CONFORMITÉ DE L'ACTE 31 VICT., CHAP. 48, SEC. 14.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE LE FEU "AETNA"
DE HARTFORD, CONNECTICUT.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	328,737 83
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	1,214
Nombre de polices non prises.....	243
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	1,845,772 00
Montant des polices non prises.....	376,680 00
Montant des risques sur toutes les poli. en vigueur en Canada.....	8,967,672 00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	42
Montant des dites polices.....	92,635 00
Montant des réclamations payées en Canada durant l'année.....	95,941 00
Montant des réclamations en Canada dont le paiement est contesté...	Aucune.
Dépôts en effets des E.-U. 5-20.....	140,000 00
Immeubles et effets de banques en Canada.....	3,600 00
Placements divers en Canada portant intérêt.....	139,430 74
Argent en banque et en caisse, environ.....	10,000 00

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie	22,092,734 32
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	831,223 66
Montant de la réserve de primes.....	17,674,850 29
Réserve à $4\frac{1}{2}$ pour cent basée sur l'expérience américaine.....	
Montant du fonds social de la compagnie	150,000 00
Montant versé sur le fonds social.....	150,000 00
Total des primes reçues par la compagnie dans tous les pays durant l'année	4,031,215 00
Nombre des polices émises par la compagnie dans tous les pays durant l'année.....	7,378
Montant des polices ci-dessus.....	11,348,779 00
Nombre de polices échues durant l'année en tous pays.....	620
Montant de ces polices.....	1,321,324 03
Montant des polices dans tous les pays.....	91,454,000 00
Dépenses d'administration, agences, commissions, etc, etc.....	476,447 92

WM. H. ORR,
Gérant.

MONTRÉAL, 18 février 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "ATLANTIC
MUTUAL," SUR LA VIE, D'ALBANY, N.-Y.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	29,050 76
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	199
Nombre des polices non prises et annulées.....	211
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	248,747 00

Montant des polices non prises et annulées.....	356,530 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	1,223,853 00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....6	
Montant de ces polices.....	6,450 00
Montant des réclamations payées durant l'année en Canada.....	6,450 00
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	Aucun.
Dépôts en bons du Canada.....	80,292 60
Autres placements canadiens.....	Aucun.
Argent en banque et en caisse en Canada.....	Aucun.

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie.....	1,339,743 92
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	8,572 00
Montant de la réserve de primes.....	1,141,997 00
Réserve à 4½ pour cent basée sur l'expérience américaine.....	
Montant du fonds social de la compagnie.....	110,000 00
Montant versé sur le fonds social de la compagnie.....	110,000 00
Montant des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	313,966 62
Nombre des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....743	
Montant des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	1,050,681 00
Nombre des polices échues durant l'année dans tous les pays.....64	
Montant de ces polices.....	132,168 00
Montant des polices en vigueur dans tous les pays.....	6,876,716 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc., etc.....	56,077 65
Montant des primes reçues en Canada durant l'année.....	29,050 76
Moins—25 pour cent.....	7,262 69
Moins—aussi le montant des pertes payées.....	6,450 00

WALTER BROWN,
Secrétaire.

ALBANY, 21 février 1876.
WINFORD YORK, M.D.,
Gérant pour le Canada.

RAPPORT DE L'ASSOCIATION MÉDICALE ET GÉNÉRALE D'ASSURANCE
SUR LA VIE DITE "BRITON," LONDRES, ANGLETERRE.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	43,561 98
Nombre des polices émises durant l'année en Canada.....65	
Nombre des polices non prises..... 5	
Montant des polices émises durant l'année en Canada.....	99,606 59
Montant des polices non prises.....	10,973 32
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	1,404,927 79
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....17	
sur 11 vies.....	
Montant de ces polices.....	46,449 25
Montant des réclamations payées durant l'année en Canada.....	24,549 25

Réclamations en suspens; reconnues mais non dues, sauf le montant indiqué vis-à-vis l'item suivant.....	21,900 00
Réclamations contestées—considérées frauduleuses.....	2,433 33
Dépôts en effets du Canada.....	100,343 33
Hypothèques sur biens-fonds en Canada.....	7,646 66
Argent en banque et en caisse en Canada.....	14,282 47

OPÉRATIONS GÉNÉRALES JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1874.

Actif de la compagnie.....	3,394,186 03
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes, y compris le capital versé par les actionnaires.....	357,944 83
Montant de la réserve de primes.....	3,036,241 20
Total des fonds y compris le capital payé.....	3,208,618 53
Réserve à 4 pour cent, Carlisle et Davies.....	
Montant du fonds social de la compagnie.....	973,333 33
Montant versé sur le fonds social.....	172,377 33
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	1,052,501 07
Revenu total, y compris l'intérêt et autres items ou recettes.....	1,194,847 07
Nombre des polices émises par la compagnie durant l'année.....	1,245
Montant des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	1,716,082 83
Nombre des polices échues durant l'année dans tous les pays.....	527
sur 427 vies.....	
Montant des polices échues durant l'année, moins les ré-assurances....	809,577 32
Montant des polices dans tous les pays.....	35,322,385 81
Frais d'administration, agences, commissions, etc.....	170,023 56

JAMES B. M. CHIPMAN,
Gérant.

MONTREAL, 12 février 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE
DU CANADA.

Total des primes reçues durant l'année en Canada.....	431,478 80
Intérêt reçu durant l'année en Canada.....	151,255 85
Nombre de polices émises durant l'année en Canada.....	1,776
Nombre de polices non prises.....	183
Montant des polices émises durant l'année en Canada.....	2,693,811 00
Montant des polices non prises.....	250,500 00
Montant des risques sur toutes les polices en Canada.....	13,430,082 15
Montant des polices échues durant l'année en Canada.....	73
Montant de ces polices.....	113,360 78
Montant payé sur réclamations durant l'année en Canada.....	109,463 33
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	51,008 27
Montant des réclamations contestées en Canada.....	Aucun.
Dépôts en effets canadiens.....	54,900 00
Autres placements canadiens, savoir :—	
Bons municipaux.....	1,250,433 54
Hypothèques sur immeubles.....	375,822 20
Immeubles en Canada.....	165,177 63
Diverses propriétés en Canada.....	557,144 54
Argent en banque et en caisse en Canada.....	9,784 86

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie	2,412,362	97
Passif de la compagnie, non-compris la réserve des primes.....	199,749	39
Montant de la réserve des primes, y compris \$6,933.21 pour annuités.	1,687,932	10
Réserve de cinq pour cent basée sur l'échelle des décès de Carlisle....		
Montant du fonds social.....	1,000,000	00
Montant versé sur do	125,000	00
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays	431,478	80
Nombre des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	1,776	
Montant des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	2,693,811	00
Nombre de polices échues.....	73	
Montant de polices échues.....	113,360	78
Montant des polices dans tous les pays.....	13,430,082	15
Frais d'administration, agences, commissions, etc	82,198	98

A. G. RAMSAY,
Directeur-gérant.

HAMILTON, 23 août 1875.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE ET DE PLACEMENT DES
CITOYENS DU CANADA.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS SUR LA VIE EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année	37,787	03
Nombre de polices émises en Canada durant l'année.....	115	
Montant de ces polices.....	165,732	00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	1,128,371	00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	11	
Montant de ces polices.....	20,000	00
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année	18,000	00
Montant des réclamations reconnues mais non-payées.....	2,000	00
Montant des réclamations dont le paiement est contesté.....	Aucune.	
Dépôts en bons municipaux.....	53,000	00
Autres placements canadiens :—		
Bons du havre de Montréal à 6½ pour cent.....	52,500	00
Effets de la banque des Marchands.....	47,282	00
Effets de la banque Métropolitaine.....	13,200	00
Biens-fonds en Canada.....	85,000	00
Divers porteurs de polices.....	3,503	96
Mobilier, etc.....	4,436	36
Argent en banque et en caisse en Canada.....	20,389	72
Intérêt accumulé.....	530	00

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie.....	279,842	04
(De ce montant \$78,629.49 sont affectées spécialement, dans les livres de la compagnie, aux opérations sur la vie; mais tout le montant est applicable aux opérations générales de la compagnie, y compris les opérations sur la vie.)		
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes, y compris le fonds social payé.....	122,900	00

Montant du fonds social de la compagnie.....	1,176,500 00
Montant versé sur le fonds social.....	111,650 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc.....	10,777 50

ARCH. MCGOWN,
Secrétaire-trésorier.

EDWARD STARK,

Gérant.

Montréal, 1er février 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'UNION COMMERCIALE DE LONDRES, ANGLETERRE.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS SUR LA VIE.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	24,127 91
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	20
Nombre des polices non prises.....	1
Montant de ces polices.....	60,346 70
Montant des polices non prises.....	973 34
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	756,981 05
Nombre des polices échues durant l'année en Canada.....	3
Montant de ces polices.....	3,164 02
Montant des réclamations payées durant l'année en Canada.....	3,164 02
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	Aucune.
Réclamations contestées en Canada.....	Aucune.
Dépôt en bons du gouvernement canadien.....	100,343 00

FRED COLE,
Agent général.

MONTRÉAL, 29 janvier 1876.

RAPPORT DE L'ASSOCIATION DE LA CONFÉDÉRATION DU CANADA SUR LA VIE.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

Total des primes reçues en Canada durant l'année, en argent seulement.....	101,834 26
Intérêt do.....	14,571 90
Nombre des nouvelles polices émises en Canada durant l'année.....	1,152
Montant payé en Canada durant l'année.....	21
Nombre des polices non-prises.....	158
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	1,595,150 00
Montant des polices payées.....	8,765 00
Montant des polices non-prises.....	220,000 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	3,422,915 00
Nombre des polices échues durant l'année en Canada.....	6
Montant de ces polices.....	6,500 00
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année.....	5,450 00
Montant des réclamations non dues et en suspens en Canada.....	5,000 00
Montant des réclamations contestées en Canada.....	Aucune.
Dépôt en bons municipaux canadiens.....	78,800 00
Autres placements canadiens :—	
Effets du gouvernement possédés, déposés au crédit de la classe 2, en argent.....	2,997 50
Bons municipaux, non compris le dépôt.....	75,130 00
Hypothèques sur biens-fonds.....	102,762 23
Emprunts garantis par des effets de banque et autres.....	7,200 00
Autre actif.....	28,422 86
Argent en banque et en caisse en Canada.....	6,461 79

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie.....	223,474 38
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	8,210 37
Montant de la réserve de primes.....	138,793 96
Réserve à 4½ pour cent, basée sur l'échelle de l'Institut des Actuaires de la Grande-Bretagne.....	
Montant du fonds social de la compagnie.....	500,000 00
Montant versé sur le fonds social de la compagnie.....	50,000 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc.....	31,334 89

J. K. MACDONALD,
 Directeur-gerant,
 LEOPOLD GOLDMAN,
 Comptable.

TORONTO, 8 mars 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE
 "CONNECTICUT MUTUAL" DE HARTFORD.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	211,143 20
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	325
Nombre des polices non prises.....	31
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	686,805 00
Montant des polices non prises.....	53,100 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	5,439,997 00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	14
Montant de ces polices.....	41,140 00
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année.....	38,140 00
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	Aucune.
Montant des réclamations contestées en Canada.....	5,000 00
Dépôts en bons des États-Unis.....	140,000 00

JACOB L. GREEN,
 Secrétaire.

HARTFORD, 7 mars 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE D'EDINBURGH SUR LA VIE.

JUSQU'AU 31 MARS 1875.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	25,947 38
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	3
Montant de ces polices.....	6,570 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	808,339 06
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	2
Montant des réclamations payées en Canada durant l'année.....	11,187 50
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	Aucune.
Reclamations contestées en Canada. (La compagnie prétendant avoir des contre-réclamations pour un montant plus considérable).....	3,650 00

DAVID HIGGINS,
 Agent en chef.

TORONTO, 3 janvier 1876.

RAPPORT DE LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE DITE "ÉQUITABLE," SUR LA VIE, DES ETATS-UNIS, N.-Y.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	180,232 63
Nombre des polices émises en Canada durant l'année....	478
Montant de ces polices.....	1,038,305 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	5,332,945 00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	21
Montant de ces polices.....	41,570 00
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année.....	33,570 00
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	8,000 00
Montant des réclamations contestées en Canada.....	Aucun.
Dépôts en effets du Canada (or).....	100,000 00

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie.....	28,859,532 70
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	609,990 00
Montant de la réserve de primes.....	23,913,180 28
Réserve à 4½ pour cent, basée sur l'expérience américaine.....	100,000 00
Montant du fonds social de la compagnie.....	100,000 00
Montant versé sur do.....	100,000 00
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	7,999,991 39
Nombre de polices émises par la compagnie dans tous les pays.....	8,583
Montant des polices émises par la compagnie.....	30,538,017 00
Nombre des polices échues durant l'année dans tous les pays....	580
Montant de ces polices.....	2,459,885 00
Montant des polices dans tous les pays.....	178,632,686 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc.....	1,230,856 33

H. B. HYDE,
Président.

Montréal, 6 mars 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE MUTUELLE SUR LA VIE DU "GLOBE" DE NEW-YORK.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	20,249 77
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	47
Nombre des polices non-prises.....	17
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	232,000 00
Montant des polices non-prises.....	118,000 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	472,000 00
Nombre des polices échues durant l'année en Canada.....	2
Montant de ces polices.....	24,000 00
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année.....	Aucune.
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	24,000 00
Montant des réclamations contestées en Canada.....	Aucune.
Dépôts : effets des E.-U. 10-40s.....	100,000 00

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie	4,413,036 68
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	141,918 00
Montant de la réserve de primes	3,663,887 00
Réserve à 4½ pour cent, basée sur l'expérience américaine	
Montant du fonds social de la compagnie.....	100,000 00
Montant versé sur do	100,000 00
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays	857,075 61
Nombre des polices émises par la compagnie dans tous les pays. 2,029	
Montant de ces polices.....	4,389,846 00
Nombre des polices échues durant l'année dans tous les pays.....138	
Montant de ces polices.....	425,451 40
Montant des polices dans tous les pays.....	21,744,480 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc., etc.....	231,828 10

JAMES M. FREEMAN,
Secrétaire.

NEW-YORK, 31 février 1876.

RAPPORT DE L'ASSOCIATION D'ASSURANCE DE L'ECOSSE SUR LA VIE.

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE AU 5 AVRIL 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	139,810 45
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....112	
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	256,998 93
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	4,163,157 56
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....33	
Montant de ces polices.....	61,918 11
Montant des réclamations payées en Canada durant l'année.....	52,992 57
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	34,212 63
Montant des réclamations contestées en Canada.....	Aucun.
Dépôts en effets canadiens.....	150,000 00
Autres placements canadiens:—	
Effets du gouvernement possédés, non déposés.....	102,200 00
Bons municipaux.....	47,000 00
Biens-fonds possédés en Canada.....	43,143 14
Argent en banque et en caisse en Canada.....	192,343 14
	41,575 47

RICHARD BULL,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 11 janvier 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "LIVERPOOL, LONDRES ET GLOBE."

JUSQU'AU 30 NOVEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.—ASSURANCES SUR LA VIE.

Total des primes reçues en Canada durant les onze mois.....	9,448 56
Nombre des polices émises en Canada durant les onze mois.....	8
Nombre de polices non prises	4
Montant des polices émises en Canada durant les onze mois.....	8,500 00
Montant des polices non prises.....	14,000 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	322,097 00

Nombre et montant des polices échues en Canada durant les onze mois	Aucun.
Montant payé sur des réclamations en suspens et contestées	Aucun.
Dépôt et autre actif en Canada compris dans le rapport sur le feu....	

G. F. C. SMITH,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 27 janvier 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "LONDON ET LANCASHIRE," SUR LA VIE.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	21,702 91
Nombre des polices émises en Canada durant l'année	129
Nombre de polices non prises.....	26
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	217,500 00
Montant des polices non prises.....	32,500 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	864,787 50
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	2
Montant de ces polices.....	2,000 00
Montant des réclamations payées en Canada durant l'année, y compris le bonus	7,077 38
Montant des réclamations en suspens en Canada, reconnues, mais non échues.....	1,000 00
Montant des réclamations contestées en Canada.....	Aucun.
Dépôts en effets canadiens.....	100,000 00
Argent en banque et en caisse en Canada.....	4,647 85

WILLIAM ROBERTSON,
Gérant.

MONTRÉAL, 23 février 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE MÉTROPOLITAINE SUR LA VIE, DE NEW-YORK.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	54,363 75
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	242
Nombre des polices non prises.....	20
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	460,000 00
Montant des polices non prises.....	46,500 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada	1,781,500 00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année	4
Montant de ces polices.....	15,500 00
Montant des réclamations payées en Canada durant l'année.....	14,000 00
Réclamations en suspens en Canada	1,500 00
Réclamations contestées en Canada.....	Aucune.
Dépôts en bons des Etats-Unis.....	100,000 00
Autre actif en Canada.....	Aucun.

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.]

Actif de la compagnie	2,126,350 03
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	43,615 93
Montant de la réserve de primes.....	1,679,247 00

Réserve à 4½ pour cent, basée sur l'expérience américaine.....	
Montant du fonds social de la compagnie.....	200,000 00
Montant versé sur do	200,000 00
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	954,552 04
Nombre des polices émises par la compagnie do	4,830
Montant do do	6,836,446 00
Nombre des polices échues do	216
Montant do do	295,063 00
Montant des polices dans tous les pays.....	25,107,087 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc.....	216,774 50

JOHN R. HEGEMAN,
Vice-président.

ROBERT A. GRANNISS,
Secrétaire.

NEW-YORK, 10 février 1876.

RAPPORT DE L'ASSOCIATION MUTUELLE DU CANADA SUR LA VIE.
JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1875.

Total des primes reçues durant l'année.....	59,006 61
Nombre de polices émises durant l'année.....	509
Nombre de polices non-prises.....	123
Montant des polices émises durant l'année.....	576,065 87
Montant des polices non-prises.....	142,822 00
Montant total des risques sur toutes les polices en vigueur.....	1,648,936 00
Nombre des polices échues.....	11
Montant de ces polices.....	11,599 91
Montant payé sur réclamations.....	12,099 91
Montant des réclamations en suspens.....	3,000 00
Montant des réclamations contestées.....	Aucun.
Argent déposé entre les mains du gouvernement.....	33,333 33
Bons municipaux (valeur: \$50,890).....	46,549 76
En caisse et en banque.....	1,131 33
Autre actif.....	32,753 83
Intérêt reçu.....	2,908 22
Primes de ré-assurances.....	28 00
Actif.....	112,636 92
Fonds de garantie.....	50,000 00
Préliminaires, biffés.....	854 96
Mobilier du bureau.....	69 93
Etablissement d'agences, salaires des agents, frais de route, commissions, etc.....	12,678 31
Honoraires des médecins.....	2,327 50
Honoraires des directeurs.....	790 00
Dépense totale.....	8,991 57
Intérêt sur le fonds de garantie.....	3,500 00
Primes non encore payées sur des polices maintenant annulées, rayées.....	8,803 51
Primes sur polices maintenant annulées, rayées.....	6,267 99
Valeurs de polices remboursées, membres retirés.....	1,139 03

WM. POWIS,
Actuaire et gérant.

Hamilton, 11 mars 1876.

**RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE NATIONALE, SUR LA
VIE, DES ETATS-UNIS D'AMERIQUE.**

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	35,481 01
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	187
Nombre de polices non prises.....	15
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	222,500 00
Montant des polices non prises.....	17,887 00
Montant des risques sur toutes les polices (87½) en vigueur en Canada.	1,349,708 00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	10
Montant de ces polices.....	24,200 00
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année.....	22,200 00
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	4,000 00
Réclamations contestées en Canada.....	Aucune.
Dépôts en bons des Etats-Unis.....	100,000 00

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie.....	3,671,653 66
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	124,555 70
Montant de la réserve de primes.....	2,290,447 52
Réserve basée sur l'expérience américaine, intérêt à 6 pour cent.....	
Montant du fonds social de la compagnie.....	1,000,000 00
Montant versé sur do.....	1,000,000 00
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	856,066 81
Nombre des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	2,710
Montant des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	4,819,752 00
Nombre des polices échues durant l'année dans tous les pays.....	111
Montant de ces polices.....	244,096 00
Montant des polices en vigueur dans tous les pays.....	22,941,944 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc.....	239,523 91

L. D. CARTRIGHT,
Vice-président.

J. F. CRANK,
Secrétaire.

LIVINGSTON, MOORE ET CIE.,
Agents généraux.

HAMILTON, 13 février 1876.

**RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DE NEW-YORK, SUR LA
VIE.**

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	226,430 52
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	359
Nombre des polices non-prises.....	32
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	870,435 00
Montant des polices non-prises.....	102,000 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada, porté à	6,000,000 00

Nombre des polices échues en Canada durant l'année	18	
Montant de ces polices		49,535 19
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année		13,095 19
Réclamations en suspens en Canada		Aucune.
Réclamations contestées en Canada (en Québec).....		17,000 00
Dépôts en bons des Etats-Unis en or.....		100,000 00
Autres placements en Canada.....		Aucun.

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie		30,645,955 64
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....		755,902 47
Une compagnie purement mutuelle—pas de capital social.....		
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....		6,069,002 81
Nombre des polices émises par la compagnie	do	7,029
Montant des polices émises par la compagnie	do	21,964,190 00
Nombre des polices échues	do	528
Montant de ces polices.....		1,650,515 00
Montant des polices dans tous les pays.....		126,132,119 05
Frais d'administration, agences, commissions, etc.....		729,623 35

MORRIS FRANKLIN,
Président.

THEO. M. BANTA,
Caissier.

WALTER BURKE,
Gérant de la succursale canadienne.

NEW-YORK, 25 février 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "NORTH BRITISH AND MERCANTILE."

JUSQU'AU 30 NOVEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....		27,112 93
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	10	
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....		18,728 27
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....		901,226 51
Nombre des polices échues en Canada durant l'année	5	
Montant de ces polices.....		12,433 33
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année.....		13,448 92
Montant des réclamations en suspens ou contestées		Aucune.
Dépôts du gouvernement en offets du gouvernement canadien.....		50,000 00
Autres placements inclus dans le rapport sur le feu.....		

THOS. DAVIDSON,
Un des agents en chef.

MONTRÉAL, 4 février 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE MUTUELLE SUR LA VIE
DITE "NORTH WESTERN," DE MILWAUKEE.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	35,697 00
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	250
Nombre des polices non-prises	52
Montant des polices émises en Canada durant l'année	381,480 00
Montant des polices non-prises.....	45,500 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	1,015,706 00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année	3
Montant de ces polices.....	3,000 00
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année.....	3,000 00
Montant des réclamations en suspens en Canada, non échues.....	2,000 00
Réclamations contestées en Canada.....	Aucun.
Dépôt en bons 5-20 enregistrés des Etats-Unis	100,000 00
Autres placements en Canada.....	Aucun.

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie	17,118,812 11
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	186,255 61
Montant de la réserve de primes	14,405,003 00
Réserve à 4 pour cent, basée sur la table des actuaires.....	
(Compagnie mutuelle—pas de fonds social.)	
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	2,676,738 93
Nombre des polices émises par la compagnie do	6,054
Montant des polices do	12,757,501 00
Nombre des polices échues do	397
Montant de ces polices.....	800,465 66
Montant des polices dans tous les pays.....	67,124,215 00
Frais d'administration, agences, commissions, y compris commissions commuées, et taxes.....	462,749 86

H. L. PALMER,
Président.

WILLARD MERRILL,
Secrétaire.

MILWAUKEE, 25 janvier 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE MUTUELLE SUR LA VIE
DITE "PHENIX," DE HARTFORD, CONNECTICUT.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année	179,047 06
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	571
Montant de ces polices.....	678,277 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	3,982,782 00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	33
Montant de ces polices.....	54,350 00
Montant payé sur réclamations durant l'année en Canada	58,350 00
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	3,000 00
Montant des réclamations contestées en Canada pour non-paiement de primes.....	2,000 00
Dépôt en bons enregistrés des Etats-Unis de 1881.....	130,000 00

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie.....	10,292,920 33
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	245,850 00
Montant de la réserve de primes.....	9,229,274 00
Réserve à 4½ pour cent, basé sur l'expérience américaine.....	
Fonds social de la compagnie.....	100,000 00
Montant versé sur do ; en argent \$16,000; en billets depuis payés, \$84,000.....	100,000 00
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	2,621,390 30
Nombre des polices émises par la compagnie do 4,805	
Montant de ces polices.....	7,114,127 00
Nombre des polices échues durant l'année dans tous les pays.....	370
Montant de ces polices.....	894,993 00
Montant des polices dans tous les pays.....	60,247,186 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc.....	446,953 63

THOMAS SIMPSON,

Un des agents généraux pour le Canada.

MONTRÉAL, 4 mars 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE " POSITIVE GOVERNMENT SECURITY," SUR LA VIE (LIMITÉE.)

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	10,679 25
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	115
Montant de ces polices.....	158,500 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	253,853 58
Nombre des polices échues en Canada.....	4
Montant de ces polices.....	8,000 00
Montant payé sur réclamations durant l'année en Canada.....	2,233 33
Montant des réclamations en suspens en Canada (depuis payées).....	1,000 00
Montant des réclamations contestées en Canada.....	4,666 67
Dépôts en effets du gouvernement canadien.....	192,342 10
Autres placements canadiens :	
Effets du gouvernement possédés, non-déposés, au nom des syndics pour le fonds sur la vie.....	12,449 51
Argent entre les mains des syndics pour les fonds sur la vie non encore placés.....	2,082 02
Argent en banque et en caisse en Canada.....	1,058 09

La compagnie a cessé de faire de nouvelles opérations, le 1er juillet 1875

F. C. IRELAND,

Gérant.

MONTRÉAL, 15 janvier 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE " QUEEN," CONTRE LE FEU ET SUR LA VIE, ANGLETERRE.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA SUR LA VIE.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	11,657 23
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	8
Nombre des polices non-prises.....	1
Montant de ces polices.....	28,433 33
Montant des polices non-prises.....	1,460 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	361,747 10

Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	3	
Montant de ces polices.....		10,500 00
Montant des réclamations payées en Canada durant l'année.....		8,647 84
Montant des réclamations en suspens en Canada, non encore échues...		4,000 00
Réclamations contestées en Canada.....		Aucun.
Dépôts en effets du gouvernement canadien.....		151,100 00
Autres placements canadiens :		
Hypothèques sur biens-fonds		3,500 00
Biens-fonds possédés en Canada.....		100 00
Divers.....		17,927 14
Argent en banque et en caisse en Canada.....		16,472 39

A. M. FORBES,

Agent général.

MONTRÉAL, 1er février 1876.

RAPPORT DE LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE MUTUELLE DITE "RELIANCE" SUR LA VIE, DE LONDRES, ANGLETERRE.

JUSQU'AU 31 JANVIER 1876.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.		20,516 38
Nombre des polices émises en Canada durant l'année	82	
Montant de ces polices		136,100 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada		589,967 00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année	5	
Montant de ces polices.....		16,370 77
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année.....		10,870 77
Montant des réclamations en suspens en Canada.....		5,500 00
Réclamations contestées en Canada.....		Aucun.
Dépôts en effets du Canada.....		100,000 00
Argent en banque et en caisse en Canada.....		8,419 87

FREDERICK STANCLIFF,

Secrétaire-résident.

MONTRÉAL, 26 février 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE ROYALE.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA SUR LA VIE.

Total des primes reçues durant l'année en Canada.....		33,165 64
Nombre des polices émises durant l'année en Canada.....	10	
Nombre des polices non-prises		Aucun.
Montant des polices émises durant l'année en Canada.....		31,250 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur.....		1,084,022 77
Nombre des polices échues durant l'année en Canada	7	
Montant des polices échues en Canada durant l'année.....		24,905 14
Montant payé sur réclamations durant l'année en Canada.....		14,812 56
Montant des réclamations en suspens en Canada, en attendant des preuves		14,891 99
Montant des réclamations contestées en Canada		Aucun.
Dépôts en bons de la Puissance et du Canada à 5.....		150,515 00
Bien fonds possédés en Canada, à Toronto.....		40,000 00

H. L. ROUTH,

Agent-général.

MONTRÉAL, 29 février 1876.

RAPPORT DE LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE DITE "SCOTTISH AMICABLE"
SUR LA VIE, DE GLASGOW.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	23,660 17
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	28
Nombre des polices non-prises.....	1
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	61,709 33
Montant des polices non-prises.....	2,190 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	812,992 87
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	1
Montant de ces polices.....	973 33
Montant des réclamations payées durant l'année en Canada.....	10,651 45
Réclamations en suspens contestées	Aucune.
Dépôts en effets du gouvernement canadien.....	150,000 00
Argent en caisse et en banque en Canada.....	1,677 69

GEO. WM. FORD,
Agent-général.

MONTRÉAL, 8 mars 1876.

RAPPORT DE L'INSTITUTION DE PRÉVOYANCE ECOSSAISE.—ASSU-
RANCE MUTUELLE SUR LA VIE.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçus en Canada durant l'année.....	7,313 69
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	2
Montant des polices échues ou contestées durant l'année en Canada...	8,370 67
Montant payées sur réclamations durant l'année en Canada.....	8,370 67
Montant des réclamations en suspens ou contestées.....	Aucune.
Dépôt en effets du gouvernement canadien.....	100,346 68
Hypothèques sur biens-fonds	6,000 00

NOTE.—Cette compagnie s'est retirée des opérations actives.

JAMES CROIL,
Agent.

MONTRÉAL, 13 décembre 1875.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE, PROVINCIALE ECOSSAISE.

OPÉRATIONS SUR LA VIE JUSQU'AU 31 JANVIER 1876.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues et recevables durant l'année en Canada.....	59,438 07
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	1,388,566 56
Nombre des polices échues durant l'année en Canada.....	5
Montant des polices échues durant l'année en Canada (y compris les bonus).....	10,741 33
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année (y compris les bonus).....	8,589 62
Montant des réclamations en suspens en Canada, mais non dues à cette date (y compris les bonus).....	8,020 26
Montant des réclamations contestées en Canada.....	Aucune.
Dépôts en effets canadiens.....	

Effets de la Confédération.....	112,343 68
Dépôts en 5 pour cent canadiens sterling.....	38,446 66
Bons municipaux.....	24,000 00
Argent en banque et en caisse en Canada.....	3,639 36

NOTE.—Cette compagnie a maintenant cessé d'accepter de nouveaux risques en Canada.

GEO. WM. FORD,
Agent.

MONTRÉAL, 24 février 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DE STADACONA, CONTRE LE FEU ET SUR LA VIE.

OPÉRATIONS SUR LA VIE.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	1,976 68
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	55
Nombre des polices non-prises.....	12
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	87,250 00
Montant des polices non-prises.....	21,500 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	87,250 00
Montant des polices échues durant l'année en Canada.....	Aucune.
Montant des réclamations payées, en suspens ou contestées.....	Aucune.
Dépôts et autres placements canadiens, voir le rapport sur le feu....	
Argent en banque et en caisse en Canada.....	671 10
Frais d'administration, agences, commissions, etc.....	1,805 58

CRAWFORD LINDSAY,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 8 janvier 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "STANDARD" SUR LA VIE, D'ECOSSE.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues et recevables en Canada durant l'année.....	151,373 21
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	376
Nombre des polices non-prises.....	28
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	610,362 72
Montant des polices non-prises.....	32,120 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	5,022,565 72
Nombre des polices échues durant l'année en Canada.....	30
Montant de ces polices.....	89,774 20
Montant payé sur réclamations durant l'année en Canada.....	41,012 37
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	48,751 83
Réclamations contestées en Canada.....	Aucune.
Dépôts en effets canadiens.....	173,000 00
Autres placements canadiens :	
Bons municipaux.....	143,000 00
Hypothèques sur biens-fonds.....	163,186 00
Biens-fonds possédés en Canada.....	83,000 00
Argent en banque et en caisse en Canada.....	51,356 22

W. M. RAMSAY,
Gérant.

MONTRÉAL, 28 février 1876.

RAPPORT DE LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE DITE "STAR," SUR LA VIE D'ANGLETERRE.

(Aucun rapport reçu.)

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE MUTUELLE SUR LA VIE DITE "SUN," DE MONTREAL.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS SUR LA VIE.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	65,304 94
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	397
Nombre des polices non-prises.....	73
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	582,219 32
Montant des polices non-prises.....	117,100 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	1,921,211 32
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	3
Montant de ces polices.....	7,500 00
Montant des réclamations payées en Canada durant l'année.....	3,500 00
Montant des réclamations en suspens en Canada, dues en 1876.....	8,000 00
Réclamations contestées en Canada.....	Aucune.
Dépôt en effets du gouvernement canadien.....	20,000 00
Dépôt en bons municipaux, \$30,000.....	26,955 00
Autres placements canadiens :	
Actions de banque et de société de construction.....	96,836 39
Bons municipaux.....	5,100 00
Hypothèques sur biens-fonds.....	31,599 71
Mobilier, etc.....	2,141 23
Argent en banque et en caisse en Canada.....	13,443 92
Actif de la compagnie.....	214,963 80
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	} Non-calculé.
Montant de la réserve de primes.....	
Montant du fonds social.....	500,000 00
Montant versé sur do.....	50,000 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc.....	24,173 33

ROBERT MACAULAY,
Secrétaire.

MONTREAL, 7 mars 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "TORONTO ET TONTINE," DU CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	9,871 78
Nombre de polices émises en Canada durant l'année.....	127
Nombre de polices non-prises.....	14
Montant des polices émises durant l'année en Canada.....	136,031 00
Montant des polices non-prises.....	15,500 00
Montant des risques sur toutes les polices en Canada.....	318,531 00
Nombre des polices échues durant l'année en Canada.....	3
Montant des polices échues durant l'année en Canada.....	4,000 00
Montant payé sur réclamations en Canada durant l'année.....	3,000 00
Montant des réclamations en suspens en Canada.....	1,000 00
Montant des réclamations contestées en Canada.....	Aucune.
Autres placements canadiens, savoir :	
Bons municipaux, déposés chez le Receveur-Général.....	21,050 00
Hypothèques sur biens-fonds.....	24,575 58
Divers.....	5,273 92
Argent en banque et en caisse, en Canada.....	1,485 25
Actif de la compagnie.....	57,717 59

Passif de la compagnie, à part la réserve de primes, y compris le capital versé par les actionnaires	11,049 12
Montant de la réserve de primes..	13,580 92
Réserve à cinq pour cent basée sur l'échelle Carlisle.....	
Montant du fonds social de la compagnie	100,000 00
Montant versé sur le fonds social.....	22,698 88
Frais d'administration, agences, commissions, etc., etc.....	2,867 17

ARTHUR HARVEY,
Gérant.

TORONTO, 11 janvier 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "TRAVELERS,"
DE HARTFORD, CONNECTICUT.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS SUR LA VIE EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	109,679 32
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	662
Nombre des polices non-prises	211
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	992,875 00
Montant des polices non-prises	270,000 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	3,189,151 00
Nombre des polices échues durant l'année en Canada	22
Montant des polices échues durant l'année en Canada	23,679 29
Montant payé sur réclamations durant l'année en Canada.....	26,179 29
Montant des réclamations en suspens en Canada	13,700 00
Montant des réclamations contestées en Canada	Aucune.
*Dépôts en effets des Etats-Unis	140,000 00
*Hypothèques sur biens-fonds	2,400 00
*Argent en banque et en caisse en Canada	972 05

OPÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LA VIE.

Actif de la compagnie.....	2,534,644 85
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	53,025 00
Montant de la réserve de primes	2,056,553 49
Réserve à 4½ pour cent basée sur l'expérience américaine	
*Montant du fonds social de la compagnie.....	600,000 00
*Montant versé sur le fonds social de la compagnie.....	600,000 00
Montant des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays	536,023 62
Nombre des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	2,650
Montant de ces polices	4,921,363 00
Nombre des polices échues durant l'année dans tous les pays.....	121
Montant de ces polices.....	168,023 62
Montant des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays	19,169,114 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc	140,565 98

*Ces items ont été inclus par la compagnie dans la division des Accidents.

T. E. FOSTER,
Agent-général.

MONTREAL, 12 janvier 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE D'UNION MUTUELLE DU MAINE SUR LA VIE.

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues durant l'année en Canada.....	133,315 16
*Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	795
Nombre des polices non-prises	212
*Montant des polices émises durant l'année en Canada.....	1,671,865 00
Montant des polices non prises.....	325,500 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	4,575,427 00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	24
Montant de ces polices.....	38,300 00
Montant des réclamations payées en Canada durant l'année.....	38,300 00
Réclamations en suspens* ou contestées.....	Aucune.
Dépôts en bons des États-Unis, 6s de 1881.....	100,000 00
Autres placements en Canada	Aucun.

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie	9,291,403 93
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	142,600 00
Montant de la réserve de primes	7,782,878 00
Réserve à 4 pour cent, basée sur la table de l'expérience combinée....	
Fonds social.....	Aucun.
Total des primes reçues par la compagnie dans tous les pays durant l'année.....	1,876,411 82
Nombre des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays	6,013
Montant de ces polices.....	12,164,067 00
Nombre de polices échues.....	235
Montant de ces polices.....	556,710 00
Montant des polices dans tous les pays.....	46,740,375 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc.....	475,237 10

HENRY S. WASHBURN,
Président.

BOSTON, 15 février 1875.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DES ETATS-UNIS SUR LA VIE, CITÉ DE NEW-YORK.

JUSQU'AU 1ER JANVIER 1876.

OPÉRATIONS EN CANADA.

Total des primes reçues en Canada durant l'année.....	8,412 70
Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	31
Montant des polices non-prises	6
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....	80,000 00
Montant des polices non-prises.....	12,000 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....	265,620 00
Montant des réclamations contestées en Canada	5,000 00
Dépôts en bons des États-Unis, 6 pour cent, en or.....	60,000 00

* D'après l'état modifié par cette compagnie (voir page 58) ces chiffres devraient être 1,253 et 1,936, 795 respectivement.

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie	4,654,274 09
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes.....	153,182 89
Montant de la réserve de primes.....	3,651,665 00
Réserve à 4½ pour cent basée sur l'expérience américaine.....	350,000 00
Montant du fonds social de la compagnie et coupons.....	951,063 10
Montant versé sur le fonds social de la compagnie.....	
Total des primes reçues durant l'année dans tous les pays.....	2,531
Nombre de polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	5,052,880 00
Montant de ces polices.....	126
Nombre de polices échues.....	292,745 00
Montant de ces polices.....	22,380,650 00
Montant des polices dans tous les pays.....	277,113 47
Frais d'administration, agences, commissions, etc,	8,412 70
Montant des primes reçues durant l'année en Canada.....	2,203 18
Moins—25 pour cent.....	6,309 52
Balance à déposer en conformité de la section 6.....	3,600 00
Intérêt à être déposé do	

JOHN E. DEWITT,
Président.

NEW-YORK, 8 janvier 1876.

RELEVÉ DES OPÉRATIONS D'ASSURANCE

FOURNI PAR LES

COMPAGNIES D'ASSURANCE

SUR LA VIE

POUR LES ANNÉES 1869-75 INCLUSIVEMENT.

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE "ÆTNA," HARTFORD, CONN., INCORPORÉE LE 1ER AOUT 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
1869	212,611	1,244	2,562,210	4,818,419	12	37,100	37,100	Aucune.	Aucune.
1870	198,741	1,064	1,813,350	5,297,688	14	26,432	24,994	Aucune.	Aucune.
1871	229,137	914	1,615,891	5,694,006	14	40,604	39,600	Aucune.	Aucune.
1872	277,355	1,483	2,460,356	7,215,836	23	48,591	49,127	Aucune.	Aucune.
1873	331,549	1,690	2,511,875	8,474,304	37	76,786	71,616	Aucune.	Aucune.
1874	339,687	1,315	1,902,172	8,941,479	34	56,183	66,790	Aucune.	Aucune.
1875	328,737	971	1,469,092	8,967,672	42	92,635	95,941	Aucune.	Aucune.
	1,917,817	8,671	14,234,946	.....	176	378,331	385,168		

30

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "ATLANTIC MUTUAL" ALBANY, N.Y., INCORPORÉE LE 11 SEPTEMBRE 1868.

1869	29,984	471	834,400	1,400,000	4	5,000	5,000	Aucune.	Aucune.
1870	52,620	497	946,250	2,123,080	3	5,500	5,500	Aucune.	Aucune.
1871	62,371	228	309,100	Pas de rapport	6	10,500	10,500	Aucune.	Aucune.
1872	63,717	254	345,295	2,043,886	9	17,000	11,000	Aucune.	Aucune.
1873	36,892	166	212,764	1,164,000	7	12,665	7,665	Aucune.	5,000
1874	35,540	277	358,087	1,331,636	8	13,500	12,500	Aucune.	Aucune.
1875	29,050	199	248,747	1,293,853	6	6,450	6,450	Aucune.	Aucune.
	310,174	2,092	3,254,643	.....	43	70,615	58,615		

ASSOCIATION MÉDICALE ET GÉNÉRALE SUR LA VIE DITE "BRITON" LONDRES, ANGLETERRE, INCORPORÉE LE 22 AOUT 1870.

1870	37,894	8	30,470	1,289,988	11	31,946	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport
1871	38,957	50	115,137	1,211,010	7	32,436	46,554	5,669	Aucune.
1872	41,522	156	245,052	1,396,961	15	28,460	26,389	9,723	Aucune.
1873	45,661	332	380,214	1,699,865	9	20,934	16,509	14,261	Aucune.
1874	49,899	165	209,763	1,636,769	10	37,534	52,106	Aucune.	None.
1875	43,561	60	88,633	1,404,927	17	46,449	24,549	19,467	2,433
	257,514	661	1,019,289	.....	69	197,749	165,147	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DU CANADA, HAMILTON, INCORPORÉE LE 1ER AOUT 1868.

1869	164,910	831	1,156,655	5,476,368	35	61,300	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport
1870	203,922	1,062	1,684,456	6,404,437	41	87,977	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport
1871	277,922	1,529	2,221,944	8,309,111	42	86,200	88,328	Pas de rapport	Pas de rapport
1872	327,500	1,512	2,114,094	9,662,746	36	46,200	46,200	Pas de rapport	Pas de rapport
1873	384,227	1,651	2,267,013	11,066,092	47	81,800	72,800	35,200	Aucune.
1874	368,430	1,279	1,854,766	11,954,658	89	130,366	122,839	Pas de rapport	Pas de rapport
1875	431,478	1,593	2,443,311	13,430,082	73	113,360	109,463	51,008	Aucune.
	2,168,389	9,457	13,642,439	.....	363	606,233	439,830	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE ET DE PLACEMENT DES CITOYENS DU CANADA, INCORPORÉE LE 14 JUILLET 1873.

1874	39,519	221	358,689	1,154,769	6	8,000	4,500	3,500	Aucune.
1875	37,787	115	165,732	1,128,371	11	20,000	18,000	2,000	Aucune.
	77,306	336	524,421	.....	17	28,000	22,500	.....	.....

COMPAGNIE DITE "COMMERCIAL UNION ASSURANCE" DE LONDRES, ANGLETERRE, INCORPORÉE LE 1ER AOUT 1868.

1869	28,303	136	262,800	889,714	4	6,584	7,113	Aucune.	Aucune.
1870	21,221	60	105,363	782,487	3	26,766	25,793	973	Aucune.
1871	22,371	54	94,656	840,128	2	5,353	5,840	486	Aucune.
1872	22,473	12	31,550	827,065	3	1,460	1,460	Aucune.	Aucune.
1873	23,726	12	30,500	780,425	7	12,167	11,680	487	Aucune.
1874	27,375	27	58,239	813,638	6	13,140	12,156	1,946	Aucune.
1875	24,127	19	59,373	766,981	3	3,164	3,164	Aucune.	Aucune.
	169,596	319	642,481	.....	28	68,634	67,206	.....	.....

31

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.

ASSOCIATION DE LA CONFÉDÉRATION DU CANADA SUR LA VIE, INCORPORÉE LE 26 SEPTEMBRE 1871.

Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
1872.....	1,206	1,833,790	1,698,290	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1873.....	497	1,649,300	1,798,630	2	2,000	1,000	Aucune.	Aucune.
1874.....	1,107	1,562,308	2,641,708	4	6,000	5,000	3,000	3,000
1875.....	1,005	1,383,915	3,422,915	6	6,500	5,450	5,000	Aucune.
	3,785	5,419,913	.....	12	14,500	11,450	.....	.....

22

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DE CONNECTICUT, HARTFORD, CONN., INCORPORÉE LE 1ER AOUT 1868.

1869.....	495	1,400,575	2,770,880	6	13,500	8,000	5,500	Aucune.
1870.....	776	1,565,466	3,935,919	9	21,600	16,000	6,000	Pas de rapport
1871.....	400	853,321	Pas de rapport	4	8,100	8,100	Aucune.	Aucune.
1872.....	417	1,823,112	5,457,104	12	40,100	36,100	1,000	Aucune.
1873.....	235	528,589	*4,750,000	11	28,100	27,000	10,100	2,000
1874.....	369	983,642	6,768,000	8	14,638	14,638	Aucune.	Aucune.
1875.....	294	633,705	5,439,997	14	41,140	38,140	Aucune.	5,000
	2,986	7,786,400	.....	64	167,178	148,978	.....	.....

* Estimé.

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE D'ÉDINBURGH, INCORPORÉ LE 1ER AOUT 1868.

1869.....	82	154,881	885,290	3	Pas de rapport	2,433	Aucune.	Aucune.
1870.....	39	63,324	762,674	6	Pas de rapport	10,130	Aucune.	Aucune.
1871.....	21	34,874	704,453	2	Pas de rapport	21,973	Aucune.	Aucune.
1872.....	20	33,833	830,974	2	Pas de rapport	4,868	Aucune.	Aucune.
1873.....	19	40,638	843,082	4	Pas de rapport	9,454	Aucune.	Aucune.
	190	369,711	.....	24	.....	65,448	.....	.....

1874..... 24,959

1875..... 25,947

..... 14,113

..... 808,339

..... 808,339

..... 11,187

..... 4,586

..... 3,650

113-5

SOCIÉTÉ ÉQUITABLE DITE D'ASSURANCE SUR LA VIE DES ÉTATS-UNIS, N. Y., PERMIS LE 28 SEPTEMBRE 1868.

1869.....	326	1,020,000	1,113,000	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1870.....	327	782,100	1,622,100	5	20,000	20,000	Aucune.	do
1871.....	520	1,400,000	*2,650,000	3	5,500	4,500	Aucune.	do
1872.....	717	1,847,750	3,845,600	2	2,000	2,000	Aucune.	do
1873.....	773	2,254,800	5,592,610	15	41,000	35,000	6,000	do
1874.....	660	1,797,500	5,071,680	14	41,500	27,500	14,000	do
1875.....	478	1,038,305	5,332,945	21	41,570	33,570	8,000	do
	3,801	10,140,455	.....	60	151,570	122,570	.....	.....

* Estimé.

COMPAGNIE D'ASSURANCE MUTUELLE D'IE DU "GLOBE" SUR LA VIE, DE NEW-YORK, PERMIS LE 11 JUIN 1873.

1873.....	99	1,035,500	1,035,500	.....	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Mis en opéra-
1874.....	30	114,000	472,000	2	24,000	Pas de rapport	Pas de rapport	tion le 16 juin
1875.....	129	1,149,500	.....	2	24,000	Aucun.	Aucun.	1873.
	63,778	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

22

ASSOCIATION SUR LA VIE D'ÉCOSSE, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

1869.....	301	592,702	3,886,382	13	25,525	31,608	5,586	Aucune.
1870.....	327	432,882	3,927,272	14	33,616	26,530	12,682	do
1871.....	377	661,550	4,207,460	18	42,184	29,681	25,185	do
1872.....	280	475,629	4,304,876	25	65,117	68,402	21,900	do
1873.....	203	291,703	4,241,352	21	51,594	52,324	21,170	do
1874.....	111	193,479	4,116,282	28	61,722	61,944	20,440	do
1875.....	112	256,998	4,163,157	33	61,918	52,992	34,212	do
	1,711	2,905,043	.....	152	344,676	326,481	.....	.....

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.—*Suite.*

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE LIVERPOOL ET LONDRES ET GLOBE, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année.	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Reclamations payées.	Reclamations en suspens.	Reclamations contestées.	Observations.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$	
1869.....	8,239	58	91,150	329,987	1	1,000	1,000	250	Aucune.	
1870.....	7,697	29	34,000	249,760	4	5,400	5,650	Aucune.	do	
1871.....	9,338	110	134,100	356,060	2	2,000	2,000	do	do	
1872.....	9,912	61	83,500	403,767	4	9,411	8,411	1,000	do	
1873.....	10,667	43	46,000	412,301	2	2,038	2,038	Aucune.	do	
1874.....	12,252	21	28,500	354,500	1	1,037	1,037	do	do	
1875.....	9,448	8	8,500	322,097	0	none.	None.	do	do	
541875.....	67,453	330	425,730		14	20,886	20,136			

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DE LONDRES ET LANCASHIRE, PERMIS LE 19 AOUT 1868.

Année.	Pas de rapport	171	253,400	591,665	0	Aucun.	1,500	Aucune.	Aucune.
1869.....	16,858	171	253,400	591,665	0	Aucun.	1,500	Aucune.	Aucune.
1870.....	14,954	23	59,500	353,510	3	5,150	6,451	2,150	do
1871.....	15,750	62	112,500	482,670	4	3,685	3,233	2,500	do
1872.....	16,559	157	279,900	684,886	3	8,000	9,625	1,000	do
1873.....	20,485	237	377,200	935,439	1	5,000	Aucune.	5,000	1,000
1874.....	21,702	103	185,500	864,787	2	2,000	7,077	1,000	Aucune.
1875.....	106,308	753	1,268,000		13	23,815	27,886		

COMPAGNIE D'ASSURANCE METROPOLITAINE SUR LA VIE DE NEW-YORK, PERMIS LE 24 OCTOBRE 1872.

Année.	16,654	266	554,000	554,000	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1872.....	16,654	266	554,000	554,000	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1873.....	50,980	626	1,462,500	1,259,900	1	1,000	1,000	1,500	Aucune.
1874.....	63,939	339	564,000	2,129,500	2	6,000	Aucune.	6,000	Aucune.
1875.....	54,363	222	413,500	1,781,500	4	9,500	14,000	1,500	Aucune.
185,616		1387	2,934,000		7	16,500	15,000		

ASSOCIATION D'ASSURANCE MUTUELLE SUR LA VIE, DU CANADA, PERMIS LE 22 AOUT 1871.

Année.	27,235	548	644,625	624,425	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1872.....	27,235	548	644,625	624,425	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1873.....	45,487	775	968,050	1,298,175	4	4,000	5,000	2,000	do
1874.....	56,136	702	798,117	1,813,292	6	5,000	5,000	none.	do
1875.....	59,006	386	433,243	1,648,936	11	11,699	12,099	3,000	do
187,874		2,411	2,844,035		21	20,599	19,099		

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "NATIONAL," DES ETATS-UNIS D'AMERIQUE, PERMIS LE 11 JUIN 1869.

Année.	1,013	112	214,200	146,000	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1869.....	1,013	112	214,200	146,000	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1870.....	17,487	440	741,000	804,000	1	5,000	5,000	Aucune.	do
1871.....	28,736	388	524,926	1,298,326	1	2,127	2,127	Aucune.	do
1872.....	34,833	455	705,128	1,612,245	5	7,027	3,027	4,000	do
1873.....	47,391	378	577,338	1,693,816	10	11,200	12,200	4,000	1,000
1874.....	35,429	131	288,613	1,586,616	7	8,000	10,000	2,000	Aucune.
1875.....	35,481	172	204,613	1,349,708	10	24,200	22,200	4,000	Aucune.
200,370		2,076	3,255,818		34	57,554	54,554		

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE, DE NEW YORK, PERMIS LE 28 AOUT 1868.

Année.	35,954	221	483,900	641,000	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1869.....	35,954	221	483,900	641,000	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1870.....	57,175	429	810,300	1,361,300	3	11,500	11,500	do	do
1871.....	127,296	461	1,453,750	2,599,750	9	12,597	16,597	do	do
1872.....	197,327	478	2,217,100	4,800,128	9	17,500	16,597	do	do
1873.....	225,342	421	1,494,000	6,700,000	19	33,915	15,535	17,380	do
1874.....	245,917	466	1,182,989	7,066,000	14	60,776	75,950	Aucune.	do
1875.....	236,430	327	768,455	6,000,000	13	49,555	13,095	19,440	17,000
1,115,041		2,823	8,360,470		72	184,823	144,177		

* Estimée.

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.—*Suite.*

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "NORTH BRITISH & MERCANTILE," PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1869	\$ 32,976	40	\$ 91,973	\$ 1,046,812	12	\$ 51,216	\$ 46,349	\$ 4,866	Aucune.
1870	31,209	31	59,846	1,110,187	5	13,675	18,542	Aucune.	do
1871	31,598	27	78,800	1,149,000	3	4,833	4,666	Aucune.	do
1872	30,504	11	58,733	1,085,446	6	18,306	18,452	5,333	do
1873	30,106	14	30,068	998,025	5	19,712	14,116	5,965	do
1874	28,168	8	44,148	927,596	8	16,813	10,933	5,879	do
1875	27,112	10	16,728	901,226	5	12,433	15,448	Aucune.	do
	211,673	141	382,296	.....	44	136,988	126,406	.....	.....

36

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "NORTH WESTERN MUTUAL," DE MILWAUKEE, PERMIS LE 18 AOUT 1871.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1872	5,298	129	191,700	181,900	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1873	17,868	210	333,000	491,407	0	do	do	do	do
1874	28,691	322	463,000	848,187	3	5,000	3,000	2,000	do
1875	36,697	218	335,980	1,015,706	3	3,000	3,000	2,000	do
	87,054	879	1,323,680	.....	6	8,000	6,000	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "PHENIX MUTUAL," HARTFORD, CONNECTICUT, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1869	65,046	578	1,106,100	1,523,000	6	12,100	6,100	6,000	Aucune.
1870	82,652	700	1,262,591	1,842,176	4	12,000	10,000	3,000	do
1871	134,082	732	1,177,837	2,633,233	3	42,500	42,500	Aucune.	do
1872	166,827	1,461	2,536,778	4,635,684	15	28,500	26,700	2,600	do
1873	192,504	1,503	2,289,298	5,000,578	18	37,200	35,200	3,000	do
1874	205,836	940	1,246,933	4,937,695	54	46,592	34,592	19,000	Aucune.
1875	179,047	571	678,277	3,982,782	53	54,350	58,350	3,000	2,000
	1,028,714	6,474	10,097,816	.....	128	235,042	213,442	.....	.....

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE, AVEC GARANTIE POSITIVE DE BONS DU GOUVERNEMENT (LIMITÉE) ANGLETERRE, PERMIS LE 19 DÉCEMBRE 1873.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1874	14,003	314	573,500	380,000	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1875	10,679	115	158,500	263,853	4	8,000	2,333	1,000	4,666
	24,682	429	632,000	.....	4	8,000	2,233	.....	.....

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE ET CONTRE LE FEU DITE "QUEEN," ANGLETERRE, PERMIS LE 1ER D'AOUT 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1869	12,050	57	62,086	395,853	4	5,800	5,800	Aucune.	Aucune.
1870	11,463	26	33,566	394,080	1	1,500	Aucune.	20,000	do
1871	11,187	23	31,872	389,321	2	2,000	20,500	1,000	do
1872	11,697	24	25,220	376,260	2	6,211	1,021	2,000	do
1873	12,175	13	32,000	386,960	3	3,960	8,214	Aucune.	do
1874	11,707	10	31,200	379,750	4	10,500	1,960	2,000	do
1875	11,657	7	26,973	361,747	3	49,971	8,617	4,000	do
	81,936	160	242,917	.....	19	46,142	.....	.....	.....

37

LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE MUTUELLE SUR LA VIE, DITE "RELIANCE" LONDRES ANGLETERRE, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1869	3,132	95	112,188	134,000	1	2,433	2,433	Aucune.	Aucune.
1870	4,991	106	168,675	209,000	1	1,000	1,000	do	do
1871	9,546	142	174,350	321,631	1	1,000	1,000	do	do
1872	16,874	73	90,250	456,070	1	2,433	do	do	do
1873	18,883	165	176,233	496,345	3	5,433	4,433	1,000	do
1874	19,931	77	106,500	521,913	3	3,500	1,000	2,500	do
1875	20,516	82	136,100	589,967	5	16,370	10,870	5,500	do
	93,863	740	964,296	.....	15	32,169	23,169	.....	.....

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.—*Suite.*

COMPAGNIE D'ASSURANCE ROYAL (D'ANGLETERRE), PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année.	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
1869.....	34,263	21	56,613	1,382,173	3	9,132	9,132	Aucune.	Aucune.
1870.....	33,365	23	45,103	1,361,471	5	9,644	7,211	2,433	do
1871.....	31,617	25	61,593	1,205,668	6	23,700	23,700	Aucune.	do
1872.....	32,905	17	22,210	1,170,468	6	19,768	19,713	do	do
1873.....	35,674	15	24,435	1,158,611	3	7,806	5,496	2,310	do
1874.....	33,670	25	73,825	1,147,295	10	25,706	18,206	6,500	do
1875.....	33,165	10	31,250	1,084,022	7	24,995	14,812	14,891	do
	234,659	136	317,099	.....	40	120,651	99,270	.....	.....

SOCIÉTÉ D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "AMICABLE" ÉCOSSAISE, PERMIS LE 15 NOVEMBRE 1869.

Année.	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
1869.....	11,034	4	18,006	410,094	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1870.....	12,124	30	41,366	446,718	0	do	do	do	do
1871.....	12,346	6	10,463	457,911	0	do	do	do	do
1872.....	13,870	27	48,811	504,175	4	10,256	6,363	3,893	do
1873.....	15,231	44	105,826	561,866	1	486	4,379	Aucune.	do
1874.....	24,007	67	213,535	857,372	6	10,341	Aucune.	10,341	do
1875.....	23,660	27	59,519	812,992	1	973	10,651	Aucune.	do
	112,272	165	497,526	.....	12	22,056	21,393	.....	.....

INSITUION DE PRÉVOYANCE ÉCOSSAISE, PERMIS LE 3 SEPTEMBRE 1869.

Année.	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
1869.....	6,862	27	43,313	273,046	3	6,326	4,380	1,946	Aucune.
1870.....	7,425	20	51,708	273,677	1	1,946	3,893	do	do
1871.....	7,897	25	49,187	329,385	1	1,973	.....	do	do
1872.....	5,218	3	6,409	295,978	4	6,326	3,893	2,433	Aucune.
1873.....	7,728	do	Aucun.	285,978	0	Aucun.	Aucun.	do	do
1874.....	7,425	do	do	280,240	1	1,946	1,946	do	do
1875.....	7,313	do	do	pas de rapport	2	8,370	8,370	do	do
	54,259	78	150,617	.....	12	25,887	23,455	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "SCOTTISH PROVINCIAL," PERMIS LE 21 AOUT 1868.

Année.	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
1869.....	72,113	205	335,000	1,903,000	5	13,988	13,988	Aucune.	Aucune.
1870.....	64,322	35	68,456	1,605,358	12	18,483	18,483	do	do
1871.....	64,978	113	154,075	1,632,152	9	14,528	14,528	do	do
1872.....	67,498	74	111,369	1,686,846	14	24,647	11,720	12,927	do
1873.....	67,034	43	51,412	1,569,992	14	32,974	33,591	6,957	do
1874.....	64,866	18	26,234	1,499,972	8	17,160	19,441	5,703	do
1875.....	59,438	Aucun.	Aucun.	1,388,566	5	10,741	8,569	8,020	do
	460,249	488	747,196	.....	67	132,521	120,343	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE STADAONA DE QUÉBEC, PERMIS LE 20 AOUT 1875.

Année.	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
1875.....	1,976	43	65,760	87,250	0	Aucun.	Aucun.	Aucun.	Aucun.

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "STANDARD," D'ÉCOSSE, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année.	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échuës.	Montant des polices échuës.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
1869.....	124,512	216	436,184	4,227,449	23	48,426	50,456	8,431	Aucune.
1870.....	131,124	318	503,330	4,449,427	25	75,637	51,321	24,317	do
1871.....	139,869	331	506,617	4,715,604	23	42,971	26,604	16,367	do
1872.....	147,742	390	505,006	5,025,672	34	78,293	65,177	13,115	do
1873.....	144,396	176	265,459	4,810,453	23	48,907	34,448	14,458	do
1874.....	145,681	168	271,828	4,839,715	36	77,555	64,940	12,615	do
1875.....	151,373	348	578,242	5,022,565	30	89,764	41,012	48,751	do
	982,697	1,947	3,111,666	.....	194	461,553	333,958	.....	.....

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.—Suite

SOCIÉTÉ D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "STAR," D'ANGLETERRE, PERMIS LE 4 DÉCEMBRE 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1869	\$ 11,922	76	115,096	Pas de rapport	4	4,448	6,813	\$ 1,041	\$
1870	12,877	16	18,738	481,843	2	3,163	2,433	730	Aucune.
1871	9,941	16	24,333	417,268	3	3,163	3,163	Aucune.	do
1872	11,219	2	973	410,939	3	4,302	4,302	Aucune.	do
1873	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport	.....	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport
1874	11,201	12	20,926	365,047	0	Aucun.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1875	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport	.....	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport
	57,160	122	180,064	.....	11	15,076	16,711	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "SUN MUTUAL," DE MONTRÉAL, PERMIS LE 9 MAI 1871.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1871	13,975	148	402,000	402,000	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1872	27,698	389	684,350	1,064,350	0	Aucune.	do	do	do
1873	52,822	452	724,550	1,514,300	6	6,000	6,000	3,000	do
1874	55,982	321	562,842	1,786,092	5	6,000	3,000	3,000	do
1875	65,304	324	465,119	1,921,211	3	7,500	3,500	8,000	do
	215,781	1,634	2,838,861	.....	14	19,500	12,500	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "TORONTO ET TONTINE," PERMIS LE 24 JUIN 1874.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1874	8,978	114	132,500	283,800	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1875	9,871	113	120,531	316,531	3	4,000	3,000	1,000	do
	18,849	227	253,031	.....	3	4,000	3,000	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "TRAVELERS," DE HARTFORD, CONNECTICUT, PERMIS LE 1^{ER} AOUT 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1869	20,095	451	794,550	Inconnu.	9	10,140	7,140	Aucune.	Aucune.
1870	27,735	318	592,300	do	2	2,000	5,000	do	do
1871	24,397	512	862,000	1,604,784	5	9,500	5,000	do	do
1872	56,841	549	869,643	2,157,177	19	17,680	15,680	do	do
1873	69,539	686	728,748	2,635,345	10	28,186	22,186	do	do
1874	189,638	835	1,189,638	3,028,126	31	32,556	21,566	16,200	do
1875	109,679	491	722,876	3,189,151	22	23,679	26,179	13,700	do
	408,539	3,852	5,760,761	.....	98	124,761	107,561	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE MUTUELLE UNION SUR LA VIE, DU MAINE, PERMIS LE 1^{ER} AOUT 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1869	67,395	293	673,950	1,473,950	1	1,000	1,000	Aucune.	Aucune.
1870	82,303	278	441,400	1,909,150	4	6,200	6,200	do	do
1871	89,523	228	889,750	2,223,400	11	30,000	22,000	do	do
1872	104,422	320	646,725	2,402,275	6	6,000	do	do	do
1873	113,222	519	1,269,465	3,265,775	5	6,000	6,000	do	do
1874	125,967	1,028	1,615,750	4,385,750	8	12,500	6,000	do	do
1875	133,315	*583	*1,346,365	4,575,427	24	36,300	36,300	do	do
	716,147	3,249	6,272,395	.....	58	102,000	84,500	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE, DES ÉTATS-UNIS, PERMIS LE 8 AOUT 1873.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
1873	2,410	28	111,500	111,500	0	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1874	3,858	53	143,000	123,500	0	do	do	do	do
1875	8,412	25	68,000	265,620	Pas de r.	Pas de rapport	Pas de rapport	5,000	3 mois.
	14,680	106	322,500	.....	0	.....	.....	.....	.....

* D'après l'état modifié de cette compagnie (voir page 58); ces chiffres devaient être 1,041 et 1,611,265 respectivement.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	Pas de rapp.	\$	\$
COMPAGNIES CANADIENNES.									
Canada.....	164,910	831	1,156,855	5,476,388	35	61,300	Pas de rapp.	Pas de rapp.	Pas de rapp.
COMPAGNIES ANGLAISES.									
Commercial Union.....	28,303	135	262,800	883,714	4	6,584	7,113	Aucune.	Aucune.
Edinburgh.....	26,428	52	164,881	865,280	3	Pas de rapp.	2,433	do	do
Life Association of Scotland.....	127,048	301	592,702	3,886,382	13	25,525	31,608	5,586	do
Liverpool and London and Globe.....	8,289	58	91,150	339,987	1	1,000	1,500	Aucune.	do
London and Lancashire.....	16,868	171	263,400	591,685	Aucune.	Aucune.	46,349	4,866	do
North British and Mercantile.....	32,976	40	91,973	1,046,812	12	51,216	2,433	Aucune.	do
Relevance Mutual.....	3,132	95	112,188	134,000	1	2,433	5,800	do	do
Queen.....	12,060	57	62,088	395,883	4	5,800	9,132	do	do
Royal.....	34,263	21	58,613	1,382,173	3	9,132	Aucune.	do	do
Scottish Amicable.....	11,084	4	18,006	410,094	Aucune.	Aucune.	4,380	1,946	do
Scottish Provident.....	6,863	20	43,313	212,046	3	6,336	13,988	Aucune.	do
Scottish Provincial.....	72,113	205	335,000	1,903,000	5	48,426	50,456	8,481	do
Standard.....	124,512	216	436,184	4,237,449	23	4,448	6,813	1,041	do
Star.....	11,922	76	115,096	Pas de rapp.	4	4,448	135,005	.....	do
	515,741	1,481	2,627,392	16,318,475	76	174,878	.....	.....	.....
COMPAGNIES AMÉRICAINES.									
Metna.....	212,611	1,244	2,562,210	4,818,419	12	37,100	37,100	Aucune.	Aucune.
Atlantic.....	29,984	471	834,400	1,400,000	4	5,000	5,000	do	do
Connecticut.....	95,332	495	1,400,575	2,770,880	6	13,500	8,000	Aucune.	do
Equitable.....	27,278	328	1,020,000	1,113,000	Aucune.	Aucune.	Aucune.	do	do
National.....	1,013	112	214,200	146,000	do	do	do	do	do
New York.....	25,924	672	1,168,100	1,822,008	6	12,100	6,100	do	do
Pennak.....	35,324	672	1,168,100	1,822,008	6	12,100	6,100	do	do
	67,395	293	673,890	1,215,290	1	1,000	1,000	Aucune.	Aucune.
Travelers' Union.....	557,708	4,191	9,069,885	13,885,249	38	78,840	64,340	Aucune.	Aucune.

RÉCAPITULATION.

Compagnies Canadiennes.....	164,910	831	1,156,855	5,476,388	35	61,300	.....	.....	.....
Compagnies Anglaises.....	515,741	1,481	2,627,392	16,318,475	76	174,878	.....	.....	.....
Compagnies Américaines.....	557,708	4,191	9,069,885	13,885,249	38	78,840	64,340	.....	.....
Totaux.....	1,238,359	6,503	12,854,132	35,680,082	149	315,018	247,345	.....	.....

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.—1870.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations Contestées.
COMPAGNIES CANADIENNES.									
Canada.....	\$ 203,922	1,062	\$ 1,584,456	\$ 6,404,437	41	\$ 87,977	\$ Pas de rapp.	\$ Pas de rapp.	Pas de rapp.
COMPAGNIES ANGLAISES.									
Briton Medical.....	37,894	8	30,470	1,239,988	11	31,946	Pas de rapp.	Pas de rapp.	Pas de rapp.
Commercial Union.....	21,221	60	104,363	782,487	3	26,766	26,766	973	Aucune.
Edinburgh.....	26,348	39	63,862	869,674	3	10,130	Aucune.	Aucune.	Aucune.
Association sur la vie, Ecosse.....	129,828	327	432,982	3,921,272	14	33,616	26,530	12,682	Aucune.
Liverpool, London and Globe.....	7,597	29	34,000	249,760	4	5,400	5,650	Aucune.	Aucune.
London and Lancashire (Aucun rapport).....	31,209	31	69,846	1,110,167	5	13,675	18,542	Aucune.	Aucune.
North British and Mercantile.....	11,463	26	33,666	394,080	1	20,000	20,000	Aucune.	Aucune.
Queen.....	4,881	106	163,675	209,000	1	1,000	1,000	Aucune.	Aucune.
Reliance Mutual.....	33,865	23	45,103	1,361,471	5	9,644	7,211	2,433	Aucune.
Royal.....	12,124	30	41,268	446,718	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
Scottish Amicable.....	64,322	27	51,708	273,677	1	1,946	3,893	Aucune.	Aucune.
Scottish Provident.....	7,897	35	68,486	1,609,368	12	18,483	18,483	Aucune.	Aucune.
Scottish Provincial.....	47,928	318	503,330	4,449,427	25	46,637	51,321	24,317	Aucune.
Standard.....	131,124	16	18,736	481,843	2	3,163	2,433	730	Aucune.
Star.....	12,877								
	531,250	1,075	1,657,493	17,393,922	87	241,276	170,986		
COMPAGNIES AMÉRICAINES.									
Aetna.....	198,741	1,054	1,813,350	5,297,658	14	26,432	24,994	Aucune.	Aucune.
Atlantic.....	52,620	497	946,250	2,123,050	3	5,500	5,500	Aucune.	Aucune.
Connecticut.....	165,434	776	1,563,456	3,935,919	9	21,600	18,000	6,000	Pas de rapp.
Equitable.....	47,028	327	783,100	1,622,100	5	20,000	20,000	Aucune.	Aucune.
National.....	11,487	440	741,000	1,342,300	1	11,500	5,000	Aucune.	Aucune.
New York.....	57,175	226	1,262,531	1,843,176	4	13,000	11,000	Aucune.	Aucune.
Phoenix.....	82,552								
	27,795	318	592,300	Inconnu.	2	2,000	Aucune.	Aucune.	Aucune.
Union.....	82,503	278	441,400	1,909,150	4	6,200	6,200	do	do
	729,175	4,819	8,952,747	18,898,353	45	111,232	104,194		
RÉCAPITULATION.									
Compagnies Canadiennes.....	203,922	1,062	1,584,456	6,404,437	41	87,977			
Compagnies Anglaises.....	531,250	1,075	1,657,493	17,393,922	87	241,276	170,986		
Compagnies Américaines.....	729,175	4,819	8,952,747	18,898,353	45	111,232	104,194		
Totaux.....	1,464,347	6,956	12,194,696	42,696,712	173	440,485	275,180		

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations Contestées.
COMPAGNIES CANADIENNES.									
Canada.....	\$ 203,922	1,062	\$ 1,584,456	\$ 6,404,437	41	\$ 87,977	\$ Pas de rapp.	\$ Pas de rapp.	Pas de rapp.
COMPAGNIES ANGLAISES.									
Briton Medical.....	37,894	8	30,470	1,239,988	11	31,946	Pas de rapp.	Pas de rapp.	Pas de rapp.
Commercial Union.....	21,221	60	104,363	782,487	3	26,766	26,766	973	Aucune.
Edinburgh.....	26,348	39	63,862	869,674	3	10,130	Aucune.	Aucune.	Aucune.
Association sur la vie, Ecosse.....	129,828	327	432,982	3,921,272	14	33,616	26,530	12,682	Aucune.
Liverpool, London and Globe.....	7,597	29	34,000	249,760	4	5,400	5,650	Aucune.	Aucune.
London and Lancashire (Aucun rapport).....	31,209	31	69,846	1,110,167	5	13,675	18,542	Aucune.	Aucune.
North British and Mercantile.....	11,463	26	33,666	394,080	1	20,000	20,000	Aucune.	Aucune.
Queen.....	4,881	106	163,675	209,000	1	1,000	1,000	Aucune.	Aucune.
Reliance Mutual.....	33,865	23	45,103	1,361,471	5	9,644	7,211	2,433	Aucune.
Royal.....	12,124	30	41,268	446,718	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
Scottish Amicable.....	64,322	27	51,708	273,677	1	1,946	3,893	Aucune.	Aucune.
Scottish Provident.....	7,897	35	68,486	1,609,368	12	18,483	18,483	Aucune.	Aucune.
Scottish Provincial.....	47,928	318	503,330	4,449,427	25	46,637	51,321	24,317	Aucune.
Standard.....	131,124	16	18,736	481,843	2	3,163	2,433	730	Aucune.
Star.....	12,877								
	531,250	1,075	1,657,493	17,393,922	87	241,276	170,986		
COMPAGNIES AMÉRICAINES.									
Aetna.....	198,741	1,054	1,813,350	5,297,658	14	26,432	24,994	Aucune.	Aucune.
Atlantic.....	52,620	497	946,250	2,123,050	3	5,500	5,500	Aucune.	Aucune.
Connecticut.....	165,434	776	1,563,456	3,935,919	9	21,600	18,000	6,000	Pas de rapp.
Equitable.....	47,028	327	783,100	1,622,100	5	20,000	20,000	Aucune.	Aucune.
National.....	11,487	440	741,000	1,342,300	1	11,500	5,000	Aucune.	Aucune.
New York.....	57,175	226	1,262,531	1,843,176	4	13,000	11,000	Aucune.	Aucune.
Phoenix.....	82,552								
	27,795	318	592,300	Inconnu.	2	2,000	Aucune.	Aucune.	Aucune.
Union.....	82,503	278	441,400	1,909,150	4	6,200	6,200	do	do
	729,175	4,819	8,952,747	18,898,353	45	111,232	104,194		
RÉCAPITULATION.									
Compagnies Canadiennes.....	203,922	1,062	1,584,456	6,404,437	41	87,977			
Compagnies Anglaises.....	531,250	1,075	1,657,493	17,393,922	87	241,276	170,986		
Compagnies Américaines.....	729,175	4,819	8,952,747	18,898,353	45	111,232	104,194		
Totaux.....	1,464,347	6,956	12,194,696	42,696,712	173	440,485	275,180		

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.—1871.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
COMPAGNIES CANADIENNES.									
Canada.....	277,922	1,529	2,221,944	8,308,111	42	85,200	88,328	Pas de rapp.	Pas de rapp.
Sun Mutual.....	13,975	148	402,000	402,000	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
	291,897	1,677	2,623,944	8,711,111	42	85,200	88,328		
COMPAGNIES ANGLAISES.									
Briton Medical.....	38,957	50	118,137	1,211,010	7	32,436	46,594	5,669	Aucune.
Commercial Union.....	23,371	54	94,656	840,128	2	5,363	5,840	486	do
Edinburgh.....	25,792	22	55,874	790,429	6	Pas de rapp.	21,973	Aucune.	do
Association d'assurance sur la vie, Ecoesse	139,140	377	631,550	4,207,460	18	42,184	29,681	25,185	do
Liverpool and London and Globe.....	9,338	110	134,100	358,060	2	2,000	2,000	Aucune.	do
London and Lancashire.....	14,954	23	59,500	383,510	4	5,150	6,451	2,150	do
North British and Mercantile.....	31,598	27	79,800	1,148,000	3	4,833	4,566	Aucune.	do
Queen.....	11,187	23	31,872	389,321	2	1,500	20,500	1,000	do
Reliance Mutual.....	9,546	142	174,350	321,531	1	1,000	23,700	Aucune.	do
Royal.....	31,617	25	61,693	1,205,658	6	23,700	Aucune.	do	
Scottish Amicable.....	8,815	6	10,463	457,911	1	973	973	do	do
Scottish Provident.....	64,978	28	49,187	323,385	9	14,528	14,528	do	do
Scottish Provincial.....	136,869	113	154,075	1,632,152	9	43,971	36,604	16,367	do
Standard.....	9,941	331	506,617	4,715,604	23	43,971	3,163	Aucune.	do
Star.....		16	24,333	411,866	3	3,163	207,573		
	570,449	1,347	2,212,107	18,405,425	87	179,791			
COMPAGNIES AMÉRICAINES.									
Etna.....	229,137	914	1,515,891	5,694,006	14	40,604	39,600	Aucune.	Aucune.
Atlantic.....	62,371	228	309,100	Pas de rapp.	6	10,500	10,500	do	do
Connecticut.....	184,666	400	853,321	Pas de rapp.	4	8,100	8,100	do	do
Equitable.....	100,520	520	1,400,000	2,650,000	3	5,500	4,500	do	do
National.....	25,736	431	524,238	1,288,328	1	2,127	2,127	do	do
New York.....	134,082	732	1,453,750	2,699,750	9	12,597	11,500	do	do
Phoenix.....			1,177,837	2,636,233	18	42,500	42,500	do	do
	84,297	512	822,000	1,694,784	5	9,500	9,500	5,000	Aucune.
Union Mutual.....	89,523	228	389,150	2,225,400	11	30,000	22,000	Aucune.	Aucune.
	990,628	4,383	8,486,575	18,709,499	71	161,428	150,327		
RECAPITULATION.									
Compagnies Canadiennes.....	291,897	1,677	2,623,944	8,711,111	42	85,200	88,328		
Compagnies Anglaises.....	570,449	1,347	2,212,107	18,405,425	87	179,791	207,573		
Compagnies Américaines.....	990,628	4,383	8,486,575	18,709,499	71	161,428	150,327		
Totaux.....	1,852,974	7,407	13,322,626	45,826,035	200	426,419	446,228		

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
COMPAGNIES AMÉRICAINES.									
Travelers.....	34,297	512	822,000	1,694,784	5	9,500	9,500	5,000	Aucune.
Union Mutual.....	89,523	228	389,150	2,225,400	11	30,000	22,000	Aucune.	Aucune.
	990,628	4,383	8,486,575	18,709,499	71	161,428	150,327		
RECAPITULATION.									
Compagnies Canadiennes.....	291,897	1,677	2,623,944	8,711,111	42	85,200	88,328		
Compagnies Anglaises.....	570,449	1,347	2,212,107	18,405,425	87	179,791	207,573		
Compagnies Américaines.....	990,628	4,383	8,486,575	18,709,499	71	161,428	150,327		
Totaux.....	1,852,974	7,407	13,322,626	45,826,035	200	426,419	446,228		

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.—1872.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	Pas de rapp. Aucune. do do
COMPAGNIES CANADIENNES.									
Canada	327,500	1,512	2,114,084	9,682,746	36	46,200	46,400	46,400	Pas de rapp. Aucune. do do
Confédération	35,195	1,206	1,893,790	1,698,290	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	do do do
Mutual of Canada.....	27,228	548	644,625	624,425	do	do	do	do	do do do
Sun Mutual.....	27,698	389	684,350	1,064,350	do	do	do	do	do do do
	417,628	3,655	5,276,869	13,069,811	36	46,200	46,400	46,400	Pas de rapp. Aucune. do do
COMPAGNIES ANGLAISES.									
Briton Medical.....	41,522	156	245,052	1,386,961	15	28,460	25,389	9,723	Aucune. do do
Commercial Union.....	22,473	12	31,560	827,065	3	1,460	1,460	Aucune.	do do do
Edinburgh.....	25,022	20	33,823	890,974	2	4,868	4,868	do	do do do
Life Association of Scotland	141,776	280	475,629	4,304,976	25	65,117	68,402	21,900	do do do
Liverpool and London and Globe.....	9,912	61	53,500	403,767	4	9,411	8,411	1,000	do do do
London and Lancashire	15,750	62	112,500	482,670	3	3,665	2,500	2,500	do do do
North British and Mercantile	30,504	11	58,733	1,085,446	6	18,306	18,452	5,333	do do do
Queen.....	11,697	24	25,220	376,260	2	2,000	1,021	2,000	do do do
Reliance Mutual	16,874	73	90,260	466,070	1	2,433	2,433	Aucune.	do do do
Royal.....	32,905	17	22,210	1,170,468	6	19,768	19,713	do	do do do
Scottish Amicable.....	13,870	27	48,811	504,175	4	10,266	6,363	3,893	do do do
Scottish Provident.....	8,218	3	6,409	295,978	4	6,326	3,893	2,433	do do do
Scottish Provincial.....	67,498	74	111,989	1,686,845	14	24,647	11,720	12,927	do do do
Standard	147,742	390	560,006	5,025,672	34	78,293	65,177	13,115	do do do
Star	11,219	2	973	410,389	2	4,302	4,302	Aucune.	do do do
	596,982	1,112	1,896,655	19,268,166	125	274,434	244,837	.....	.....
COMPAGNIES AMÉRICAINES.									
Elina.....	277,365	1,483	2,460,356	7,215,886	23	48,691	49,127	13,680	Aucune. do do
Atlantic.....	169,717	254	245,295	2,043,886	9	17,000	11,000	6,000	do do do
Connecticut.....	199,337	417	1,823,112	5,457,104	12	40,100	35,100	1,000	do do do
Metropolitan.....	128,601	717	1,847,750	3,845,600	2	2,000	2,000	Aucune.	do do do
National.....	16,684	206	554,000	1,842,246	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	do do do
	34,833	456	705,128	1,842,246	5	5,927	5,927	4,000	do do do
	197,827	476	2,217,100	4,890,000	9	17,500	16,697	Aucune.	Aucune. do do
New York.....	166,827	141	2,324,728	4,524,824	15	49,600	26,700	2,800	do do do
North Western.....	56,841	1,451	869,643	2,167,177	19	17,680	15,680	2,000	do do do
Phoenix.....	104,422	320	545,725	2,402,275	5	8,000	6,000	Aucune.	do do do
Travelers.....	1,250,912	6,459	13,896,587	34,905,707	99	187,208	165,241	.....	.....
Union.....									
	1,250,912	6,459	13,896,587	34,905,707	99	187,208	165,241	.....	.....

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	Pas de rapp. Aucune. do do
RÉCAPITULATION.									
Compagnies Canadiennes.....	417,628	3,655	5,276,869	13,069,811	36	46,200	46,400	46,400	Pas de rapp. Aucune. do do
Compagnies Anglaises	596,982	1,212	1,896,655	19,268,166	125	274,434	244,837	244,837	do do do
Compagnies Américaines.....	1,250,912	6,459	13,896,587	34,905,707	99	187,208	165,241	165,241	do do do
	2,265,522	11,326	21,070,101	67,283,684	260	507,842	456,478	456,478	do do do

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.—1876.

Primes de l'année.	Nombre des nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
\$		\$	\$		\$	\$	\$	Aucune.
364,227	1,651	2,267,013	11,086,092	47	81,800	72,800	35,200	Aucune.
48,689	467	649,300	1,788,630	2	2,000	1,000	Aucune.	do
45,497	775	988,050	1,398,175	4	4,000	2,000	2,000	do
52,822	452	724,550	1,514,300	6	6,000	6,000	Aucune.	do
511,235	3,345	4,608,913	15,777,197	59	93,800	81,800		
COMPAGNIES ANGLAISES.								
45,681	252	330,214	1,629,885	9	20,954	16,509	14,581	Aucune.
23,726	12	30,500	780,425	7	12,167	11,680	487	do
26,265	19	40,588	843,092	4	Pas de rapp.	9,454	Aucune.	do
139,983	203	291,703	4,241,352	21	51,594	52,324	21,170	do
10,687	43	46,000	412,301	2	2,038	2,038	Aucune.	do
16,569	157	279,900	684,868	3	8,000	9,625	1,000	do
30,106	14	30,068	998,025	5	19,712	14,116	5,965	do
12,175	13	32,000	386,960	3	6,211	8,214	Aucune.	do
18,883	165	176,233	498,345	3	5,433	4,433	1,000	do
35,674	15	24,435	1,168,611	3	7,808	5,496	2,310	do
15,231	44	105,826	561,886	1	486	4,379	Aucune.	do
7,728	Aucune.	Aucune.	285,978	Aucune.	Aucune.	Aucune.	do	do
67,024	43	51,412	1,569,992	14	32,974	33,594	6,957	do
144,386	176	265,469	4,810,453	23	48,907	34,448	14,458	do
594,108	1,136	1,704,368	18,862,191	98	216,262	206,310		
COMPAGNIES AMÉRICAINES.								
331,549	1,690	2,511,875	8,474,004	37	76,786	71,616	25,566	Aucune.
36,892	166	212,764	1,164,000	7	12,665	7,665	none.	5,000
189,033	235	528,569	4,760,000	11	28,100	27,000	10,100	2,000
172,796	773	2,254,800	5,592,610	15	41,000	35,000	6,000	Aucune.
43,529	99	1,036,500	1,926,000	Aucune.	1,000	Aucune.	do	do
50,690	620	1,462,500	1,926,000	1	48,907	1,000	do	do
47,391	575	577,338	1,693,816	10	11,500	12,200	4,000	1,000
225,342	210	1,224,000	6,700,000	19	32,915	16,535	17,380	5,000
17,868	1,602	2,293,298	4,914,400	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
192,604	1,602	2,293,298	5,000,378	18	37,200	35,200	3,000	do
69,639	519	728,748	2,636,525	10	29,196	22,196	7,000	do
113,222	519	1,269,455	3,285,775	5	6,000	5,000	Aucune.	do
2,410	28	111,500	111,500	Aucune.	Aucune.	Aucune.	do	do
1,492,315	7,327	14,740,367	42,861,508	133	276,062	232,412		

Primes de l'année.	Nombre des nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
\$		\$	\$		\$	\$	\$	Aucune.
511,235	3,345	4,608,913	15,777,197	59	93,800	81,800		
594,108	1,136	1,704,368	18,862,191	98	216,262	206,310		
1,492,315	7,327	14,740,367	42,861,508	133	276,062	232,412		
2,597,668	11,808	21,063,618	77,500,896	290	586,124	520,522		
RÉCAPITULATION.								
511,235	3,345	4,608,913	15,777,197	59	93,800	81,800		
594,108	1,136	1,704,368	18,862,191	98	216,262	206,310		
1,492,315	7,327	14,740,367	42,861,508	133	276,062	232,412		
2,597,668	11,808	21,063,618	77,500,896	290	586,124	520,522		

Compagnies Canadiennes.....
Compagnies Anglaises.....
Compagnies Américaines.....

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE—1874.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclama-tions payées.	Réclama-tions en suspens.	Réclama-tions contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
COMPAGNIES CANADIENNES.									
Canada	388,430	1,279	1,854,766	11,954,658	89	130,386	122,839	Pas de rapp.	Pas de rapp.
Cityens	29,519	221	358,689	1,154,769	6	4,500	4,500	3,500	Aucune.
Confédération	29,809	1,107	1,552,908	2,641,708	4	6,000	5,000	3,000	Aucune.
Mutual	56,136	1,702	798,117	1,813,292	6	5,000	5,000	3,000	do
Sun Mutual	56,982	321	523,842	1,786,092	5	6,000	3,000	3,000	do
Toronto	8,978	114	132,500	283,800	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	do
	638,854	3,744	5,259,822	19,634,319	110	155,386	140,339		
COMPAGNIES ANGLAISES.									
Briton Medical	49,899	155	209,783	1,636,769	10	37,524	52,106	Aucune.	Aucune.
Commercial Union	27,375	27	58,239	813,638	6	13,140	12,156	1,946	do
Edinburgh	24,969	5	14,113	808,339	4	Pas de rapp.	5,403	4,595	do
Association sur la vie d'Ecosse	136,179	111	183,478	4,115,282	28	64,722	64,944	20,440	do
Liverpool, Londres et Globe	12,252	21	28,500	354,800	1	1,037	1,037	Aucune.	do
London and Lancashire	20,485	237	377,200	939,439	1	5,000	Aucune.	5,000	do
North British and Mercantile	28,168	8	44,148	927,996	8	16,813	10,933	5,879	do
Positive Government	14,003	314	473,500	380,000	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	1,000
Queen	11,707	10	31,200	321,750	4	3,960	1,960	2,000	do
Reliance Mutual	19,931	77	106,500	521,913	3	3,500	1,000	2,500	do
Royal	33,670	25	73,895	1,147,295	10	25,706	19,206	6,500	do
Scottish Amicable	24,007	67	213,535	857,372	6	10,341	Aucune.	10,341	do
Scottish Provident	7,425	Aucune.	Aucune.	280,240	1	1,946	Aucune.	1,946	do
Scottish Provincial	64,866	18	26,234	1,499,972	8	17,160	19,441	5,703	do
Standard	143,681	168	271,828	4,839,715	36	77,555	64,940	12,615	do
Star	11,201	12	20,926	365,047	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	do
	629,808	1,255	2,143,080	19,863,867	126	278,404	255,072		
	339,687	1,315	1,902,172	8,941,479	34	56,183	59,750	24,321	Aucune.
Albana	35,540	277	358,097	6,753,000	8	14,638	14,638	1,000	do
Connecticut	208,369	869	389,942	6,753,000	8			Aucune.	
	191,652	660	1,797,500	5,071,630	14	41,500	27,500	14,000	aucune.
Equitable	63,939	339	564,000	2,139,500	2	6,000	Aucune.	6,000	Aucune.
Globe Mutual (Aucun rapport)	35,429	131	288,613	1,586,616	7	8,000	10,000	2,000	do
Metropolitan	245,517	486	1,152,935	7,036,000	14	60,776	75,950	Aucune.	do
National	28,691	322	463,000	848,187	3	5,000	3,000	2,000	do
New York	206,856	940	1,246,935	4,937,696	34	46,592	34,592	18,000	do
North Western	90,243	835	1,169,635	3,028,136	31	32,556	21,856	16,200	do
Phoenix	125,967	1,028	1,615,750	4,355,750	8	12,500	6,000	Aucune.	do
Travelers	3,888	55	143,000	125,500	Aucune.	Aucune.	Aucune.	do	do
Union Mutual									
Etats-Unis									
	1,575,748	6,755	11,705,319	46,218,139	163	297,245	272,826		

RÉCAPITULATION.

Compagnies Canadiennes	638,854	3,744	5,259,822	19,634,319	110	155,386	140,339		
Compagnies Anglaises	629,808	1,255	2,143,080	19,863,867	126	278,404	255,072		
Compagnies Américaines	1,575,748	6,755	11,705,319	46,218,139	163	297,245	272,826		
Totaux	2,844,410	11,754	19,108,221	85,716,325	399	731,035	668,237		

Albana	35,540	277	358,097	6,753,000	8	14,638	14,638	1,000	Aucune.
Connecticut	208,369	869	389,942	6,753,000	8			Aucune.	
	191,652	660	1,797,500	5,071,630	14	41,500	27,500	14,000	aucune.
Equitable	63,939	339	564,000	2,139,500	2	6,000	Aucune.	6,000	Aucune.
Globe Mutual (Aucun rapport)	35,429	131	288,613	1,586,616	7	8,000	10,000	2,000	do
Metropolitan	245,517	486	1,152,935	7,036,000	14	60,776	75,950	Aucune.	do
National	28,691	322	463,000	848,187	3	5,000	3,000	2,000	do
New York	206,856	940	1,246,935	4,937,696	34	46,592	34,592	18,000	do
North Western	90,243	835	1,169,635	3,028,136	31	32,556	21,856	16,200	do
Phoenix	125,967	1,028	1,615,750	4,355,750	8	12,500	6,000	Aucune.	do
Travelers	3,888	55	143,000	125,500	Aucune.	Aucune.	Aucune.	do	do
Union Mutual									
Etats-Unis									
	1,575,748	6,755	11,705,319	46,218,139	163	297,245	272,826		

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.—1875.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$	\$
COMPAGNIES CANADIENNES.									
Canada.....	431,478	1,593	2,443,311	13,430,082	73	113,360	109,463	51,008	Aucune.
Cityzens.....	37,787	115	166,732	1,128,371	11	20,000	18,000	2,000	do
Consolidation.....	101,834	1,005	1,383,915	3,422,915	6	6,500	5,000	5,000	do
Mutual.....	59,006	386	433,243	1,648,936	11	11,599	12,099	3,000	do
Stadacona.....	1,976	43	65,760	87,250	Aucune.	Aucune.	Aucune.	8,000	do
Sun Mutual.....	65,304	324	465,119	1,921,211	3	7,500	3,500	1,000	do
Toronto.....	9,871	113	120,531	318,531	3	4,000	3,000		
	707,256	3,579	5,077,601	21,957,286	107	162,959	151,512		
COMPAGNIES ANGLAISES.									
Briton Medical.....	43,561	60	88,633	1,404,927	17	46,449	24,549	19,467	2,433
Commercial Union.....	24,127	19	59,373	706,981	3	3,164	3,164	Aucune.	Aucune.
Edinburgh.....	25,947	3	6,570	808,379	2	Aucune.	11,187	do	3,650
Association sur la vie d'Ecosse.....	139,810	112	256,998	4,163,157	33	61,918	52,992	34,212	Aucune.
Liverpool, Londres and Globe.....	9,448	8	8,500	322,097	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
London and Lancashire.....	21,702	103	185,500	864,787	2	2,000	7,077	1,000	do
North British and Mercantile.....	27,112	10	18,728	901,226	5	12,433	13,448	Aucune.	4,666
Positive Government.....	10,679	115	158,500	283,853	3	8,000	2,353	1,000	do
Queen.....	11,657	7	26,973	361,747	4	10,500	8,647	4,000	do
Royal.....	20,516	82	136,100	689,967	5	16,370	10,870	5,500	do
Reliance Mutual.....	33,165	10	31,250	1,094,022	1	24,905	14,812	do	do
Scottish Amicable.....	23,660	27	59,519	812,982	7	8,370	10,651	do	do
Scottish Provident.....	7,313	Aucune.	Aucune.	Pas de rap.*	2	8,370	Aucune.	do	do
Scottish Provincial.....	59,438	do	do	1,388,566	5	10,741	8,589	do	do
Standard.....	151,373	348	578,242	5,022,565	30	89,764	41,012	48,751	do
Star..... (Aucun rapport)									
	609,508	904	1,614,886	18,735,226	119	295,587	217,701		
COMPAGNIES AMÉRICAINES.									
	328,737	971	1,469,082	8,967,672	42	92,635	95,941	Aucune.	Aucune.
ÉTATS.									
Atlantic.....	29,050	199	246,747	1,223,853	6	6,450	6,450	Aucune.	Aucune.
Connecticut.....	211,143	294	633,705	5,439,997	14	41,140	38,140	do	5,000
Equitable.....	180,232	478	1,038,305	5,332,945	21	41,570	33,570	8,000	Aucune.
Globe Mutual.....	20,249	30	114,000	472,000	2	24,000	24,000	24,000	do
Metropolitan.....	54,363	222	413,500	1,791,500	4	9,500	14,000	1,500	do
National.....	35,481	172	204,613	1,349,708	10	24,200	22,200	4,000	do
New York.....	226,430	327	768,435	6,000,000	18	49,535	13,095	19,440	17,000
North Western.....	35,697	218	335,980	1,015,706	3	3,000	3,000	2,000	Aucune.
Phœnix.....	179,047	571	678,277	3,982,782	23	54,350	58,350	3,000	do
Travelers.....	109,679	481	722,875	3,159,151	22	23,679	26,179	13,700	Aucune.
Union Mutual.....	133,315	1593	1,346,365	4,575,427	24	38,300	36,300	Aucune.	do
Etats-Unis.....	8,412	25	68,000	266,620	Pas de rap	Pas de rapp.	Pas de rapp.	Pas de rapp.	5,000
	1,551,835	4,571	8,041,894	43,596,361	199	408,359	349,225		

RÉCAPITULATION.

Compagnies Canadiennes.....	707,256	3,579	5,077,601	21,957,286	107	162,959	151,512		
Compagnies Anglaises.....	609,508	904	1,614,886	18,735,226	119	295,587	217,701		
Compagnies Américaines.....	1,551,835	4,571	8,041,894	43,596,361	199	408,359	349,225		
Totaux.....	2,868,599	9,054	14,734,381	84,288,883	425	866,905	718,438		

* D'après un état subséquent ce montant est de \$271,869.

† D'après l'état modifié de cette compagnie (voir page 58), ces chiffres devraient être 1,041 et 1,611,295 respectivement.

COMPAGNIES D'ASSURANCE SUR LA VIE.

LES RAPPORTS MARQUÉS † SONT INCORRECTS.

COMPAGNIES CANADIENNES.

Années.	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.
	\$		\$	\$		\$	\$
1869.....	164,910	831	1,156,855	5,476,358	35	61,300	Pas de rapport.
1870.....	203,922	1,062	1,684,456	6,404,437	41	87,977	Pas de rapport.
1871.....	291,897	1,677	2,623,944	8,711,111	42	85,200	86,328
1872.....	417,628	3,655	5,276,869	13,070,811	36	46,200	46,400
1873.....	511,235	3,345	4,608,913	15,777,197	59	93,800	81,800
1874.....	638,854	3,744	5,268,892	19,634,319	110	155,366	140,339
1875.....	707,266	3,579	5,077,601	21,967,296	107	162,969	151,512
Total.....	2,936,702	17,893	25,588,450	.....	430	692,822	508,379

COMPAGNIES ANGLAISES.

Années.	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.
	\$		\$	\$		\$	\$
1869.....	515,741	1,481	2,627,392	16,318,476	76	174,873	183,005
1870.....	531,260†	1,676†	1,637,493†	17,391,923†	87†	241,216	170,986†
1871.....	570,449	1,347	2,212,107	18,405,225	87	179,791	207,573
1872.....	596,982	1,212	1,896,635	19,268,166	125	274,434†	244,837
1873.....	594,108†	1,136†	1,704,398†	18,862,191†	98†	216,262	206,310†
1874.....	629,808	1,255	2,143,080	19,883,867	126	278,404	265,072
1875.....	699,508†	904†	1,614,666†	19,007,095†	119†	295,567†	217,701†
Total.....	4,047,846	8,410	13,865,951	.....	718	1,660,632	1,485,484

COMPAGNIES AMÉRICAINES.

Années.	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles.	Montant des polices nouvelles.	Montant des risques.	Nombre des polices échues.	Montant des polices échues.	Réclamations payées.
	\$		\$	\$		\$	\$
1869.....	557,708	4,191	9,069,895	13,885,249†	38	78,840	64,340
1870.....	739,175	4,819	8,962,727	15,898,363†	45	111,232	104,194
1871.....	990,698	4,383	8,486,575	16,709,499†	71	161,428	150,327
1872.....	1,260,912	6,469	13,886,597	34,905,707	99	187,208	165,241
1873.....	1,492,315	7,327	14,740,367	43,361,508	133	276,062	232,412
1874.....	1,575,748†	6,755†	11,705,319†	46,218,139†	163†	297,245†	272,552
1875.....	1,551,835	5,029	8,306,824	43,696,361	199†	406,369†	349,225†
Total.....	8,148,321	38,963	75,158,304	.....	748	1,620,374	1,338,565

TOTAUX POUR TOUTES LES ANNÉES DE 1869 À 1875 INCLUSIVEMENT.

Compagnies Canadiennes.	Compagnies Anglaises ...	Compagnies Américaines...	Grands totaux.....
\$	\$	\$	\$
2,936,702	17,893	25,588,450	692,822
4,047,846	8,410	13,865,951	1,660,632
8,148,321	38,963	75,158,304	1,620,374
15,131,869	65,266	114,602,705	3,873,828
			3,332,428

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE D'UNION MUTUELLE.

Le télégramme suivant a été reçu de H. S. Washburn, président de la susdite compagnie, en date de " Boston, 7 avril 1876."

" Nous avons découvert aujourd'hui une erreur dans notre rapport annuel à votre département pour l'année 1875. La réponse à la question deux devrait être: 1,253 polices au lieu de 795. La réponse à la question trois devrait être: \$1,936,795, au lieu de \$1,671,865."

Nous avons reçu subséquemment un rapport modifié dans ce sens, certifié par le président de la compagnie, et une lettre explicative de l'actuaire, en date de Boston, 11 avril 1876, conçue dans les termes suivants:—

" En examinant nos rapports, nous avons constaté que nous avons fait une erreur " cléricale en copiant le chiffre des opérations dans l'état de New-York au lieu de celui " du Canada. Les opérations totales en Canada sont indiquées comme suit dans le " premier rapport (voir page 27):—

" Nouvelle-Ecosse, 34 polices, assurance.....	\$41,620
" Nouveau-Brunswick, 170 polices, assurance.....	259,900
" Ile du Prince-Edouard, 12 do	12,000
" Terre-neuve, aucune	Aucune.
" Les deux Canadas, 579 polices, assurance.....	1,358,345

" C'est dans le dernier item que l'erreur a eu lieu. Les 579 polices d'assurance " pour le susdit montant sont réellement le chiffre de nos opérations dans l'Etat de " New-York, comme vous pourrez le voir en consultant le rapport de New-York " lorsqu'il sera publié. Cela fait un chiffre total de 795 polices d'assurance pour un " montant de \$1,671,865, tel qu'indiqué dans nos premiers rapports.

" Les chiffres ci-dessus pour la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile " du Prince-Edouard sont tous exacts; mais au lieu de 579 polices et d'un montant " d'assurance de \$1,358,345 dans les deux Canadas, il faudrait dire 1,037 polices d'assu- " rance représentant une somme de \$1,623,275. Ce résultat, joint aux opérations dans " les autres provinces, donne un total pour le Canada de 1,253 polices, représentant " un montant d'assurance de \$1,936,795, qui est le même que celui que je vous ai " indiqué par télégraphe * * * * *

" D. L. GALLUP,
" Actuaire."

En vertu de cette rectification, les chiffres relatifs à cette compagnie, aux pages 41 et 45, devraient être comme suit :

Nombre des polices.....	1,041
Montant.....	\$1,611,295

Ils sont indiqués dans une note au bas de la page. Cette rectification nous est parvenue trop tard pour pouvoir être faite dans ces tableaux, mais on en a tenu compte au sommaire, page 57.

COMPAGNIE DITE " SCOTTISH PROVIDENT."

Le montant des risques pour cette compagnie pour 1875 nous a été indiqué par un rapport subséquent comme étant de \$271,869. Cette rectification se trouve au sommaire, page 57.

ÉTATS PRÉPARÉS

PAR DIVERSES

COMPAGNIES D'ASSURANCE.

LISTE DES COMPAGNIES

AUTORISÉES A TRANSIGER DES AFFAIRES D'ASSURANCE CONTRE
LES **ACCIDENTS** ET DE **GARANTIE**, DANS LE CANADA,
POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

ACCIDENTS.

- La compagnie d'assurance contre les accidents du Canada.
- La compagnie d'assurance et de placement des Citoyens du Canada.
- La compagnie d'assurance mutuelle " Sun " de Montréal.
- La compagnie d'assurance sur la vie dite " Toronto et Tontine."
- La compagnie d'assurance " Travelers " de Hartford, Conn.

GARANTIE.

- La compagnie de garantie du Canada (Montréal).

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE " PLATE-GLASS."

- La compagnie d'assurance de New-York dite " The Metropolitan Plate-Glass Insurance Company of New York." Bureau principal en Canada, à Montréal.
(Pas de permis nécessaire.)

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE DU CANADA CONTRE
LES ACCIDENTS, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 OCT. 1875.

Nombre de polices émises.....	1,713	
Montant total des assurances effectuées.....		3,852,500 00
Revenu total, primes et intérêts.....		23,134 59
Capital souscrit.....		125,000 00
Capital versé.....		25,000 00

FEUILLE DE BALANCE.

RECETTES ET DÉPENSE.

Dt. Recettes :—

Primes.....	\$21,015 30	
Intérêt.....	2,119 29	
Profits et pertes.....	350 00	
		23,484 59
Capital.....		25,000 00
		48,484 59

Av. Déboursés :—

Frais d'exploitation.....	\$6,059 21	
Commissions.....	3,862 69	
		9,921 90
Dépenses préliminaires.....		1,094 26
Pertes.....		1,024 86
Balance.....		36,443 57
		48,484 59

ACTIF ET PASSIF.

Actif :—

Dépôt en effets du gouvernement dont la valeur actuelle dépasse ce montant.....		20,000 00
Actions de la banque de Montréal, coût.....		5,557 50
Argent en mains et en banque.....		4,071 07
Balances des agents, moins les frais de perception.....		1,937 96
(Ces items sont ceux que nous avons reçus).		
		31,544 53
Intérêt accumulé.....		441 90
Dépenses préliminaires.....		4,377 04
		36,385 47

Passif :

Capital versé.....		25,000 00
Primes sur polices non échues.....	\$5,840 00	
Pertes en cours de règlement.....	196 58	
		6,036 58
Surplus.....		5,348 89
		36,385 47

RESSOURCES FINANCIÈRES.

Capital souscrit (pas de transfert permis sans l'autorisation du bureau)..	125,000 00
Surplus, comme ci-dessus.....	5,348 89
	130,348 89

NATURE DES OPÉRATIONS.

Strictement limitées aux assurances contre les accidents.

A. T. GALT,
*Président.*ED. RAWLINGS,
Gérant et secrétaire.

MONTRÉAL, 21 janvier 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE "TRAVELERS" POUR
L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

ACCIDENTS.

Opérations en Canada :

Total des primes reçues durant l'année en Canada.....	70,346 97
Nombre des polices émises do do	8,423
Montant do do do	22,709,000 00
do des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada....	Inconnu.
Nombre de polices échues durant l'année en Canada.....	415
Montant do do do	31,533 65
do payé sur réclamations do do	26,533 65
do des réclamations en suspens, en do	5,000 00
do do contestées en do	5,000 00
Dépôts au département du Receveur-Général et autres placements canadiens— Voir l'état sur la vie.	

Opérations générales :

Actif de la compagnie.....	1,148,054 34
Passif de la compagnie, non compris la réserve de primes.....	98,500 00
Montant de la réserve de primes.....	169,417 45
Taux par cent, et échelle des décès sur laquelle cette réserve est basée—Echelle de la compagnie.	
Montant du fonds social de la compagnie } Montant versé..... } <i>Voir l'état sur la vie.</i>	
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	596,979 54
Nombre des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	32,857
Montant des polices émises par la compagnie durant l'année dans tous les pays.....	100,224,000 00
Nombre de polices échues durant l'année dans tous les pays	2,165
Montant des polices échues durant l'année.....	230,097 47
do dans tous les pays.....	90,736,550 00
Frais d'administration, agences, commissions, etc., etc.....	346,751 88

T. E. FOSTER,
Agent général.

MONTRÉAL, 21 janvier 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "SUN" DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DECEMBRE 1875.

DIVISION DES ACCIDENTS.

Nombre des polices émises en Canada durant l'année.....	1,020	
do non-prises	7	
Montant des polices émises en Canada durant l'année.....		1,217,500 00
Montant des polices non-prises.....		41,000 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....		1,176,500 00
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	1	
Montant de ces polices.....		1,000 00
Réclamations contestées en Canada.....		Aucune.

R. MACAULAY,
Secrétaire.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE ET DE PLACEMENT DES CITOYENS, POUR L'ANNÉE 1875

DIVISION DES ACCIDENTS.

Total des primes reçues en Canada durant l'année 1875.....		9,954 23
Nombre des polices émises durant l'année.....	703	
Montant de ces polices.....		1,439,000 00
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur.....		1,563,500 00
Nombre des polices échues durant l'année.....	79	
Montant de ces polices.....		2,773 71
Montant payé sur réclamations durant l'année.....		2,573 71
Montant des réclamations en suspens.....		200 00
Réclamations contestées.....		Aucune.
Frais d'administration, agences, commissions, etc., etc.....		1,186 94
Actif, passif, et placements compris dans le rapport des opérations sur la vie.....		

ARCHD. MCGOWN,
Secrétaire-trésorier.
EDWARD STARK,
Gérant.

Montréal, 1er février 1876.

RAPPORT DE LA COMPAGNIE DE GARANTIE DU CANADA, 31 OCTOBRE 1875, ÉTANT LA FIN DE SON ANNÉE FINANCIÈRE.

OPÉRATIONS.

Nombre des polices émises durant l'année	671	
Montant de ces polices.....		1,432,800 00
Montant total des polices en vigueur.....		3,160,900 00
Revenu total annuel (primes et intérêt).....		32,320 47
Nombre des réclamations durant l'année	11	
Réclamations contestées		Aucune.
Réclamations en cours de règlement.....	2	5,500 00

RAPPORT FINANCIER.

RECETTES ET DÉPENSE.

Argent reçu :—

Primes reçues dans l'année.....	29,831 88	
Intérêt sur placements.....	2,488 59	
		<u>32,320 47</u>
Capital versé		1,980 00
Divers		1,741 69
		<u>36,042 16</u>
Recettes pour 1875.....		38,293 94
Balance de l'année dernière.....		
		<u>74,336 10</u>

Débourrés :—

Pertes payées.....		7,400 71
Frais d'administration, y compris les salaires, les com- missions, etc.....	9,673 46	
Dividendes	2,581 00	
Dépenses préliminaires.....	726 00	
		<u>12,980 46</u>
Balance pour l'année.....		15,660 99
		<u>36,042 16</u>
Balance de l'année dernière.....		38,293 94
		<u>74,336 10</u>
Balance de	1874	38,293 94
Do	1875	15,660 99
		<u>53,954 93</u>

ACTIF ET PASSIF.

Actif.

Effets remis au gouvernement comme dépôt, valeur.....	33,399 99	
Bons de la corporation de Montréal.....	8,000 00	
Argent en main et en banque.....	8,619 51	
		<u>50,019 50</u>
Balances des agents (non compris les primes dues au bureau principal).....	1,956 52	
Mobilier de bureau, valeur actuelle.....	961 39	
Intérêt accumulé sur les placements	231 66	
Billets recevables.....	1,047 25	
		<u>4,196 82</u>
		<u>\$54,216 32</u>

Passif.

Capital versé.....	23,335 00
Réserves pour les primes non échues	12,000 00
Réclamations et engagements pas encore échus.....	6,500 00
Excédant.....	12,381 32
	<u>\$54,216 32</u>

RESSOURCES FINANCIÈRES DE LA COMPAGNIE.

Capital souscrit, 20 pour cent payé.....	116,675 00
Double responsabilité, soit.....	233,350 00
Ajouter le surplus ci-dessus.....	12,381 32
Total des ressources.....	\$245,731 32

Les actions ne peuvent être transférées sans l'assentiment du bureau.

NOTE.—7 janvier 1876.—Nous avons fait le dépôt de \$50,000 en effets du gouvernement, dont la valeur actuelle dépasse ce montant.

NATURE DES OPÉRATIONS.

Strictement limitées aux garanties.

A. T. GALT,
Président.
ED. RAWLINGS,
Gérant et secrétaire.

Montréal, 21 janvier 1876.

**RAPPORT DE LA COMPAGNIE DITE: "THE METROPOLITAN PLATH
GLASS INSURANCE COMPANY OF NEW YORK," LE 31 DÉC. 1875.**

Fonds social.....	100,000 00
do payé.....	100,000 00

Actif:—

Argent en caisse et entre les mains des agents ou autres personnes.....	8,681 17
Bons possédés par la compagnie, savoir: Effets du gouvernement des E.-U., 5-20, 1865, nouvelle émission, valeur au pair, \$83,800; valeur sur le marché.....	98,465 00
Prêts sur bons et hypothèques.....	Aucun.
Dettes sur d'autres garanties.....	90 00
Dettes pour primes.....	2,953 18
Autres valeurs.....	5,327 34
Total de l'actif.....	115,516 69

Passif:

Dettes réglées et non échues.....	1,117 62
Toutes autres réclamations contre la compagnie.....	533 62
Montant nécessaire pour les assurances sur les risques extérieurs....	10,423 94
Total du passif.....	12,075 18

Opérations en Canada pour l'année expirée le 31 déc. 1875:—

Polices émises.....	83
Montant de l'assurance.....	21,252 58
Primes reçues.....	1,399 43
Pertes payées.....	814 30
Montant des risques.....	19,640 08

Montréal, 20 janvier 1876.

R. JOHN LONSDALE,
Gérant, Canada.

LISTE DES COMPAGNIES

**AUTORISEES A TRANSIGER DES AFFAIRES D'ASSURANCE SUR LA
VIE DANS LE CANADA, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE
LE 31 DÉCEMBRE 1875.**

- La Compagnie d'assurance dite "Ætna," de Hartford, Conn.
 - La Compagnie d'assurance Mutuelle Agricole du Canada, London, Ont.
 - La Compagnie d'assurance dite "British American," Toronto.
 - La Compagnie d'assurance Agricole du Canada, Montréal.
 - La Compagnie d'assurance et de placements des Citoyens, du Canada.
 - La Compagnie d'assurance dite "Commercial Union," de Londres, Angleterre.
 - La Compagnie d'assurance dite "Guardian" sur la vie et contre le feu, de Londres, Angleterre.
 - La Compagnie d'assurance dite "Hartford," contre le feu, d'Hartford, Conn.
 - La Compagnie d'assurance dite "Imperial," de Londres, Angleterre.
 - La Compagnie d'assurance contre le feu sur les bâtisses isolées et des cultivateurs du Canada.
 - La Compagnie d'assurance Lancashire.
 - La Compagnie d'assurance de Liverpool, Londres et Globe.
 - La Corporation d'assurance de Londres, Angleterre.
 - La Compagnie d'assurance dite "National," (Montréal).
 - La Compagnie d'assurance dite "North British and Mercantile."
 - La Compagnie d'assurance dite "Northern," d'Aberdeen et Londres.
 - La Compagnie d'assurance Agricole d'Ottawa.
 - La Compagnie d'assurance dite "Phenix," de Brooklyn.
 - La Compagnie d'assurance dite "Phœnix," contre le feu, de Londres, Angleterre.
 - La Compagnie d'assurance Provinciale du Canada.
 - La Compagnie d'assurance contre le feu de Québec.
 - La Compagnie d'assurance dite "Queen," d'Angleterre, contre le feu et sur la vie.
 - La Compagnie d'assurance dite "Royal Canadian."
 - La Compagnie d'assurance dite "Royal," d'Angleterre.
 - La Compagnie d'assurance dite "Scottish Commercial," de Glasgow.
 - La Compagnie d'assurance dite "Scottish Imperial."
 - La Compagnie d'assurance dite "Stadacona," de Québec.
 - La Compagnie d'assurance dite "Western," de Toronto.
-

RELEVÉ

DES

ASSURANCES CONTRE LE FEU

ET

MARITIMES DE L'INTERIEUR EN CANADA,

POUR LES ANNEES 1869-1875.

COMPAGNIES CONTRE LE FEU.

Résumé des opérations d'assurance contre le feu, de toutes les compagnies en Canada.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "ETNA" DE HARTFORD, CONN., PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des risques.	Nombre de pertes durant l'année.	Montant des pertes payées.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.
1869	\$ 107,635	4,308	\$ 9,702,356	\$ 9,702,356	.....	\$ 82,299	\$ 14,667	\$ 14,667
1870	114,121	4,795	10,632,627	9,148,828	104	111,235	16,811	16,811
1871	153,751	7,068	16,098,727	12,261,341	122	116,943	11,000	1,500
1872	177,943	8,180	17,960,913	14,037,146	104	143,928	33,302	9,100
1873	188,929	8,242	16,268,520	14,528,548	154	182,368	4,600	1,800
1874	165,147	7,458	16,243,769	*12,000,000	136	103,364	17,769	none.
1875	152,835	Pas de rapport.	85,908,212	.....	.....	113,761	3,216	1,500
	1,058,361	.....	.....	.....	.....	853,398	.....	.....

* Estimées.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "AGRICULTURAL" DE WATERTOWN, N.Y., PERMIS LE 2 JUIN 1870.

Année	Primes	Nombre des polices	Montant des polices	Montant des risques	Nombre de pertes	Montant des pertes payées	Pertes en suspens	Pertes contestées
1870	5,431	2,260	2,261,200	2,019,100	2	100	Aucune.	Aucune.
1871	68,361	9,250	8,450,222	8,995,288	47	13,168	do	do
1872	73,613	9,642	8,566,421	12,761,524	130	33,616	1,600	do
1873	64,641	11,708	7,520,030	14,341,781	190	26,204	2,772	do
	212,046	.....	26,796,873	.....	.....	75,088	.....	.....

ASSOCIATION D'ASSURANCE DITE "AGRICULTURAL MUTUAL" DU CANADA, LONDON, ONT., PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Primes	Nombre des polices	Montant des polices	Montant des risques	Nombre de pertes	Montant des pertes payées	Pertes en suspens	Pertes contestées
1869	60,702	11,141	8,870,728	25,684,188	156	42,317	1,200	350
1870	71,135	12,319	10,289,787	28,195,473	210	64,078	3,500	2,500

1871
1872
1873
1874
1875

Année	Primes	Nombre des polices	Montant des polices	Montant des risques	Nombre de pertes	Montant des pertes payées	Pertes en suspens	Pertes contestées
1871	75,072	12,667	10,550,987	29,275,297	218	55,048	4,000	900
1872	62,807	11,602	9,704,577	30,643,730	219	50,166	Aucune.	1,600
1873	73,614	13,068	11,980,962	32,295,326	215	47,273	3,500	Aucune.
1874	74,377	14,101	12,954,387	34,756,276	212	45,047	5,600	1,200
1875	60,333	12,964	12,079,428	36,644,433	.....	59,423	10,413	3,292
	481,040	.....	76,430,866	.....	.....	363,351	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "ANDES" DE CINCINNATI, OHIO, PERMIS LE 3 JUIN 1871.

Année	Primes	Nombre des polices	Montant des polices	Montant des risques	Nombre de pertes	Montant des pertes payées	Pertes en suspens	Pertes contestées
1871	31,431	1,360	2,817,763	Pas de rapp.	Pas de rapp.	5,668	1,844	Aucune.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE, TORONTO, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Primes	Nombre des polices	Montant des polices	Montant des risques	Nombre de pertes	Montant des pertes payées	Pertes en suspens	Pertes contestées
1869	113,893	2,823	4,927,297	9,752,151	111	49,538	6,819	Aucune.
1870	114,377	7,005	12,530,097	10,584,788	133	61,636	27,953	do
1871	135,652	8,494	14,485,098	11,921,298	168	85,669	11,057	do
1872	174,047	10,036	17,690,658	14,040,912	223	89,828	43,125	do
1873	191,035	9,545	17,266,795	14,540,474	254	117,970	5,290	do
1874	194,077	10,036	20,195,582	17,596,658	213	92,346	10,242	do
1875	184,799	Pas de rapport.	18,583,493	16,346,820	.....	125,455	34,934	9,224
	1,109,020	.....	105,668,945	.....	.....	620,422	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE AGRICOLE DU CANADA, MONTRÉAL, PERMIS LE 23 MAI 1874.

Année	Primes	Nombre des polices	Montant des polices	Montant des risques	Nombre de pertes	Montant des pertes payées	Pertes en suspens	Pertes contestées
1874	109,892	15,000	Pas de rapport.	15,000,000*	146	41,317	Aucune.	Aucune.
1875	112,103	14,838	14,922,419	22,505,857	.....	63,437	do	do
	221,995	.....	14,922,419	.....	.....	104,754	.....	.....

* Estimé.

COMPAGNIE D'ASSURANCE ET DE PLACEMENTS DES CITOYENS DU CANADA, PERMIS LE 24 MARS 1875.

Année	Primes	Nombre des polices	Montant des polices	Montant des risques	Nombre de pertes	Montant des pertes payées	Pertes en suspens	Pertes contestées
1875	129,893	4,963	13,792,748	11,042,299	.....	62,632	1,900	Aucune.

COMPAGNIES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU.—Suite.

RÉSUMÉ des opérations d'assurance contre le feu, de toutes les compagnies en Canada.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "COMMERCIAL UNION," DE LONDRES, ANGLETERE, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des risques.	No. des pertes durant l'année.	Montant des pertes payées.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.
1869	\$ 81,890	3,707	\$ 8,025,190	\$ 7,160,785	70	\$ 38,223	\$ 5,135	\$ 15,853
1870	86,371	4,169	9,135,173	7,269,209	88	45,035	2,788	1,000
1871	80,162	4,007	8,782,850	7,353,591	106	85,252	Aucune.	1,779
1872	57,329	2,892	8,037,901	5,949,056	122	88,407	18,972	Aucune.
1873	29,782	1,466	4,699,384	4,038,016	34	31,766	800	do
1874	84,066	2,644	10,230,644	6,404,891	31	30,487	3,984	do
1875	127,253	Pas de rapp.	14,341,460	10,466,193	.....	65,287	5,968	4,000
	546,853	.....	63,252,402	.....	.....	384,446	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "GUARDIAN" SUR LA VIE ET CONTRE LE FEU, DE LONDRES, ANGLETERE, PERMIS LE 5 DÉCEMBRE 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des risques.	No. des pertes durant l'année.	Montant des pertes payées.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.
1869	3,156	159	993,760	569,100	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1870	8,780	442	2,148,875	1,245,275	2	1,300	do	do
1871	17,392	795	3,468,555	2,055,265	7	3,923	do	do
1872	22,947	1,366	5,911,107	3,631,047	24	22,910	do	do
1873	54,387	1,704	5,647,383	4,501,958	22	77,859	42,470	do
1874	51,225	1,343	4,025,345	4,533,912	25	34,465	4,000	do
1875	50,905	1,786	5,869,849	5,047,645	25	24,275	Aucune.	do
	218,792	.....	28,064,874	.....	.....	164,732	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "HARTFORD," CONTRE LE FEU, D'HARTFORD, CONN., PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Aucun rapport.	Aucun rapport.	Aucun rapport.	A. rapp.	A. rapp.	Aucune.	Aucune.
1869	57,531	Aucun rapport.	Aucun rapport.	do	29,198	29,198	9,325
1870	75,225	do	do	do	35,726	35,726	6,863

1871
1872
1873
1874
1875

Année	Aucun rapport.	Aucun rapport.	Aucun rapport.	A. rapp.	A. rapp.	Aucun rapport.	Aucun rapport.
1869	60,909	Aucun rapport.	Aucun rapport.	do	76,681	Aucun rapport.	Aucun rapport.
1870	80,687	do	do	do	86,795	do	4,000
1871	105,685	10,500*	3,000,000*	45	16,647	8,159	4,000
1872	90,902	8,000*	10,000,000*	80	39,719	20,661	Aucun rapport.
1873	96,054	Aucun rapport.	Aucun rapport.	.....	65,394	1,321	2,000
1874	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1875	564,997	.....	13,000,000	.....	350,160	.....	.....

* Estimé.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "HOME," DE NEW HAVEN, CONN., PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Aucun rapport.	Aucun rapport.	Aucun rapport.	A. rapp.	A. rapp.	Aucune.	Aucune.
1869	Aucun rapport.	Aucun rapport.	Aucun rapport.	4,094,534	60,691	2,383	7,615

COMPAGNIE D'ASSURANCE IMPERIAL, DE LONDRES, ANGLETERE, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Aucun rapport.	Aucun rapport.	Aucun rapport.	A. rapp.	A. rapp.	Aucun rapport.	Aucun rapport.
1869	64,522	2,991	7,622,301	6,314,617	54	27,587	1,400
1870	82,004	4,041	9,952,704	7,672,194	72	24,370	none.
1871	88,915	4,175	10,753,562	8,645,470	61	67,986	4,000
1872	102,750	4,217	11,762,584	9,292,004	100	80,965	10,700
1873	134,170	4,585	12,422,815	9,921,809	83	71,295	7,200
1874	134,794	4,554	12,302,987	10,452,343	81	68,886	none.
1875	126,945	5,021	11,989,093	10,117,243	.....	106,942	11,900
	731,640	.....	76,796,046	.....	.....	494,250	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE LE FEU SUR LES BATISSIS ISOIÉES ET DES CULTIVATEURS DU CANADA, PERMIS LE 4 JUILLET 1871.

Année	Aucun rapport.	Aucun rapport.	Aucun rapport.	A. rapp.	A. rapp.	Aucun rapport.	Aucun rapport.
1871	20,680	2,028	2,407,967	2,407,967	2	2,132	Aucun rapport.
1872	59,121	5,847	6,476,904	6,296,244	23	10,074	do
1873	55,623	5,966	10,500,000	10,500,000	70	20,249	do
1874	83,280	8,316	17,274,319	16,842,857	107	37,210	do
1875	92,351	Pas de rapport.	.....	.....	.....	44,546	do
	311,025	.....	23,339,344	.....	.....	114,211	.....

COMPAGNIES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU.

Résumé des opérations d'assurances contre feu, de toutes les compagnies en Canada.

COMPAGNIE D'ASSURANCE LANCASHIRE, PERMIS LE 7 AOUT 1869.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des risques.	No. des pertes pendant l'année.	Montant des pertes payées.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.
1869	\$ 40,487	2,090	4,273,264	3,912,369	44	29,368	\$ 3,537	\$ 3,000
1870	34,615	1,983	4,095,789	3,691,559	42	28,212	3,000	3,000
1871	32,567	1,905	3,641,367	3,230,342	23	25,055	3,000	3,000
1872	43,987	2,559	4,741,638	3,924,221	61	53,670	3,366	Aucune.
1873	66,733	3,223	5,585,137	4,624,547	97	46,802	6,852	2,000
1874	43,097	2,309	3,920,333	3,920,333	73	45,988	6,436	15,000
1875	71,455	3,516	6,762,635	5,872,600	.....	46,393	1,477	2,500
	393,915	.....	33,535,688	.....	.....	274,688	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE LIVERPOOL, LONDRES ET GLOBE, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

1869	286,398	14,038	26,744,988	23,480,172	255	183,579	35,008	7,763
1870	273,303	13,457	27,184,034	23,923,264	254	251,405	36,405	12,050
1871	263,696	13,157	27,165,768	25,115,754	248	219,563	13,580	2,750
1872	260,262	12,907	26,851,438	24,444,161	243	244,474	32,732	6,800
1873	268,632	11,129	23,549,017	22,331,200	230	136,608	5,847	10,800
1874	219,948	10,496	21,201,439	21,214,586	241	164,156	3,500	8,200
1875	188,480	8,117	15,375,888	18,393,820	.....	193,477	3,370	12,069
	1,700,719	.....	168,072,582	.....	.....	1,399,262	.....	.....

CORPORATION D'ASSURANCE DE LONDRES, ANGLETERRE, PERMIS LE 3 AOUT 1869.

1869	55,931	2,189	7,509,151	6,142,508	45	66,274	Aucune.	Aucune.
1870	56,496	2,079	8,103,802	6,124,090	33	33,221	15,900	do
1871	63,330	2,542	8,762,191	6,638,118	33	35,034	10,500	do
1872	67,385	2,452	9,277,300	6,926,874	64	84,493	7,500	do
1873	79,368	2,450	8,843,188	6,692,631	39	43,875	Aucune.	do
1874	60,086	1,948	6,863,945	5,557,985	45	56,724	do	do
1875	47,450	1,814	6,298,173	5,525,923	.....	16,544	do	do
	430,046	.....	55,687,750	.....	.....	336,165	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "NORTH BRITISH AND MERCANTILE," PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

1869	141,822	6,682	16,325,066	14,279,705	90	47,829	2,664	6,800
1870	168,500	10,151	21,642,755	16,877,683	144	115,967	7,946	Aucune.
1871	203,724	10,844	24,428,964	20,308,283	169	140,757	7,700	do
1872	235,290	11,362	26,316,373	22,268,269	177	119,605	2,214	do
1873	309,234	12,458	29,882,829	24,282,988	195	110,154	19,002	do
1874	322,516	11,998	31,039,837	26,665,943	200	157,391	10,916	3,000
1875	282,563	11,806	31,665,728	25,839,449	.....	220,639	25,132	5,000
	1,673,649	.....	181,301,552	.....	.....	912,342	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "NORTHERN," D'ABERDEEN ET LONDRES, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

1869	18,115	1,203	3,560,895	2,779,395	10	6,609	Aucune.	4,330
1870	25,252	1,586	4,392,057	3,623,417	18	2,781	4,500	Aucune.
1871	50,682	2,959	7,698,345	6,464,821	46	22,709	8,300	do
1872	69,905	3,788	9,648,940	7,645,182	56	60,948	3,600	13,000
1873	72,259	3,466	7,920,467	6,464,602	74	67,732	3,500	Aucune.
1874	76,397	4,025	9,286,707	7,482,018	82	35,269	8,242	2,000
1875	60,830	Pas de rapport.	7,280,312	.....	.....	44,184	2,505	4,000
	375,540	.....	42,487,411	.....	.....	240,222	.....	.....

COMPAGNIES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU.—*Suite.*

RESUMÉ des opérations d'assurance contre le feu, de toutes les compagnies en Canada.

COMPAGNIE D'ASSURANCE AGRICOLE D'OTTAWA, PERMIS LE 12 AOUT 1875.

—	Primes de l'année.	No. de polices nouvelles et renouvelées.	Montant des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des risques.	No. des pertes durant l'année.	Montant des pertes payés.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.
1875	\$ 7,947	1,789	\$ 1,673,070	\$ 1,657,770	.....	\$ 280	Aucune.	Aucune.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "PHENIX," DE BROOKLYN, E.-U., PERMIS LE 12 MAI 1874.

1875	15,506	Pas de rapport.	2,583,036	1,300,555	2,558	7,597	Aucune.
------	--------	-----------------	-----------	-----------	-------	-------	-------	---------

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "PHENIX," CONTRE LE FEU, DE LONDRES, ENGLETERRE, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

1869	86,081	2,887	9,309,690	9,309,690	38	23,819	Aucune.	1,075
1870	82,643	2,732	3,488,306	10,072,078	46	128,845	57,310	Aucune.
1871	80,132	2,907	4,345,133	10,463,153	29	37,226	Aucune.	10,000
1872	106,215	3,325	12,636,184	10,542,887	54	86,919	5,000	Aucune.
1873	188,403	4,022	13,353,670	12,391,647	44	53,009	4,039	do
1874	188,503	3,925	15,786,684	15,073,639	58	81,752	3,640	do
1875	162,030	3,680	15,864,769	15,630,067	.....	121,577	17,120	2,000
	866,008	.....	77,790,436	.....	.....	533,147	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE PROVINCIALE DU CANADA, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

1869	99,913	8,875	7,503,590	6,606,440	127	81,431	11,410	3,500
1870	97,633	9,034	7,660,992	7,000,000*	110	68,006	5,627	5,200
1871	171,514	9,910	15,283,494	9,500,000*	192	100,344	14,570	1,800
1872	161,158	9,894	10,589,098	Pas de rapport.	198	119,791	11,150	10,200
1873	190,857	11,139	10,589,098	10,853,771	268	106,512	11,728	13,000
1874	244,331	12,479	16,254,639	Pas de rapport.	211	117,386	8,525	8,875
1875	217,213	.....	15,849,417	13,616,380	.....	139,134	17,549	16,353
	1,182,619	.....	83,230,328	.....	.....	732,604	.....	.....

* Estimé.

COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE LE FEU, DE QUEBEC, PERMIS LE 31 MARS 1869.

1869	72,234	3,360	7,148,220	7,148,220	27	28,990	Aucune.	Aucune.
1870	72,725	3,526	6,919,300	Pas de rapport.	190	152,076	do	do
1871	73,602	3,654	7,352,776	do	60	17,582	15,675	1,800
1872	77,508	3,976	7,762,317	do	85	60,630	2,000	Aucune.
1873	75,169	3,546	6,764,498	6,809,256	78	57,606	Aucune.	do
1874	79,453	3,621	8,013,975	Pas de rapport.	61	27,840	12,000	do
1875	86,424	3,713	9,161,659	9,866,507	.....	61,658	Aucune.	do
	537,115	.....	53,122,745	.....	.....	406,382	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "QUEEN," D'ANGLETERRE, CONTRE LE FEU ET SUR LA VIE, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

1869	94,048	2,551	5,148,705	12,650,396	84	31,800	2,439	2,400
1870	106,616	2,919	6,303,775	9,623,168	72	56,251	42,408	700
1871	122,609	6,178	12,168,918	10,726,768	141	88,272	19,175	Aucune.
1872	160,550	6,902	14,710,632	12,261,313	113	101,478	20,010	do
1873	179,562	6,981	15,445,859	11,955,582	134	99,588	11,217	8,000
1874	163,329	6,362	13,783,765	11,250,420	164	126,903	15,285	980
1875	160,594	6,972	14,981,214	12,194,075	.....	123,729	4,526	14,010
	977,288	.....	82,543,168	.....	.....	628,991	.....	.....

COMPAGNIES D'ASSURANCE CONTRE LE FEU. — Suite.

Résumé des opérations d'assurance contre le feu, de toutes les compagnies en Canada.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "ROYAL" D'ANGLETERRE, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices de nouvelles et renouvelées.	Montant des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des risques.	Nombre de pertes pendant l'année.	Montant des pertes payées.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.
1869	\$ 241,683	11,636	\$ 30,330,965	21,777,606	137	124,328	\$ 24,719	\$ 2,650
1870	238,451	11,990	30,910,690	21,771,924	232	272,672	29,589	2,200
1871	262,509	12,779	31,851,153	21,846,337	216	181,486	6,255	Aucune.
1872	315,848	13,959	36,327,665	33,568,082	251	147,269	36,221	do
1873	371,045	13,523	35,687,177	34,153,739	218	167,868	2,635	do
1874	405,501	14,143	40,326,482	36,540,544	255	258,970	19,967	do
1875	361,514	13,420	38,502,854	32,768,805	.....	293,758	2,123	1,200
	2,196,551	.....	243,936,886	.....	.....	1,446,291	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "ROYAL CANADIAN," PERMIS LE 9 AOUT 1873.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices de nouvelles et renouvelées.	Montant des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des risques.	Nombre de pertes pendant l'année.	Montant des pertes payées.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.
1874	392,434	13,620	39,844,291	25,305,961	169	157,672	14,898	Aucune.
1875	331,291	Pas de rapport.	32,496,595	25,165,185	.....	383,433	Pas de rapport.	Pas de rapport.
	723,725	.....	72,340,886	.....	.....	541,105	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "SCOTTISH IMPERIAL," PERMIS LE 7 SEPTEMBRE 1869.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices de nouvelles et renouvelées.	Montant des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des risques.	Nombre de pertes pendant l'année.	Montant des pertes payées.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.
1869	4,878	259	903,540	845,640	Aucune.	Aucune.	Aucune.	4 mois seulement.
1870	22,267	1,549	4,233,068	3,103,146	25	17,134	10,000	5,000
1871	36,133	2,265	5,081,360	5,992,031	28	16,137	800	Aucune.
1872	55,132	3,354	8,139,333	5,247,390	75	45,029	28,517	5,000

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "SCOTTISH COMMERCIAL," DE GLASGOW, PERMIS LE 25 JUIN 1874.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices de nouvelles et renouvelées.	Montant des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des risques.	Nombre de pertes pendant l'année.	Montant des pertes payées.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.
1875	37,446	1,604	5,272,405	2,755,868	.....	9,977	314	Aucune.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "STADACONA" DE QUÉBEC, PERMIS LE 26 OCTOBRE 1874.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices de nouvelles et renouvelées.	Montant des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des risques.	Nombre de pertes pendant l'année.	Montant des pertes payées.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.
1874	21,918	584	2,124,620	2,124,620	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
1875	183,009	10,644	19,706,122	16,596,069	.....	54,854	2,263	5,411
	204,927	.....	21,830,742	.....	.....	54,854	.....	.....

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "WESTERN" DE TORONTO, PERMIS LE 1ER AOUT 1868.

Année	Primes de l'année.	Nombre des polices de nouvelles et renouvelées.	Montant des polices nouvelles et renouvelées.	Montant des risques.	Nombre de pertes pendant l'année.	Montant des pertes payées.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.
1869	154,680	9,289	12,640,769	10,149,917	145	73,840	11,865	4,000
1870	180,730	11,896	17,237,139	13,743,380	156	107,618	6,815	Aucune.
1871	227,698	13,028	18,841,232	15,355,262	236	155,564	15,106	do
1872	262,206	13,737	24,273,993	21,234,503	314	173,981	42,801	8,200
1873	256,698	11,738	19,367,910	16,233,200	220	138,039	5,919	4,600
1874	254,049	10,952	18,565,687	14,647,508	224	143,652	1,879	Aucune.
1875	252,355	Pas de rapport.	23,796,364	21,329,212	.....	146,402	26,508	9,500
	1,588,316	.....	134,723,094	.....	.....	947,096	.....	.....

RÉSUMÉ pour l'année 1869.

ASSURANCE CONTRE LE FEU EN CANADA.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles, y compris les renouvellements.	Montant des dites polices.	Montant des risques à date.	Pertes durant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$
COMPAGNIES CANADIENNES.								
Agricultural	60,702	11,141	8,870,728	25,684,188	156	42,317	1,200	350
British America	113,833	2,823	4,927,297	9,752,151	111	49,538	6,819	Aucune.
Provincial	99,913	8,875	7,563,590	6,608,440	127	81,431	11,410	3,500
Quebec	79,234	3,260	7,148,220	7,148,220	27	28,990	Aucune.	Aucune.
Western	154,080	9,289	12,640,769	10,149,917	145	73,840	11,865	4,000
89	501,362	41,090,604	59,340,916	59,340,916	276,116	276,116	276,116	15,853
COMPAGNIES ANGLAISES.								
Commercial Union	81,890	3,707	8,025,190	7,160,785	70	38,223	5,135	Aucune.
Guardian	3,156	1,159	993,760	569,100	Aucune.	Aucune.	Aucune.	15,853
Imperial	64,522	2,991	7,623,301	6,314,617	54	27,587	64	1,400
Lancashire	40,487	2,090	4,273,264	3,912,389	44	29,368	3,537	3,000
Liverpool, London and Globe	286,398	14,038	26,744,988	23,460,172	255	183,579	35,008	7,763
London	55,931	2,189	7,569,151	6,142,508	45	66,274	Aucune.	Aucune.
North British	141,822	6,682	16,325,068	14,279,705	90	47,829	2,664	4,800
Northern	18,115	1,203	3,560,895	2,779,595	10	6,609	Aucune.	4,350
Phoenix	86,081	2,887	9,309,690	9,309,690	38	23,819	do	1,075
Queen	94,048	2,551	5,148,705	12,650,396	84	31,800	2,489	2,400
Royal	241,683	11,636	30,330,965	27,777,606	137	134,323	24,719	2,650
Scottish Imperial	4,878	289	903,540	845,640	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.
COMPAGNIES AMÉRICAINES.	1,119,011	120,747,515	115,222,003	115,222,003	579,416	579,416	14,687	14,687
Etna	107,635	4,308	9,702,356	9,702,356	Pas de rapp.	82,299	9,325	Pas de rapp.
Hartford	57,531	Pas de rapp.	Pas de rapp.	Pas de rapp.	do	29,198	2,383	7,615
Home	165,166	do	do	4,094,534	do	60,691	.....	.....
90	1,765,539	171,540,475	188,359,809	188,359,809	172,188	172,188	1,027,720	1,027,720

RECAPITULATION.

Compagnies Canadiennes	501,362	41,090,604	59,340,916	59,340,916	276,116	276,116	.....	.....
Compagnies Anglaises	1,119,011	120,747,515	115,222,003	115,222,003	579,416	579,416	.....	.....
Compagnies Américaines	165,166	9,702,356	9,702,356	9,702,356	172,188	172,188	.....	.....
Totaux	1,765,539	171,540,475	188,359,809	188,359,809	1,027,720	1,027,720	.....	.....

RÉSUMÉ pour l'année 1870.

ASSURANCE CONTRE LE FEU EN CANADA.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles, y compris les renouvellements.	Montant des dites polices.	Montant des risques à date.	Pertes durant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$
COMPAGNIES CANADIENNES.								
Agricultural.....	71,135	12,319	10,289,787	28,195,473	210	64,078	3,500	2,500
British America.....	114,377	7,005	12,530,097	10,584,788	133	61,636	27,953	Aucune.
Provincial.....	97,633	9,034	7,660,992	7,000,000	110	68,006	5,627	5,200
Québec.....	72,725	3,526	6,919,300	Pas de rapp.	190	152,076	Aucune.	Aucune.
Western.....	180,730	11,898	17,237,139	13,743,380	156	107,618	6,815	Aucune.
	536,600		54,637,315	59,523,641		453,414		
COMPANIES ANGLAISES.								
Commercial.....	86,371	4,169	9,135,173	7,269,209	88	45,035	2,786	1,000
Guardian.....	8,780	442	2,148,875	1,245,275	2	1,300	Aucune.	Aucune.
Imperial.....	82,004	4,041	9,932,704	7,572,194	72	71,589	24,670	Aucune.
Lancashire.....	34,615	1,983	4,095,789	3,691,559	42	28,212	3,000	3,000
Liverpool, London and Globe.....	272,303	13,457	27,184,034	23,923,264	264	261,405	36,405	12,050
London.....	56,496	2,979	8,103,802	6,124,090	33	33,231	7,946	Aucune.
North British.....	168,000	10,151	21,624,755	16,877,693	144	115,967	4,500	do
Northern.....	26,252	1,886	4,382,057	3,623,417	18	2,781	do	do
Phoenix.....	82,643	2,732	3,488,306	10,072,078	46	128,845	57,310	do 700
Queen.....	106,616	2,919	6,303,775	9,623,168	72	56,251	42,408	2,200
Royal.....	238,451	11,990	30,910,590	27,777,924	232	272,692	29,589	2,200
Scottish Imperial.....	22,367	1,649	4,233,068	3,103,146	25	17,134	10,000	5,000
	1,185,598		131,570,928	120,903,017		1,024,362		
COMPAGNIES AMÉRICAINES.								
Ætna.....	114,121	4,795	10,632,627	9,148,828	104	111,235	16,811	16,811
Agricultural.....	5,431	2,250	2,261,200	2,019,100	2	100	Aucune.	Aucune.
Hartford.....	76,229	Pas de rapp.	Pas de rapp.	Pas de rapp.	Pas de rapp.	35,726	6,863	Pas de rapp.
	194,781		12,893,827	11,167,928		147,061		
RÉCAPITULATION.								
Compagnies Canadiennes.....	536,600		54,637,315	59,523,641		453,414		
Compagnies Anglaises.....	1,185,598		131,570,928	120,903,017		1,024,362		
Compagnies Américaines.....	194,781		12,893,827	11,167,928		147,061		
Total.....	1,916,779		199,102,070	191,594,586		1,624,837		

RÉCAPITULATION.

Compagnies Canadiennes.....	536,600		54,637,315	59,523,641		453,414		
Compagnies Anglaises.....	1,185,598		131,570,928	120,903,017		1,024,362		
Compagnies Américaines.....	194,781		12,893,827	11,167,928		147,061		
Total.....	1,916,779		199,102,070	191,594,586		1,624,837		

RÉSUMÉ pour l'année 1871.

ASSURANCE CONTRE LE FEU EN CANADA.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles, y compris les renouvellements.	Montant des dites polices.	Montant des risques à date.	Pertes durant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations enregistrées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$
COMPAGNIES CANADIENNES.								
Agricultural.....	78,072	12,687	10,550,987	29,275,397	218	55,048	4,000	900
British America.....	135,852	8,494	14,485,038	11,927,288	168	83,689	11,057	Aucune.
Isolated Risk.....	20,680	2,028	2,407,987	2,407,987	2	2,132	Aucune.	do
Provincial.....	171,514	3,910	15,283,494	9,500,000	192	100,944	14,570	1,000
Québec.....	73,602	3,654	7,352,776	Pas de rapp.	60	17,582	15,675	1,600
& Western.....	227,698	13,028	18,841,232	15,356,262	226	156,564	15,108	Aucune.
	707,418	.....	68,921,494	68,465,914	.....	414,339	.....	.....
COMPAGNIES ANGLAISES.								
Commercial Union.....	80,162	4,007	8,782,650	7,333,591	105	85,262	Aucune.	779
Guardian.....	17,392	795	3,468,555	2,035,265	7	3,323	do	Aucune.
Imperial.....	85,915	4,178	10,753,562	8,645,470	61	67,986	6,316	4,000
Lancashire.....	33,561	1,905	3,641,367	3,230,342	23	25,055	3,000	3,000
Liverpool, London and Globe.....	263,696	13,157	27,165,768	25,115,754	248	215,563	13,680	2,750
London.....	63,330	2,542	8,762,191	6,638,118	33	35,034	10,500	Aucune.
North British.....	203,724	10,844	24,428,954	20,308,283	169	140,757	7,700	do
Northern.....	50,682	2,959	7,698,345	6,464,821	46	22,709	325	do
Phoenix.....	80,133	2,907	4,345,133	10,483,153	29	37,926	Aucune.	10,000
Queen.....	122,609	6,178	12,168,918	10,726,788	141	89,272	19,175	Aucune.
Royal.....	262,509	12,779	31,651,153	27,846,337	216	181,486	6,265	do
Scottish Imperial.....	36,133	2,265	5,081,360	3,903,319	28	18,127	800	do
	1,289,846	.....	148,147,966	132,731,241	.....	922,400	.....	.....
	153,761	7,039	16,099,727	12,261,941	122	116,943	11,000	1,500
Agricultural.....	68,361	9,250	8,450,222	8,995,298	47	13,168	Aucune.	Aucune.
	31,431	1,360	.....	.....	.....	5,668	1,844	Aucune.
Hartford.....	60,909	Pas de rapp.	2,817,763	Pas de rapp.	Pas de rapp.	76,681	Pas de rapp.	Pas de rapp.
	314,452	.....	27,367,712	27,256,629	.....	221,460	.....	.....
RÉCAPITULATION.								
Compagnies Canadiennes.....	707,418	.....	68,921,494	68,465,914	.....	414,339	.....	.....
Compagnies Anglaises.....	1,289,846	.....	148,147,966	132,731,241	.....	922,400	.....	.....
Compagnies Américaines.....	314,452	.....	27,367,712	27,256,629	.....	212,460	.....	.....
Totaux.....	2,321,716	.....	244,437,172	228,453,784	.....	1,549,199	.....	.....

Andes.....	31,431	1,360	.....	.....	.....	5,668	1,844	Aucune.
Hartford.....	60,909	Pas de rapp.	2,817,763	Pas de rapp.	Pas de rapp.	76,681	Pas de rapp.	Pas de rapp.
	314,452	.....	27,367,712	27,256,629	.....	221,460	.....	.....
RÉCAPITULATION.								
Compagnies Canadiennes.....	707,418	.....	68,921,494	68,465,914	.....	414,339	.....	.....
Compagnies Anglaises.....	1,289,846	.....	148,147,966	132,731,241	.....	922,400	.....	.....
Compagnies Américaines.....	314,452	.....	27,367,712	27,256,629	.....	212,460	.....	.....
Totaux.....	2,321,716	.....	244,437,172	228,453,784	.....	1,549,199	.....	.....

RÉSUMÉ POUR l'année 1872.
ASSURANCE CONTRE LE FEU EN CANADA.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles y compris les renouvellements.	Montant des dites polices.	Montant des risques à date.	Pertes durant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations testées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$
COMPAGNIES CANADIENNES.								
Agricultural.....	62,807	11,602	9,704,577	30,642,125	219	50,165	Aucune.	1,600
British America.....	174,047	10,036	17,690,653	14,040,912	223	89,828	42,125	Aucune.
Isolated Risk.....	59,121	5,847	6,478,904	6,296,244	23	10,074	1,000	do
Provincial.....	161,158	9,894	10,589,098	No return.	188	119,791	11,160	10,200
Québec.....	77,508	3,976	7,762,317	No return.	85	60,680	2,000	Aucune.
Western.....	262,206	13,737	24,275,393	21,224,503	314	179,981	42,801	8,200
	796,847		76,499,542	72,203,784		510,469		
COMPAGNIES ANGLAISES.								
Commercial Union.....	57,329	2,892	8,037,301	5,949,056	122	88,407	18,972	Aucune.
Guardian.....	33,947	1,366	5,911,107	3,631,047	24	22,910	42,470	do
Imperial.....	109,750	4,217	11,762,584	9,292,004	100	80,965	21,520	10,700
Lancashire.....	48,967	2,659	4,741,638	3,294,231	61	53,670	3,386	Aucune.
Liverpool, London and Globe.....	260,362	12,907	26,857,438	24,444,161	242	244,474	37,732	6,800
London.....	67,385	2,452	9,277,303	6,926,874	64	84,493	7,500	Aucune.
North British.....	235,390	11,362	26,316,373	22,268,989	177	119,605	2,214	do
Northern.....	69,905	3,788	9,648,940	7,645,182	56	60,948	8,300	13,000
Phoenix.....	108,315	6,325	12,636,184	10,542,867	54	86,919	5,000	Aucune.
Queen.....	180,630	6,902	14,710,932	12,261,313	112	101,478	20,010	do
Royal.....	315,948	13,959	36,327,665	33,568,082	251	147,269	35,227	do
Scottish Imperial.....	55,192	3,354	8,139,333	5,247,390	75	45,029	28,517	5,000
	1,499,620		174,361,395	145,700,486		1,136,167		
COMPAGNIES AMÉRICAINES.								
Atlas.....	177,943	8,180	17,960,913	14,037,146	150	142,928	33,302	9,100
Agricultural.....	73,613	9,642	8,565,421	12,781,524	130	33,616	1,600	Aucune.
Harford.....	80,687	Pas de rapp.	Pas de rapp.	7,090,000	Pas de rapp.	86,795	Pas de rapp.	4,000
	332,243		26,526,334	33,818,670		263,339		

RÉCAPITULATION.

Compagnies Canadiennes.....	796,847	76,499,542	72,203,784	510,469	1,136,167	1,600
Compagnies Anglaises.....	1,499,620	174,361,395	145,700,486	1,136,167	1,136,167	5,000
Compagnies Américaines.....	332,243	26,526,334	33,818,670	263,339	86,795	4,000
	2,628,710	277,387,271	261,722,940	1,909,975	2,358,129	10,600

RÉSUMÉ pour l'année 1873.
ASSURANCE CONTRE LE FEU EN CANADA.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles, y compris les renouvellements.	Montant des dites polices.	Montant des risques à date.	Pertes durant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$
COMPAGNIES CANADIENNES.—1873.								
Agricultural.....	73,614	13,066	11,980,962	32,295,396	256	47,273	3,500	Aucune.
British America.....	191,085	9,545	17,256,795	14,540,474	254	117,970	5,290	do
Isolated Risk.....	55,623	5,956	5,816,689	10,500,000	70	20,249	Aucune	do
Provincial.....	190,827	11,139	10,589,098	10,855,771	268	106,512	11,728	13,000
Québec.....	45,189	3,546	6,784,498	6,609,256	78	57,608	Aucune.	Aucune.
Western.....	266,598	11,758	19,367,910	16,233,290	220	138,039	5,919	4,600
	842,896		71,775,952	91,032,187		487,649		
COMPAGNIES ANGLAISES.								
Commercial Union.....	29,732	1,466	4,699,384	4,038,016	34	31,765	800	Aucune.
Guardian.....	54,287	1,704	5,647,383	4,501,968	22	77,869	4,000	Aucune.
Imperial.....	134,710	4,585	12,432,815	9,921,909	83	71,295	5,318	7,200
Lancashire.....	66,733	3,223	5,595,137	4,624,547	97	46,802	6,862	2,000
Liverpool, London and Globe.....	268,632	11,129	23,549,017	22,331,200	230	136,608	5,647	10,800
London.....	79,368	2,450	8,843,188	6,682,531	39	43,875	Aucune.	Aucune.
North British.....	309,234	12,468	29,882,839	24,232,988	195	110,154	19,002	do
Northern.....	72,359	3,456	7,920,487	6,464,602	74	67,722	3,650	do
Phoenix.....	158,403	4,022	15,369,670	12,391,647	44	53,009	4,039	do
Queen.....	179,532	6,981	15,445,859	11,955,532	134	99,568	11,217	8,000
Royal.....	371,045	13,523	35,687,177	34,153,739	218	167,868	2,635	Aucune.
Scottish Imperial.....	59,050	3,432	7,538,200	6,243,400	56	60,811	3,470	1,500
	1,773,265		172,531,126	147,602,019		967,316		
COMPAGNIES AMÉRICAINES.								
Zehns.....	183,929	8,242	16,268,820	14,528,848	154	182,388	4,600	1,900
Agricultural.....	64,641	11,708	7,520,030	14,341,781	190	28,204	2,772	Aucune.
Hartford.....	103,685	10,500	3,000,000	11,250,000	45	16,647	8,169	4,000
	352,255		26,788,850	40,120,629		227,219		
	2,968,416		271,095,928	278,754,835		1,682,184		

RECAPITULATION.

Compagnies Canadiennes.....	842,896	71,775,952	91,032,187	487,649
Compagnies Anglaises.....	1,773,265	172,531,126	147,602,019	967,316
Compagnies Américaines.....	352,255	26,788,850	40,120,629	227,219
	2,968,416	271,095,928	278,754,835	1,682,184

RÉSUMÉ pour l'année 1874.

ASSURANCE CONTRE LE FEU EN CANADA.

	Primes de l'année.	Nombre des polices nouvelles, y compris les renouvellements.	Montant des dites polices.	Montant des risques à date.	Pertes durant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations en suspens.	Réclamations contestées.
	\$	\$	\$	\$			\$	\$
COMPAGNIES CANADIENNES.—1874.								
Agricultural	74,377	14,101	12,954,387	34,756,276	212	45,047	5,600	1,200
British America	194,077	10,036	20,195,582	17,896,653	213	92,346	10,242	Aucune.
Canada Agricultural	109,892	15,000	No return.	15,000,000	146	41,317	Aucune.	do
Isolated Risk	83,250	8,316	8,635,784	17,274,319	107	37,210	2,229	8,875
Provincial	244,331	12,479	16,254,639	Pas de rapp.	211	117,886	8,525	Aucune.
Québec	79,453	3,621	8,013,975	do	61	27,840	12,000	do
Stadacona	21,918	584	2,124,620	2,124,620	Aucune.	Aucune.	1,879	do
Western	254,049	10,952	18,565,687	14,647,508	234	143,652	1,879	do
Royal Canadian	392,434	13,620	39,944,291	25,305,961	169	157,672	14,898	do
	1,453,781	.....	126,589,965	126,705,337	.....	662,470	.....	.....
COMPAGNIES ANGLAISSES.								
Commercial Union	84,066	2,644	10,230,644	6,404,891	31	30,467	3,884	Aucune.
Guardian	51,225	1,345	4,025,345	4,533,912	25	34,465	25	do
Imperial	134,794	4,554	12,302,987	10,452,343	81	68,886	17,461	do
Lancashire	43,097	2,309	4,463,858	3,920,333	73	45,088	6,436	15,000
Liverpool, London and Globe	219,948	10,496	21,201,439	21,214,586	241	164,156	3,500	8,200
London	60,086	1,948	6,863,945	6,557,855	45	56,724	Aucune.	Aucune.
Northern	322,516	11,998	31,039,637	26,665,943	200	157,391	10,916	3,000
North British	76,397	4,025	9,266,707	7,482,018	82	35,269	8,242	2,000
Phoenix	186,503	3,925	16,785,684	15,073,539	58	81,752	3,640	Aucune.
Queen	163,329	6,362	13,783,765	11,250,420	164	126,803	15,285	986
Royal	405,801	14,143	40,326,482	36,540,544	255	258,970	19,967	Aucune.
Scottish Imperial	60,011	3,409	7,052,547	5,992,041	101	60,035	8,762	3,000
	1,809,473	.....	177,348,240	155,088,455	.....	1,120,106	.....	.....
	168,147	7,458	18,243,769	13,550,427	135	103,864	17,769	Aucune.
<i>Hartford</i>	90,902	8,000	10,000,000	11,500,000	80	39,719	20,661	Pas de rapp.
	259,049	.....	25,243,769	25,050,427	.....	143,583	.....	.....
RÉCAPITULATION.								
Compagnies Canadiennes	1,453,781	.....	126,589,965	126,705,337	.....	662,470	.....	.....
Compagnies Anglaises	1,809,473	.....	177,348,240	155,088,455	.....	1,120,106	.....	.....
Compagnies Américaines	259,049	.....	25,243,769	25,050,427	.....	143,583	.....	.....
Totaux	3,522,303	.....	329,178,974	306,844,219	.....	1,926,159	.....	.....

Hartford

RÉSUMÉ pour l'année 1875.

ASSURANCE CONTRE LE FEU EN CANADA.

	Primes de l'année.	Nombre de polices nouvelles, y compris les renouvellements.	Montant des dites polices.	Montant des risques à date.	Pertes durant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations suspens.	Réclamations contestées.
	\$		\$	\$		\$	\$	\$
COMPAGNIES CANADIENNES.								
Agricultural.....	60,333	12,984	12,079,428	36,644,433	.....	59,423	10,413	3,292
British America.....	184,789	Pas de rapp.	18,583,483	16,346,820	.....	125,435	34,334	9,224
Canada Agricultural.....	112,103	14,938	14,922,419	22,505,357	.....	63,437	Aucune.	Aucune.
Citizens'.....	129,693	4,963	13,792,748	11,042,299	.....	62,632	1,900	do
Isolated Risk.....	92,351	Pas de rapp.	Pas de rapp.	16,842,857	.....	44,546	3,743	do
Ottawa Agricultural.....	7,947	1,759	1,673,070	1,657,770	.....	280	Aucune.	do
Provincial.....	217,413	Pas de rapp.	15,349,417	13,615,880	.....	138,134	17,549	16,353
Québec.....	86,424	3,713	9,161,659	9,985,507	.....	61,658	Aucune.	Aucune.
Royal Canadian.....	331,291	Pas de rapp.	32,495,595	25,165,185	.....	383,433	Pas de rapp.	Pas de rapp.
Stadacona.....	183,009	10,644	19,708,122	15,596,069	.....	54,854	2,263	5,411
Western.....	252,355	Pas de rapp.	23,196,364	21,329,212	.....	146,402	26,508	9,600
	1,657,718	.....	161,561,305	191,732,389	.....	1,143,234	.....	.....
COMPAGNIES ANGLAISES.								
Commercial Union.....	127,253	Pas de rapp.	14,341,460	10,466,193	.....	65,287	5,968	4,000
Guardian.....	50,905	1,796	5,869,849	5,047,645	.....	24,275	Aucune.	Aucune.
Imperial.....	126,945	5,021	11,949,083	10,117,243	.....	105,942	10,450	11,900
Lancashire.....	71,485	3,516	6,782,635	5,872,600	.....	45,393	1,477	2,500
Liverpool, London and Globe.....	138,480	8,117	15,376,898	18,333,820	.....	199,477	3,370	12,069
London.....	47,450	1,814	6,298,173	5,529,923	.....	16,644	Aucune.	Aucune.
North British.....	292,553	11,806	31,665,728	26,339,449	.....	220,639	28,192	5,000
Northern.....	60,830	Pas de rapp.	7,280,312	44,184	.....	44,184	2,505	4,000
Phoenix.....	162,030	3,680	15,864,769	13,630,067	.....	121,577	17,120	2,000
Queen.....	160,594	6,972	14,981,214	12,194,075	.....	123,729	4,526	14,010
Royal.....	361,514	13,420	38,502,854	32,768,805	.....	283,768	2,123	1,200
Scottish Imperial.....	46,250	Pas de rapp.	4,795,791	4,795,791	.....	33,830	900	1,291
Scottish Commercial.....	37,448	1,604	5,272,405	2,755,868	.....	9,977	314	Aucune.
	1,683,715	.....	166,954,078	154,627,791	.....	1,299,612	.....	.....
	152,635	Pas de rapp.	Pas de rapp.	12,000,000	.....	113,761	3,216	1,500
Hartford.....	96,084	do	do	6,000,000	.....	66,394	1,321	2,000
Phoenix.....	15,506	do	2,583,036	1,300,555	.....	2,558	7,697	Aucune.
	264,395	.....	2,583,036	19,300,555	.....	181,713	.....	.....
RÉCAPITULATION.								
Compagnies Canadiennes.....	1,657,718	.....	161,561,305	191,732,389	.....	1,143,234	.....	.....
Compagnies Anglaises.....	1,683,715	.....	166,954,078	154,627,791	.....	1,299,612	.....	.....
Compagnies Américaines.....	264,395	.....	2,583,036	19,300,555	.....	181,713	.....	.....
Totaux.....	3,605,828	.....	331,098,419	365,660,735	.....	2,624,559	.....	.....

COMPAGNIES AMÉRICAINES.

États.....	152,635	Pas de rapp.	Pas de rapp.	12,000,000	.....	113,761	3,216	1,500
Hartford.....	96,084	do	do	6,000,000	.....	66,394	1,321	2,000
Phoenix.....	15,506	do	2,583,036	1,300,555	.....	2,558	7,697	Aucune.
	264,395	.....	2,583,036	19,300,555	.....	181,713	.....	.....

SOMMAIRE d'assurance contre le feu en Canada, pour les années 1869-1875.

Année.	Primes de l'année.	Montant des polices.	Montant des risques à date.	Réclamations payées.
COMPAGNIES CANADIENNES.	\$	\$	\$	\$
1869.....	501,362	41,090,604	59,340,916	276,116
1870.....	536,600	54,637,315	59,523,641†	453,414
1871.....	707,418	68,921,494	68,465,914†	414,339
1872.....	796,847	76,499,542	72,203,784†	510,469
1873.....	842,896	71,775,952	91,032,187†	487,649
1874.....	1,453,781	126,588,965	126,705,337†	662,470
1875.....	1,657,718	161,561,305†	191,732,389	1,143,234
	6,496,622	601,075,177	.....	3,947,691
COMPAGNIES ANGLAISES.				
1869.....	1,119,011	120,747,515	115,222,003	579,416
1870.....	1,185,398	131,570,928	120,903,017	1,024,362
1871.....	1,299,846	148,147,966	132,731,241	922,400
1872.....	1,499,620	174,361,395	145,700,486	1,136,167
1873.....	1,773,265	172,531,126	147,602,019	967,316
1874.....	1,809,473	177,346,240	155,088,455	1,120,106
1875.....	1,683,715	166,954,078†	154,627,791	1,299,612
	10,370,328	1,091,659,248	.....	7,049,379
COMPAGNIES AMÉRICAINES.				
1869.....	165,166†	9,702,356†	13,796,890†	172,188
1870.....	194,781	12,893,827†	11,167,928†	147,061
1871.....	314,452	27,367,712†	27,256,629†	212,460
1872.....	332,243	26,526,334†	33,818,670	263,339
1873.....	352,255	26,788,850	40,120,629	227,219
1874.....	259,049	25,243,769	25,050,427	143,583
1875.....	264,395	2,583,036†	19,300,555	181,713
	1,882,341	131,105,884	.....	1,347,563
TOTAUX POUR TOUTES LES ANNÉES DE 1869 À 1875, INCLUSIVEMENT.				
Compagnies Canadiennes.....	6,496,622	601,075,177	.....	3,947,691
do Anglaises.....	10,370,328	1,091,659,248	.....	7,049,379
do Américaines.....	1,882,341	131,105,884	.....	1,347,563
Grand totaux.....	18,749,291	1,823,840,309	.....	12,344,633

† Les rapports marqués ainsi sont imparfaits.

LISTE DES COMPAGNIES

DUEMENT AUTORISÉES A FAIRE DES OPÉRATIONS D'ASSURANCE
MARITIME DE L'INTERIEUR, EN CANADA,
POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

La compagnie d'assurance dite "Ætna" d'Hartford, Conn.
La compagnie d'assurance dite "Anchor Marine," Toronto.
La compagnie d'assurance dite "British America," Toronto.
La compagnie d'assurance dite "British and Foreign Marine."
La compagnie d'assurance et de placements des Citoyens du Canada.
La compagnie d'assurance dite "Phenix" de Brooklyn.
La compagnie d'assurance dite "Provincial" du Canada.
La compagnie d'assurance dite "Western," Toronto.

OPÉRATIONS D'ASSURANCE MARITIME DE L'INTÉRIEUR EN CANADA POUR L'ANNÉE 1865.

	Primes nettes reçues.	Nombre des polices nouvelles.	Montant brut des dites po- lices.	Montant net des risques à date.	Montant net des pertes payées.	Pertes en suspens.	Pertes contestées.	Observations
COMPAGNIES CANA- DIENNES.								
Anchor Marine	\$ 21,772	1,654	6,075,718	2,593	10,684	\$ 6,846	\$	
British America	26,627	Aucune.	3,671,572	332,560	40,701	†	†	† Y compris dans les rap- ports du feu.
Citizens	Permis, mais n'a fait aucune opération.				4,800	†	†	• Payées et encourues.
Provincial	18,336	No return.	1,608,737	95,250	*17,877	†	†	
Royal Canadian	68,644	1,949	4,488,928	472,720	17,996	†	†	
Western	81,415	Aucune.	3,181,327	198,184				
Totaux	216,794		19,026,182		92,058			
COMPAGNIES ANGLAISES.								
British & Foreign	1,711	126	252,227	Aucune.	20	Aucune.	Aucune.	
COMPAGNIES AMÉRI- CAINES.								
Etna	1,986	Pas de rapport	Pas de rapport	Pas de rapport	3,990	Aucune.	Aucune.	
Phoenix	29,513	do	2,414,041	108,960	8,676	do	do	
Totaux	31,499		2,414,041		12,666			

RÉCAPITULATION.

Compagnies Canadiennes	216,794	19,026,182	92,058
Compagnies Anglaises	1,711	252,227	20
Compagnies Américaines	31,499	2,414,041	12,666
Totaux	250,004	21,693,450	104,744

OPÉRATIONS d'assurance contre le feu et maritime dans tous les pays par les compagnies canadiennes pour l'année 1875.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "BRITISH AMERICA," TORONTO.							
Nature des opérations.	Primes nettes reçues.	Montant brut des polices, nouvelles et renouvelées.	Montant net des risques à date.	Pertes nettes payées.	Pertes nettes non payées.	Date du rapport.	Observations.
Assurance contre le feu	\$ 412,354	\$ 38,777,684	\$ 30,570,359	\$ 177,694	\$ 32,979		
Maritime de l'intérieur.....	48,149	6,122,137	602,640	63,185			
Maritime (océanique).....	46,996	2,993,121	261,500	30,689			
	509,499	47,892,952	31,434,499	271,708	32,979	31 Déc.	
COMPAGNIE D'ASSURANCE PROVINCIALE DU CANADA.							
Assurance contre le feu	217,213	14,522,701	13,615,880	139,135	33,903		
Maritime (en général).....	18,336	1,608,737	95,250	4,800			
	235,549	16,131,438	13,711,130	143,935	33,903	31 Déc.	
COMPAGNIE D'ASSURANCE "DITE ROYAL CANADIAN," DE MONTREAL.							
Assurance contre le feu.....	1,076,626	93,715,045	80,359,123	*619,422			*Payées et encourues.
Maritime de l'intérieur.....	144,286	10,069,933	1,110,372	*56,079			do
Maritime (océanique).....	50,170	10,130,861	40,000	33,189			
	1,271,082	113,905,839	81,509,495	708,690		31 Déc.	
COMPAGNIE D'ASSURANCE DITE "WESTERN," TORONTO.							
Assurance contre le feu.....	600,984	58,411,513	46,600,939	263,087	36,008		
Maritime de l'intérieur.....	24,109	10,059,361	251,484	77,576			
Maritime (océanique).....	11,933	1,023,286	12,100	3,834			
	737,046	69,494,160	46,864,423	344,497	36,008	31 Déc.	

LISTE DES COMPAGNIES D'ASSURANCE AUTORISÉES A FAIRE LES OPÉRATIONS EN CANADA EN VERTU DES ACTES CONCERNANT LES COMPAGNIES D'ASSURANCE (31 V., CH. 48, 34 V., CH. 9, ET 38 V., CH. 20.)

Nom de la compagnie.	Agent en chef.	Résidence.	Date de l'autorisation.	Nature des opérations.
Accident.....	Edward Rawlings.....	Montréal.....	23 avril 1874.....	Accident.
Adna, sur la vie.....	Robt. Wood.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Feu et maritime de l'intér.
Agric. Mutual.....	W. H. Orr.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Vie.
Agricultural Mutual.....	D. C. Macdonald.....	London, Ont.....	31 mars 1874.....	Maritime de l'intérieur.
Anchor Marine.....	Hugh Scott.....	Toronto.....	11 septembre 1868.....	Vie.
Atlantic Mutual.....	Winford York.....	Toronto.....	1er août 1868.....	Feu et maritime de l'intér.
British America.....	F. A. Ball.....	Montréal.....	16 avril 1872.....	Maritime de l'intérieur.
British and Foreign Marine.....	Gillespie, Moffatt et Cie.....	Montréal.....	22 août 1870.....	Vie.
Briton Medical and General Life.....	J. B. M. Chipman.....	Montréal.....	23 mai 1874.....	Feu.
Canada Agricultural.....	Ed. H. Goff.....	Montréal.....	5 septembre 1872.....	Garantie.
Garantie du Canada.....	Ed. Rawlings.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Vie.
Canada sur la vie.....	A. G. Ramsay.....	Hamilton.....	14 juillet 1873.....	Vie et accident.
D'assurance de placement des Citoyens.....	Ed. Stark.....	Montréal.....	24 mars 1875.....	Feu et maritime de l'intér.
Union Commercial.....	Ed. Stark.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Feu et vie.
Confédération, sur la vie.....	Fred. Cole.....	Montréal.....	26 septembre 1871.....	Vie.
Connecticut Mutual, sur la vie.....	J. K. Macdonald.....	Toronto.....	1 ^{er} août 1868.....	Vie.
Edinburgh, sur la vie.....	Robt. Wood.....	Montréal.....	1 ^{er} août 1868.....	Vie.
Équitable, sur la vie.....	D. Higgins.....	Toronto.....	1 ^{er} août 1868.....	Vie.
Globe Mutual, sur la vie.....	R. W. Gate.....	Montréal.....	28 septembre 1868.....	Vie.
Guardian.....	B. H. Prang.....	Toronto.....	11 juin 1873.....	Vie.
Hartford, contre le feu.....	R. Simms et Geo. Denholm.....	Montréal.....	15 décembre 1868.....	Feu.
Imperial.....	Robt. Wood.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Feu.
Isolated Risk.....	W. H. Rinfoul.....	Toronto.....	4 juillet 1871.....	Feu.
Association of Scotland, sur la vie.....	Jno. Maughan, fils.....	Toronto.....	7 août 1869.....	Feu.
Liverpool, London and Globe.....	S. C. Duncan Clark.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Vie.
London and Lancashire.....	Richard Bull.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Feu et vie.
Métropolitain, sur la vie.....	Geo. F. G. Smith.....	Montréal.....	3 août 1869.....	Feu.
National, sur la vie.....	Romeo H. Stephens.....	Montréal.....	19 août 1868.....	Vie.
New York, sur la vie.....	Wm. Robertson.....	Montréal.....	22 octobre 1872.....	Vie.
North British and Mercantile.....	T. A. Temple.....	St. Jean, N.B.....	11 juin 1869.....	Vie.
North Western Mutual, sur la vie.....	Wm. Powis.....	Hamilton.....	22 août 1871.....	Vie.
Agricole d'Ottawa.....	Walter Burke.....	Montréal.....	28 août 1868.....	Vie.
Phoenix de Brooklyn.....	McDougall et Davidson.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Feu et vie.
Phoenix, contre le feu—Angleterre.....	McDougall et Davidson.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Feu.
Positive, sur la vie.....	Taylor, Frères.....	Montréal.....	18 août 1871.....	Vie.
Provincial.....	M. W. Mills.....	Toronto.....	18 août 1871.....	Vie.
Queen.....	Jas. Blackburn.....	Ottawa.....	12 août 1875.....	Feu.
Contre le feu—Québec.....	Robt. Hampson.....	Montréal.....	12 mai 1874.....	Feu et maritime de l'intér.
Reliance Mutual, sur la vie.....	Gillespie, Moffatt et Cie.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Vie.
Royale Canadienne.....	Simpson et Bethune.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Vie.
Royale.....	F. C. Ireland.....	Montréal.....	19 décembre 1873.....	Vie.
Amicable Ecosaise.....	Arthur Harvey.....	Toronto.....	1er août 1868.....	Feu et maritime de l'intér.
Commerciale Ecosaise.....	W. L. Fisher.....	Québec.....	31 mars 1869.....	Feu.
Impériale Ecosaise.....	A. M. Forbes.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Feu et vie.
Provinciale Ecosaise.....	Fred. Stancilff.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Vie.
Stadacona.....	L. H. Routh et Wm. Tatley.....	Montréal.....	9 août 1873.....	Vie.
Standard.....	Cep. W. Ford.....	Montréal.....	15 novembre 1869.....	Feu et vie.
Star.....	Lawrence Buchan.....	Toronto.....	25 juin 1874.....	Feu.
Sur la vie—Toronto.....	Taylor, Frères.....	Montréal.....	7 septembre 1869.....	Feu.
Travelers.....	James Croil.....	Montréal.....	3 septembre 1869.....	Feu.
Union Mutual.....	Geo. W. Ford.....	Montréal.....	21 août 1868.....	Vie.
Etats-Unis.....	C. W. A. Lindsey.....	Québec.....	26 octobre 1874.....	Feu.
De l'Ouest.....	W. M. Ramsay.....	Montréal.....	20 août 1875.....	Vie.
	A. W. Lauder.....	Toronto.....	1er août 1868.....	Vie.
	M. H. Gault.....	Montréal.....	4 décembre 1868.....	Vie.
	Arthur Harvey.....	Toronto.....	9 mai 1871.....	Vie et accident.
	T. E. Foster.....	Montréal.....	24 juin 1874.....	Vie et accident.
	John Tilton.....	Ottawa.....	1er août 1868.....	Vie et accident.
	Geo. W. Liddell.....	Montréal.....	12 octobre 1868.....	Vie.
	B. Hallan.....	Toronto.....	8 août 1873.....	Vie.
			1er août 1868.....	Feu et maritime de l'intér.

Phoenix de Brooklyn.....	Robt. Hampson.....	Montréal.....	12 mai 1874.....	Feu et maritime de l'intér.
Phoenix, contre le feu—Angleterre.....	Gillespie, Moffatt et Cie.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Vie.
Positive, sur la vie.....	Simpson et Bethune.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Vie.
Provincial.....	F. C. Ireland.....	Montréal.....	19 décembre 1873.....	Vie.
Queen.....	Arthur Harvey.....	Toronto.....	1er août 1868.....	Feu et maritime de l'intér.
Reliance Mutual, sur la vie.....	W. L. Fisher.....	Québec.....	31 mars 1869.....	Feu.
Royale Canadienne.....	A. M. Forbes.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Feu et vie.
Royale.....	Fred. Stancilff.....	Montréal.....	1er août 1868.....	Vie.
Amicable Ecosaise.....	L. H. Routh et Wm. Tatley.....	Montréal.....	9 août 1873.....	Vie.
Commerciale Ecosaise.....	Cep. W. Ford.....	Montréal.....	15 novembre 1869.....	Feu et vie.
Impériale Ecosaise.....	Lawrence Buchan.....	Toronto.....	25 juin 1874.....	Feu.
Provinciale Ecosaise.....	Taylor, Frères.....	Montréal.....	7 septembre 1869.....	Feu.
Stadacona.....	James Croil.....	Montréal.....	3 septembre 1869.....	Feu.
Standard.....	Geo. W. Ford.....	Montréal.....	21 août 1868.....	Vie.
Star.....	C. W. A. Lindsey.....	Québec.....	26 octobre 1874.....	Feu.
Sur la vie—Toronto.....	W. M. Ramsay.....	Montréal.....	20 août 1875.....	Vie.
Travelers.....	A. W. Lauder.....	Toronto.....	1er août 1868.....	Vie.
Union Mutual.....	M. H. Gault.....	Montréal.....	4 décembre 1868.....	Vie.
Etats-Unis.....	Arthur Harvey.....	Toronto.....	9 mai 1871.....	Vie et accident.
De l'Ouest.....	T. E. Foster.....	Montréal.....	24 juin 1874.....	Vie et accident.
	John Tilton.....	Ottawa.....	1er août 1868.....	Vie et accident.
	Geo. W. Liddell.....	Montréal.....	12 octobre 1868.....	Vie.
	B. Hallan.....	Toronto.....	8 août 1873.....	Vie.
			1er août 1868.....	Feu et maritime de l'intér.

31 décembre 1875.

(Cet état a été reçu trop tard pour être inséré à sa place.)

SOCIÉTÉ D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "STAR," DE LONDRES, ANG.

OPÉRATIONS EN CANADA JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

Primes reçues durant l'année en Canada		\$
Nombre de polices émises durant l'année en Canada.....	36	13,788
Nombre de polices non-prises.....	6	
Montant des polices émises durant l'année en Canada.....		85,167
Montant des polices non-prises.....		10,220
Montant des risques sur toutes les polices en vigueur en Canada.....		448,512
Nombre des polices échues en Canada durant l'année.....	Aucune	
Montant de ces polices.....		Aucun.
Montant des réclamations payées en Canada durant l'année.....		do
Montant des réclamations en suspens en Canada.....		do
Montant des réclamations contestées en Canada.....		do
Dépôts en effets du gouvernement canadien.....		100,344

AUTRES PLACEMENTS CANADIENS.

Hypothèques sur biens-fonds.....	269,127
----------------------------------	---------

OPÉRATIONS GÉNÉRALES.

Actif de la compagnie.....	6,397,296
Passif de la compagnie, à part la réserve de primes, 1873.....	4,842,930
Montant de la réserve de primes, $\frac{1}{2}$ avec profit, $\frac{1}{2}$ sans profit.....	
Taux par cent, et échelle des décès sur laquelle cette réserve est basée— Carlisle, 3 par cent.....	
Montant du fonds social de la compagnie.....	486,667
Montant payé sur icelui.....	24,333
Total des primes reçues par la compagnie durant l'année de tous les pays.....	827,640
Nombre de polices émises	1,809
Montant des polices émises.....	2,826,829
Nombre de polices échues.....	281
Montant des polices échues.....	459,420
Montant des polices de tous les pays, 1873.....	25,283,336
Frais d'administration, agences, commissions, etc., y compris les hono- raires médicaux.....	126,285

A. W. LAUDER,
Trésorier-général.

TORONTO, 25 avril 1876.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE.
Liste des compagnies d'assurance sur la vie qui ont obtenu un permis.....	6
Rapports des compagnies d'assurance sur la vie pour 1875.....	8 à 28, 58, 102
Résumé des opérations des assurances sur la vie, de 1869 à 1875.....	30 à 41
Sommaire des assurances sur la vie, de 1869 à 1875.....	42 à 57
Rapports des compagnies contre les accidents, de garantie, etc., pour 1875.	63 à 67
Liste des compagnies d'assurance contre le feu qui ont obtenu un permis.....	69
Résumé des opérations d'assurances contre le feu, de 1869 à 1875.....	72 à 81
Sommaire des assurances contre le feu, de 1869 à 1875.....	82 à 96
Liste des compagnies d'assurance maritimes qui ont obtenu un permis.....	97
Résumé des assurances maritimes, pour 1875.....	98
Opérations générales faites par les compagnies d'assurances canadiennes contre le feu et maritimes, pour 1875.....	99
Liste des compagnies qui avaient obtenu leur permis le 31 déc., 1875.....	100, 101

INDEX.—PARTIE I.

COMPAGNIES.	Etat de 1875.	Résumé des rapports de 1869 à 1875.	Etat comparatif	Opérati ^o ns générales de 1875.
Accident.....	63			
Ætna..... Feu.....		72	82 to 98	
“..... Maritime de l'Int.			98	
“..... Vie.....	8	30	42 to 55	
Agricultural of Watertown..... Feu.....		72	84 to 90	
Agricultural Mutual..... Feu.....		72	82 to 95	
Anchor..... Maritime.....			98	
Andes..... Feu.....		73	87	
Atlantic Mutual..... Vie.....	8	30	42 to 55	
British America..... Feu.....		73	82 to 95	
“..... Maritime de l'Int.			98	
“..... Général				99
British & Foreign..... Maritime.....			98	
Briton Medical..... Vie.....	9	30	44 to 55	
Canada Agricultural..... Feu.....		73	92 to 95	
Canada Guarantee..... Feu.....	65			
Canada..... Vie.....	10	31	42 to 55	
Citoyens..... Vie.....	11	31	52 to 55	
“..... Accident.....	65			
“..... Feu.....		73	94	
“..... Maritime de l'Int.			98	
Commercial Union..... Feu.....		74	82 to 95	
“..... Vie.....	12	31	42 to 55	
Confédération..... Vie.....	12	32	48 to 55	
Connecticut Mutual..... Vie.....	13	32	42 to 55	
Edinburgh..... Vie.....	13	33	42 to 55	
Equitable..... Vie.....	14	33	42 to 55	
Globe Mutual..... Vie.....	14	33	50 to 55	
Guardian..... Feu.....		74	82 to 95	
Hartford..... Feu.....		74	82 to 95	
Home..... Feu.....		75	82	
Imperial..... Feu.....		75	82 to 95	
Isolated Risk..... Feu.....		75	86 to 95	
Lancashire..... Feu.....		76	82 to 95	
Life Association, Scotland..... Vie.....	15	33	42 to 55	
Liverpool, London and Globe..... Feu.....		76	82 to 95	
“..... Vie.....	15	34	42 to 55	
London Assurance..... Feu.....		77	82 to 95	
London and Lancashire..... Vie.....	16	34	42 to 55	
Metropolitan..... Vie.....	16	34	48 to 55	
Metropolitan..... Plate Glass.....	67			
Mutual..... Vie.....	17	35	48 to 55	
National..... Vie.....	18	35	42 to 55	
New York..... Vie.....	18	35	42 to 55	
North British..... Feu.....		77	82 to 95	
“..... Vie.....	19	36	44 to 55	
Northern..... Feu.....		77	82 to 95	
North Western..... Vie.....	20	36	48 to 55	

INDEX.—PARTIE I.—Fin.

COMPAGNIES.	Etat de 1875.	Résumé des rapports de 1869 à 1875.	Etat comparatif.	Opérati'ns générales de 1875.
Ottawa Agricultural..... Feu		78	94	
Phenix, Brooklyn Feu		78	95	
“ “ Maritime de l'Int.			98	
Phenix, London Feu		78	82 to 95	
“ Mutual Vie.	20	36	42 to 55	
Positive Vie.	21	37	52 to 55	
Provincial Feu		79	82 to 95	
“ Maritime de l'Int.			98	
“ Générale				99
Quebec..... Feu		79	82 to 95	
Queen..... Feu		79	82 to 95	
“ Vie.	21	37	42 to 55	
Reliance..... Vie.	22	37	42 to 55	
Royal Feu		80	82 to 95	
“ Vie.	22	38	42 to 55	
Royal Canadian Feu		80	92 to 95	
“ Maritime de l'Int.			98	
“ Générale				99
Scottish Amicable Vie	23	38	42 to 55	
“ Commercial..... Feu		81	94	
“ Imperial Feu		80	82 to 95	
“ Provident..... Vie	23	38	42 to 55	
“ Provincial..... Vie	23	39	42 to 55	
Stadacona..... Feu		81	92 to 95	
“ Vie	24	39	54	
Standard Vie	24	39	42 to 55	
Star..... Vie	102	40	42 to 55	
Sun Mutual..... Vie	25	40	46 to 55	
“ Accident	65			
Toronto Vie	25	40	52 to 55	
Travelers..... Vie	26	41	42 to 55	
“ Accident.....	64			
Union Mutual Vie	27	41	42 to 55	
Etats-Unis Vie	27	41	50 to 55	
Western..... Feu		81	82 to 95	
“ Maritime de l'Int.			98	
“ Générale				99

RÉPONSE A UNE ADRESSE ;

CORRESPONDANCE AVEC LE

SECRETARE DES COLONIES

AU SUJET DU DÉSAVEU DES

STATUTS PROVINCIAUX.

Imprimées par Ordre du Parlement.



OTTAWA :

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

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE des COMMUNES, en date du 2 mars 1876, demandant copie de toute la correspondance échangée avec le Secrétaire des Colonies au sujet du désaveu des statuts provinciaux.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 4 mars 1876.

(No. 89.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

OTTAWA, 7 avril 1876.

MILORD,—J'ai l'honneur d'informer Votre Seigneurie que l'honorable M. Blake, député de South Bruce, a donné avis, le 22 février, qu'il proposerait dans la Chambre des Communes les résolutions suivantes :—

“ Que par la 56e clause de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il est décrété que, lorsque le Gouverneur-Général aura donné sa sanction à un bill au nom de la Reine, la Reine en Conseil, dans les deux ans après la réception du dit bill, pourra le désavouer.

“ Que par la 90e clause du dit acte il est décrété que la disposition ci-dessus s'étendra et s'appliquera aux législatures des diverses provinces tout comme si elle était décrétée de nouveau dans cette 90e clause, en substituant toutefois le lieutenant-gouverneur au Gouverneur-Général, le Gouverneur-Général à la Reine, un an à deux ans, et la province au Canada.

“ Que dans l'opinion de cette Chambre, le pouvoir de désavouer les actes d'une législature locale conféré par le dit statut appartient au Gouverneur-Général en Conseil, et que les ministres de Son Excellence sont responsables envers le parlement quant à l'action du Gouverneur-Général dans l'exercice ou non exercice du pouvoir en question.

“ Que par une lettre datée le 13 décembre 1872, le registraire du Conseil Privé du Royaume-Uni fit connaître au Bureau Colonial l'opinion du Lord Président du Conseil que le pouvoir de confirmer ou de désavouer les actes locaux appartient, en vertu du dit statut, au Gouverneur-Général agissant d'après l'avis de ses conseillers constitutionnels.

“ Que nonobstant cela, le Secrétaire des Colonies, par une dépêche datée le 30 juin 1873, en réponse à une demande de la part du Gouverneur-Général d'instructions sur ce sujet, informa Son Excellence que l'avis des dits officiers de la couronne était que la question du désaveu ou de la confirmation des actes locaux est une de ces matières où Son Excellence doit agir à sa propre discrétion, et au sujet desquelles il ne peut être guidé par l'avis de ses ministres responsables.

“ Que cette Chambre se croit tenue, tout en revendiquant les droits constitutionnels du peuple canadien, de protester contre les dites instructions, et de déclarer sa détermination de tenir les ministres de Son Excellence responsables de son action dans l'exercice du pouvoir qui lui est conféré comme susdit par le dit statut.”

Cette question ne pût être traitée devant la Chambre avant mercredi, le 31 mars; M. Blake proposa ce jour-là l'adoption des résolutions dont il avait donné avis, mais après quelque débat durant lequel M. Mackenzie et Sir J. A. Macdonald exprimèrent leur adhésion à la doctrine constitutionnelle exposée par M. Blake, ce monsieur retira sa proposition.

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-inclus, copie du rapport parlementaire du débat qui eût lieu en cette circonstance.

J'ai, etc.,

DUFFERIN,

Le très honorable comte de Carnarvon, etc., etc., etc.

CORRESPONDANCE relative à l'exercice du droit de grâce dans la Nouvelle-Galles du Sud.

TABLE DES MATIÈRES.

No. dans la série.	De qui ou à qui.	Date.	Sujet.
1	Sir H. Robinson, C.C.M.G.....	29 juin 1874. (Rec. 31 août).	Exercice du droit de grâce. Décision du Conseil Exécutif à ce sujet.
2	Sir H. Robinson, C.C.M.G.....	29 juin 1874. (Rec. 31 août.)	Soumettant, pour faire approuver, un plan, pour mitiger les sentences dans les cas non prévus par les instructions royales
3	Sir H. Robinson, C.C.M.G.....	30 juin 1874. (Rec. 31 août.)	Circonstances se rattachant à la commutation proposée des peines auxquelles ont été condamnés des brigands réfugiés dans les bois; la vie criminelle de Gardiner, et la commutat. de sentence décidée à son égard
4	Sir H. Robinson, C.C.M.G.....	3 juillet 1874. (Rec. 31 août.) (Extrait.)	Attirant l'attention sur la pratique en vigueur dans les colonies australiennes d'exercer le droit de grâce dans d'autres cas que ceux de peine de mort.
5	A Sir H. Robinson, C.C.M.G.....	7 oct 1874.	Faisant des observations sur la dépêche, en date du 29 juin dernier, renfermant la décision du Conseil exécutif relativement au droit de grâce.
6	A Sir H. Robinson, C.C.M.G.....	7 oct. 1874.	Approuvant en général le mode proposé dans une dépêche confidentielle, en date du 29 juin dernier, pour régler les demandes de commutation de peine dans les cas non prévus pour les instructions royales.

CORRESPONDANCE relative à l'exercice du droit de grâce dans la Nouvelle-Galles du Sud.—*Suite.*TABLE DES MATIERES.—*Suite.*

No. dans la série.	De qui ou à qui.	Date.	Sujet.
7	A Sir H. Robinson, C.C.M.G.	7 oct., 1874.	Concernant la commutation de la sentence portée contre Gardiner ; et désapprouvant la conduite tenue dans cette affaire.
8	A Sir H. Robinson, C.C.M.G.	8 oct., 1874.	Concernant la dépêche du 3 juillet dernier, et disant qu'il n'y a pas d'objection à ce que la procédure proposée soit adoptée dans la Nouvelle-Galles du Sud concernant le droit de grâce.
9	Sir A. E. Kennedy, C.B., C.C.M.G.	3 oct., 1874. (Rec. 11 nov.)	Protêt du vice-consul des Etats-Unis à Hong Kong contre le départ pour les Etats-Unis de Gardiner, lequel après avoir été gracié par le gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud est arrivé à Hong Kong, après avoir quitté cette colonie.
10	A Sir A. E. Kennedy, C.B., C.C.M.G.	2 déc., 1874.	Approuvant la réponse au protêt du vice-consul des Etats-Unis à Hong-Kong, au sujet du départ de Gardiner.
11	Sir H. Robinson, C.C.M.G.	30 nov., 1874. (Rec. 22 fév.)	Contenant des numéros du <i>Sydney Morning Herald</i> , en date du 25 et du 26 courant, qui renferme des rapports du débat récent dans l'Assemblée au sujet de l'élargissement de Gardiner, lesquels rapports parlent défavorablement de sa (Sir A. Robinson) conduite dans ce cas ; et donnant un court exposé des événements relatifs au cas de Gardiner.
12	A Sir H. Robinson, C.C.M.G.	20 mars, 1875.	Acceptant l'explication, soumise dans sa dépêche en date du 30 novembre dernier, au sujet des circonstances relatives à l'élargissement du prisonnier Gardiner.

ANNEXE.

Copie de la commission et des instructions au gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud relativement à l'exercice du droit de grâce.

CORRESPONDANCE RELATIVE A L'EXERCICE DU DROIT DE GRACE
DANS LA NOUVELLE-GALLES DU SUD.

No. 1

Sir H. Robinson, C.C.M.G., au comte de Carnarvon. (Reçu le 31 août.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
SIDNEY, 29 juin 1874.

MILORD,—Au sujet de la dépêche de lord Kimberley, en date du 17 février 1873, et de la correspondance précédente, relativement à l'exercice du droit de grâce, j'ai l'honneur de vous envoyer copie d'un document imprimé soumis au Parlement, indiquant la décision du Conseil exécutif sur ce sujet.

J'ai, etc.,

HERCULES ROBINSON.

(Inclus dans le No. 1.)

1873-4, NOUVELLE-GALLES DU SUD.

Droit de grâce. (Dépêches et correspondance à ce sujet.)

Soumis aux deux Chambres du Parlement par ordre.

(No. 1.)

Son Excellence le Gouverneur au Secrétaire d'Etat pour les Colonies.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
SIDNEY, 14 juillet 1869.

MILORD,—La pratique de presque toujours renvoyer des pétitions pour commutations de peine au juge président ou au magistrat, a occasionné ici des inconvénients considérables, même lorsqu'il n'y a aucune question de loi ou de faits en jeu.

Le gouverneur doit aussi souvent donner son temps (bien que ce fait soit de moindre importance) à la reconsidération de cas sur des pétitions envoyées par les amis des prisonniers, quoique le cas ait pu être plus d'une fois décidé auparavant.

3. Le secrétaire colonial m'a soumis le document ci-joint, afin d'obtenir quelque changement dans la pratique actuelle. La question, cependant, de la responsabilité personnelle du gouvernement en accordant ou en refusant la rémission de sentences se trouve ainsi soulevée; et avant de décider la question d'une manière absolue pour ce qui regarde cette partie du sujet, M. Robertson et moi serions heureux de connaître les vues de Votre Seigneurie sur ce point, savoir, quelle autorité doit avoir la recommandation du secrétaire des colonies sur le gouverneur—si, de fait, ce dernier est tenu par ses instructions d'agir indépendamment suivant son propre jugement ou non.

4. J'ai noté à la marge du document de M. Robertson mes vues sur un point au sujet duquel je ne suis pas d'accord avec lui.

J'ai, etc.,

BELMORE.

(No. 2.)

Mémoire par le secrétaire colonial relativement à des pétitions de prisonniers pour la rémission ou mitigation de leurs peines.

1. Le grand nombre et l'irrégularité des pétitions qui sont présentées pour la rémission ou la commutation des peines auxquelles sont condamnés les prisonniers, ainsi que les communications qui m'ont été adressées par Son Honneur le juge en chef et M. le juge Simpson, de la cour de district, m'induisent à vous soumettre certaines considérations pour pouvoir régler d'une manière plus satisfaisante ces pétitions, afin qu'elles occupent moins le temps des juges auxquels elles sont renvoyées, en vue d'obtenir leur rapport et celui de Son Excellence, auquel elles sont soumises pour obtenir sa décision.

2. On peut admettre, règle générale, que toute la preuve qui peut être produite en faveur du prisonnier l'est avant que la sentence soit prononcée contre lui.

3. Que la sentence n'est pas excessive, vu les circonstances, et que la mitigation que le prisonnier ou ses amis puissent en conséquence réclamer ou espérer, c'est celle qui est prévue par les règlements de la prison pour bonne conduite. Cette rémission qui doit avoir lieu à certain temps est recommandée par le shérif ou le surintendant de l'île Cockatoo, et ne saurait être raisonnablement le sujet d'une pétition.

4. Il s'en suit donc, ce me semble, que les pétitions qui ont droit à une attention spéciale sont exceptionnelles; elles doivent indiquer de nouvelles preuves à soumettre au juge, et peut-être aux officiers en loi de la couronne, ou des circonstances particulières inconnues jusque là, sur lesquelles on se base pour demander l'exercice du droit de faire grâce.

5. Il faudrait sans doute continuer de renvoyer cette première catégorie de cas à l'examen des juges ou des officiers en loi de la couronne; mais cela ne serait pas nécessaire pour la dernière.

6. En Angleterre l'exercice du droit de faire grâce est dévolu au secrétaire du département de l'Intérieur (fonctions équivalentes en quelque sorte à celle de secrétaire colonial ici), qui en est directement responsable. (Voir "Todd's Parliamentary Government in England," vol. I. p. 343, 4, 5.)

7. Je suis donc d'avis que, dans tous les cas, à l'avenir, on devrait continuer de renvoyer à l'examen des juges, les points légaux ou la preuve, mais qu'un énoncé de l'opinion du ministre devrait aussi accompagner les pétitions soumises, quelles qu'elles soient, telle opinion devant être considérée comme une simple recommandation dans cette matière, la décision étant du ressort de Son Excellence.

8. Il peut être désirable, nonobstant le droit de pétition, que toutes les pétitions des prisonniers ou de leurs amis soient transmises (ou renvoyées) au shérif ou au surintendant de l'île Cockatoo, selon le cas, et que les pétitions frivoles ou les fausses représentations soient mises de côté.

JOHN ROBERTSON.

(Date omise—très probablement au commencement de juillet 1869.)

No. 3.

*Le ministre des Colonies à Son Excellence le Gouverneur.*DOWNING STREET,
4 octobre 1869.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche No. 111, en date du 14 juillet, demandant des instructions sur la question de savoir si un gouverneur d'une colonie est tenu d'agir indépendamment, suivant son propre jugement, en donnant sa décision sur les pétitions qui lui sont fréquemment présentées pour obtenir la commutation de peine d'un prisonnier, ou quel poids doit avoir sur lui l'avis du secrétaire des Colonies.

La responsabilité de décider ces demandes retombe sur le gouverneur, et il a indubitablement le droit d'agir indépendamment suivant son propre jugement. Dans les cas cependant où les intérêts impériaux pourraient être en jeu ; s'il s'agissait de la traite des esclaves, où d'autres cas où des étrangers seraient concernés, le gouverneur serait tenu de donner une sérieuse considération à la recommandation de son ministre.

J'ai etc.,

GRANVILLE.

(No. 4.)

Le ministre des Colonies à l'officier chargé du gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud.

(Circulaire.)

DOWNING STREET, 1er novembre 1875.

MILORD,—Comme on a soulevé dernièrement dans la colonie de la Nouvelle-Zélande la question du pouvoir du gouverneur d'une colonie de faire grâce, il est devenu nécessaire pour le gouvernement de Sa Majesté de considérer attentivement cet important sujet sous ses différents aspects, et j'ai maintenant l'honneur de vous faire connaître pour votre information et gouverne, la conclusion à laquelle je suis arrivé.

Les cas à régler peuvent être classés comme suit :

1. Grâce des criminels condamnés.
2. Grâce ou garantie d'immunité en faveur d'un témoin craignant de s'incriminer.
3. Grâce d'un complice impliqué dans une poursuite, et devenant témoin de la même.
4. Promesse de grâce à une personne inconnue impliquée dans un crime, mais n'étant pas le principal coupable, afin d'obtenir les informations et preuves nécessaires pour assurer l'arrestation et la condamnation du principal coupable.
5. Promesse de grâce à des criminels politiques ou à des ennemis de l'Etat.

Quant à la grâce des criminels condamnés, un gouverneur a toujours plein pouvoir de l'accorder, aux termes mêmes de sa commission.

Je ne sache pas que dans la colonie confiée à votre gouvernement, la pratique du gouverneur ait été de signer des certificats de grâce en blanc, pour être remplis ensuite durant son absence temporaire du siège du gouvernement. Mais comme on a soulevé la question de savoir si cette procédure était admissible, je dois dire ici, pour votre gouverne, qu'une pareille conduite serait irrégulière, et que je ne connais aucune circonstance qui puisse la justifier. Le gouverneur étant investi d'une partie de la prérogative de la Reine est tenu d'examiner personnellement chaque cas, où il est appelé à exercer le pouvoir qui lui est conféré, quoique dans une colonie où fonctionne le gouvernement responsable, il doive donner l'attention voulue au conseil de ses ministres, qui sont responsables envers la colonie de l'administration de la justice et de la répression des crimes, et n'accorder aucune grâce sans avoir consulté ses ministres.

Lorsque la personne en faveur de laquelle le pardon est demandé a déjà été condamnée, il n'y a pas de raison suffisante pour que le cas ne soit pas différé jusqu'à ce qu'il puisse être dûment soumis au gouverneur.

Quant à la seconde catégorie de cas, savoir, la grâce d'un témoin qui craint de s'incriminer, il est certainement nécessaire que l'on puisse prendre des mesures pour obtenir la déposition d'un pareil témoin. Ce cas peut cependant être mieux réglé par une loi locale que par l'exercice de la prérogative royale par l'entremise du gouverneur. Le juge qui préside au procès devrait avoir le pouvoir de signer un certificat comportant que la déposition du témoin était nécessaire pour les fins de la justice et qu'elle a été donnée d'une manière satisfaisante ; et ce certificat devrait empêcher toutes poursuites dans les cas sur lesquels le témoin a été interrogé.

Quant à la troisième catégorie, savoir, la grâce d'un complice impliqué dans la poursuite, et devenant témoin de la Reine, il semble au gouvernement de Sa Majesté que ni législation locale, ni changement dans la commission du gouverneur n'est nécessaire, et que la pratique suivie en Angleterre sur ce point peut être fort bien adoptée dans la colonie.

En Angleterre, on ne fait pas grâce avant le procès ; la personne qui est admise comme témoin de la Reine n'a aucun titre légal à une rémission, et le magistrat devant lequel l'enquête originaire a lieu n'a pas le droit de lui promettre sa grâce, si elle veut devenir témoin.

Dans les cas où l'on a obtenu la déposition du complice (cela se fait en plaidant coupable, ou bien la couronne fait inscrire un *nolle prosequi* contre lui avant de l'appeler comme témoin contre son complice), et où il semble avoir agi de bonne foi, et donné sa déposition fidèlement, il est toujours regardé comme ayant un juste titre à la merci de la cour, et le juge qui préside au procès le condamne d'ordinaire à une peine moindre, et dans certains cas à une peine purement nominale.

Quant à la quatrième catégorie, savoir, la promesse de pardon afin de découvrir et de condamner le principal coupable, le gouvernement de Sa Majesté sera disposé, dans les commissions futures, à accorder aux gouverneurs des colonies le pouvoir de gracier tout complice, qui ne sera pas le véritable auteur du crime, s'il a donné des informations et preuves qui assureront l'arrestation et la condamnation du principal coupable.

Nous ne croyons pas nécessaire cependant d'émettre de suite des commissions supplémentaires dans ce but, car vous (ou votre Conseil exécutif, si quelque éventualité l'oblige de prendre action alors que vous êtes absent et qu'il ne peut se mettre facilement en communication avec vous) pouvez faire annoncer que l'on recommandera à Sa Gracieuse Majesté de faire grâce à tout complice qui donnera telles informations et preuves. Une pareille déclaration, semblable à celle qui est publiée en Angleterre dans de pareilles circonstances, aura l'effet voulu, et l'autorisation formelle de faire grâce peut être transmise dans le temps voulu au gouvernement par le Secrétaire d'Etat.

Quant à la cinquième catégorie, savoir, la promesse de grâce à des criminels politiques, le gouvernement de Sa Majesté est d'avis, pour différentes raisons, qu'il ne serait pas opportun de mentionner le pouvoir de faire grâce dans les commissions des gouverneurs ; et il n'est pas non plus d'avis qu'un changement soit nécessaire.

Si un gouverneur est autorisé par le gouvernement de Sa Majesté à gracier certains rebelles ou criminels politiques, il peut le faire. S'il n'a pas reçu d'instructions du susdit gouvernement, il peut lancer une proclamation, comme l'a fait Sir G. Grey dans la Nouvelle-Zélande, en 1865, comportant que tous ceux qui auraient levé les armes contre la Reine ne seraient jamais poursuivis pour les offenses passées, sauf dans certains cas de meurtre. Une pareille proclamation aurait pratiquement le même effet qu'un pardon.

Je crois que les cas sus-mentionnés sont ceux auxquels il est nécessaire de pourvoir, et j'espère que cette explication aura pour effet, à l'avenir, de faire disparaître tout doute sur l'exercice du droit de faire grâce dans la colonie dont vous avez le gouvernement.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

(No. 5.)

L'administrateur du gouvernement au Secrétaire d'Etat pour les Colonies.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
SYDNEY, 30 mai 1872.

MILORD.—Votre dépêche en date du 1er novembre 1871, relativement au pouvoir d'un gouverneur colonial de faire grâce, a été reçue par lord Belmore, le 25 décembre, et il l'a immédiatement transmise au ministère. Ce document ne nous est pas revenu ici avant le 18 avril ; ce délai a été occasionné, je crois, par les occupations

multiples du ci-devant procureur-général, dont on désirait avoir le rapport au sujet de la pratique suivie dans cette colonie.

2. La dépêche de Votre Seigneurie semble avoir été occasionnée par certaines questions que l'on a suscitées, et, je présume, par quelques difficultés qui se sont fait sentir dans la Nouvelle-Zélande. Quant au pouvoir du gouverneur de faire grâce, je puis dire qu'aucune question ni difficulté n'a surgi dans la Nouvelle-Galles du Sud; quoique si l'on interprète à la lettre les termes de sa commission, il pourrait subvenir facilement des difficultés. Les seules questions qui aient été soulevées ici se rattachent à un point différent, quoique de même nature, savoir: dans quels cas le gouverneur doit consulter son ministère avant d'accorder ou de refuser un pardon, et jusqu'à quel point il doit suivre son opinion.

3. Ces questions se rattachent aux rémissions absolues ou conditionnelles, après la condamnation d'un criminel; elles sont classées, dans la dépêche de Votre Seigneurie, dans la première catégorie ou division.

4. Quant aux seconde, troisième et quatrième divisions du sujet (ainsi dénommées dans la dépêche), j'ai eu une expérience considérable dans ces matières, tant comme officier que comme juge, et je confirme l'assertion de Sir James Martin, que la pratique anglaise concernant les pardons ou la promesse de pardon en perspective, aux témoins et complices, a été invariablement suivie dans la Nouvelle-Galles du Sud, et, je crois, dans les colonies sœurs. Le pouvoir légal du gouverneur de faire grâce peut être douteux dans ces cas. Il ne s'en est suivi dans la pratique aucun inconvénient, car le pouvoir de poursuivre est dans tous ces cas exclusivement dévolu au procureur-général. S'il arrive que l'on a condamné un individu auquel on a promis le pardon ou la protection par ordre du gouverneur, celui-ci peut alors de son aveu exercer le droit de grâce, et il agira sans doute ainsi dans un pareil cas.

5. Quant aux cas mentionnés en cinquième lieu, relativement aux criminels politiques et aux ennemis de l'Etat, aucune observation ne semble nécessaire, car il n'est jamais survenu, que je sache, de cas de ce genre dans la Nouvelle-Galles du Sud.

6. Je suis heureux d'apprendre de Votre Seigneurie que les commissions des gouverneurs seront amendées, à l'avenir, de manière à conférer en termes bien distincts le pouvoir de faire grâce en perspective. L'autorisation est maintenant (clause 6 dans la commission de lord Belmore) restreinte aux criminels condamnés. Elle s'étendra à l'avenir, je suppose, à toutes les personnes "coupables ou supposées être coupables" de tout crime commis dans la colonie; et je présume que l'on ajoutera à ces mots les suivants: "ou pour lesquels le délinquant peut être légalement poursuivi." Ce pouvoir s'appliquera alors aux cas d'enlèvement et autres crimes dans ces mers, où il pourra avoir son utilité.

7. Il est dit dans les instructions au gouverneur (clause 8 des instructions données à lord Belmore) qu'il devra "dans tous les cas" se consulter avec le Conseil exécutif, sauf lorsqu'il devrait en résulter de graves préjudices, ou que les cas peuvent être réglés sur-le-champ, ou sont trop pressants pour rendre cette consultation désirable. Cette instruction s'applique-t-elle aux cas de pétitions pour pardon ou commutation de peine, lorsque la peine n'est pas de mort? Le gouverneur est spécialement requis par la clause 13 de consulter son Conseil dans les cas de peine de mort, et de ne pas accorder ou refuser un pardon, avant d'avoir reçu son avis. Néanmoins, il doit agir au besoin, suivant son propre jugement, que le Conseil soit d'accord ou non avec lui.

8. Quelle doit être la conduite à suivre par le gouverneur lorsque la sentence comporte l'emprisonnement aux travaux forcés (servitude pénale), ou l'amende et l'emprisonnement, et que les amis du prisonnier, ou ceux qui sympathisent avec sa famille, pensent que la première peine est trop sévère, ou qu'il a suffisamment souffert après une certaine période de temps, ou peut-être que la preuve n'est pas suffisante, ou que les circonstances découvertes ou survenues subséquemment rendent nécessaire une mitigation de peine?

9. Il a été de pratique jusqu'à présent de renvoyer les pétitions qui contiennent ces représentations au juge qui a prononcé la sentence. La conséquence est que—car

les pétitions de ces différentes catégories sont nombreuses—le juge doit consacrer beaucoup de son temps, s'il croit de son devoir de faire un rapport complet, et d'examiner en substance tout le cas de nouveau, pour justifier sa sentence à l'Exécutif, ou pour démontrer pourquoi la peine ne devrait pas être mitigée dans l'intérêt de la société. J'ai toujours cru que ces renvois devaient être exceptionnels—qu'il devaient être faits avec discrétion—et que le gouverneur ne devait jamais (sauf dans des circonstances très particulières) mitiger la peine d'un criminel, sans consulter le juge et avoir un rapport de lui.

Je puis dire d'après ma longue expérience, dans la majorité des cas, qu'il est inutile de renvoyer ces pétitions à l'examen des juges, car, malgré le grand nombre de signatures dont ces pétitions sont généralement couvertes, elles doivent être rejetées sommairement et à juste titre.

10. Je vous renvoie sur ce point, en l'approuvant, au mémoire de M. le secrétaire Robertson, du mois de juillet 1869, dont une copie a été transmise à lord Granville dans ce mois par lord Belmore, lorsqu'il a demandé des instructions officielles pour savoir s'il était tenu d'agir indépendamment, selon son propre jugement en décidant ces pétitions. M. Robertson était d'avis que le secrétaire colonial devrait dans tous les cas soumettre sa recommandation ou son opinion en même temps que le cas, puis laisser la décision au gouverneur, et lord Granville, dans sa dépêche du 4 octobre 1869, en réponse, semble (en effet) avoir adopté ce principe, en faisant observer que le gouverneur a inconstamment le droit d'agir suivant son propre jugement, mais que (dans tous les cas au moins d'intérêt purement local) il doit toujours donner une sérieuse attention à la recommandation de son ministère. La circulaire de Votre Seigneurie, dont j'accuse réception, semble aller encore plus loin en exprimant l'opinion, sinon en formulant l'ordre que le gouverneur ne doit pas faire grâce avant d'avoir reçu l'avis de son ministère.

11. Il est donc nécessaire de vous faire connaître la pratique que l'on a toujours suivie à ma connaissance dans cette colonie, afin que Votre Seigneurie puisse adopter un système différent, si elle croit le système actuel défectueux.

12. Le secrétaire colonial dans le département duquel se fait toute la correspondance au sujet des criminels condamnés, n'exprime pas tout d'abord une opinion sur une pétition demandant une rémission ou une commutation de peine. Il a pu le faire dans quelques cas, mais il s'abstient généralement d'exprimer son opinion. Le mode de procéder au sujet de la pétition est déterminé, et, de fait tout se fait sous la direction du gouverneur, qui doit consacrer une très grande partie de son temps (je puis dire dans chaque semaine) à examiner et délibérer sur ces cas. Le gouverneur ne consulte pas en général aucun des ministres sur le sujet, quoiqu'il demande parfois d'avis du secrétaire colonial ou du procureur-général. Mais comme la décision du gouverneur est toujours consignée sur les pièces avec ou sans observations, le secrétaire colonial a l'occasion, avant d'agir ou de communiquer cette décision, de se former une opinion sur la question et de soumettre le cas au gouverneur pour reconsidération s'il le désire.

13. Je sou mets à Votre Seigneurie les vues exprimées dans le mémoire de M. Robertson et dans la dépêche de lord Granville, quoique le mode de procéder soit renversé et pratiquement observé.

14. Il me reste à faire remarquer que la pratique de signer des certificats de grâce en blanc, à laquelle Votre Seigneurie fait allusion, n'a jamais été suivie (même dans un seul cas) dans la colonie.

15. Quoiqu'il ne s'agisse pas strictement de la question des rémissions de peine, je demande une reconsidération de la clause 406 dans les règlements coloniaux (édition 1867) concernant les notes des juges dans les cas de peine de mort. Les instructions royales annexées à la commission du gouverneur exigent seulement que le juge fasse un rapport sur chaque cas qu'il a décidé, et qu'il soit présent au Conseil exécutif lorsque le susdit cas y sera pris en considération, dans le but, je suppose, de donner toutes les informations nécessaires. Le juge est, en conséquence, toujours présent à la réunion du Conseil exécutif; il apporte son cahier de notes avec lui et lit des extraits des témoignages, lorsque des explications sont demandées par l'un des ministres. Exiger

plus que cela serait inutile et pourrait causer des embarras au gouverneur. Il n'est pas impossible que l'instruction en question devait remplacer le règlement; mais ce dernier, s'il est en vigueur, exige que le gouverneur lise invariablement les notes (et nécessairement toutes les notes) avant d'arriver à une décision; à moins, de fait, qu'il exerce le pouvoir de faire grâce, et, dans ce cas, il semble qu'il n'a pas besoin de les lire.

J'ai, etc.,

ALFRED STEPHEN.

(No. 6.)

Le ministre des Colonies à Son Excellence le Gouverneur.

DOWNING STREET, 17 février 1873.

MONSIEUR,—J'ai pris en considération les questions soulevées par Sir A. Stephen, dans sa dépêche, No. 48, du 30 mai dernier, en réponse à ma circulaire du 1er novembre 1871, relativement au pouvoir d'un gouverneur colonial de faire grâce; mais j'ai attendu, pour répondre à cette dépêche, que j'eusse reçu des réponses des autres colonies auxquelles ma dépêche circulaire avait été transmise. Toutefois, comme il ne sera pas nécessaire d'envoyer d'autre circulaire, je vais traiter séparément les points soulevés par Sir A. Stephen.

Les termes de votre commission qui étendent le pouvoir de faire grâce à d'autres qu'à des criminels condamnés, rendent inutile l'une de ses recommandations; mais je suis d'opinion que les mots additionnels qu'il propose d'ajouter, pour les cas d'enlèvement et autres offenses semblables, commis en dehors de la colonie, mais pour lesquels on peut subir un procès dans la colonie, pourraient très-bien à l'avenir être insérés dans les commissions.

Quant à cette partie de sa dépêche relative à la question du gouverneur consultant son Conseil sur des demandes de rémission de peine, je puis faire observer qu'il n'y a pas de contradiction réelle, comme on le suppose apparemment, entre ma circulaire et la dépêche de lord Granville du 4 octobre 1869. Il y était dit qu'un gouverneur en accordant des rémissions de peine exerce une partie de la prérogative de la Reine, et qu'il a strictement le droit d'exercer un jugement indépendant; mais que dans une colonie qui jouit du gouvernement responsable, un gouverneur (comme l'a dit lord Granville) serait tenu de donner une sérieuse considération à la recommandation de son ministre; en d'autres termes, il serait tenu (comme le dit la circulaire) de n'accorder aucune rémission sans avoir consulté son ministre.

On n'a pas voulu établir comme règle qu'un gouverneur devrait dans tous les cas se consulter avec ses ministres en Conseil, comme il est pourvu par les instructions royales pour les cas de peine de mort; et je ne vois aucune objection à ce que le gouverneur consulte ou agisse sur l'avis du ministre qui est alors le plus immédiatement concerné dans ces matières, de la manière qui pourrait le mieux convenir à l'un et à l'autre.

Quant à la recommandation de Sir A. Stephen contenue dans le post-scriptum de sa dépêche, je vais voir s'il est nécessaire de modifier la clause 406 des règlements coloniaux.

Il me semble que la pratique suivie dans la Nouvelle-Galles du Sud est en substance conforme au règlement; et il est évidemment nécessaire que l'on observe strictement le règlement, lorsque pour quelque raison le juge qui a présidé au procès ne peut être présent.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

(No. 7.)

Mémoire pour Son Excellence le Gouverneur.

J'ai donné une sérieuse attention à la question de l'opportunité de changer le mode de procédure dans les cas de pétitions qui sont présentées pour la grâce absolue ou conditionnelle des criminels condamnés, et j'ai lu attentivement la correspondance sur ce sujet, laquelle commence avec la dépêche de lord Belmore, en date du 14 juillet 1869, et se termine par la dépêche de lord Kimberley, du 17 février 1873.

Le mémoire de M. Robertson qui a donné lieu à cette correspondance, ne me semble pas traiter la véritable question que les dépêches du secrétaire d'Etat veulent régler dans la colonie. Cette question, quoi qu'il en soit, est de savoir jusqu'à quel point le ministre doit prendre part à la décision de ces cas ; mais, à mon sens, elle va encore plus loin —il s'agit de savoir si le ministre doit virtuellement décider chaque cas sur sa propre responsabilité, sujet naturellement au refus de la Couronne d'accepter son avis—lequel refus doit équivaloir, comme dans tous les autres cas, au fait de ne plus vouloir accepter ses services. Le septième paragraphe du mémoire seul touche à la question du rapport du ministre avec la Couronne, et il semble ordonner au ministre, lorsqu'il soumet des pétitions au gouverneur, d'exprimer une opinion sur chaque cas, laquelle devra être "regardée comme une simple recommandation," après quoi il devra rester complètement étranger à la question. Je ne saurais adhérer à ce principe de conduite ministérielle, si telle est l'intention de M. Robertson.

Il est certain, je crois, que depuis le commencement du règne actuel, le secrétaire de l'Intérieur en Angleterre décide absolument toutes les matières de ce genre au nom de la Couronne, et que la Couronne n'intervient pas effectivement. Par le passé, lorsque la Couronne s'occupait activement de ces décisions, elle n'aurait pu être sujette à une autorité supérieure ou qui l'aurait avisée. La grande différence entre la position du ministre et ses relations avec la Couronne et envers le parlement dans la colonie et en Angleterre est de suite visible lorsqu'on lit les dépêches du secrétaire d'Etat. Le gouverneur est investi du droit de faire grâce qui appartient à la Couronne, et par les instructions qui lui ont été transmises par la circulaire de lord Kimberley, en date du 1er novembre 1871, il est "tenu d'examiner personnellement chaque cas où il est appelé à exercer le pouvoir qui lui est conféré." Les instructions transmises antérieurement au gouverneur de cette colonie par lord Granville, en réponse à la dépêche de lord Belmore, du 14 juillet 1869, disent "que la responsabilité de décider ces demandes retombe sur le gouverneur," et quant à l'avis qui pourra être offert, il est dit expressément que le gouverneur a "indubitablement un droit d'agir indépendamment, suivant son propre jugement." Et finalement, après que la question a été traitée de nouveau par Sir Alfred Stephen, lord Kimberley répète dans sa dépêche du 17 février 1873, qu' "en accordant des rémissions de peines le gouverneur a strictement un droit d'exercer son jugement d'une manière indépendante."

Il semble clair que l'on veut rendre bien réelle cette "partie de la prérogative de la Reine," conférée au gouverneur d'une colonie, nonobstant ce qui se fait à l'effet contraire en Angleterre. Il est indubitable que le représentant de la Couronne dans une colonie est sujet à une autorité supérieure dont il reçoit sa gouverne. Quelle est donc alors la position du ministre, et quelle doit être la nature de l'avis qu'il peut être appelé à donner, et dans quelles circonstances cet avis doit-il être donné ?

Quant à la responsabilité sous ce rapport, le ministre dans cette colonie n'a pas été jusqu'ici dans la même position que le secrétaire de l'Intérieur en Angleterre. Il n'a jamais exercé droit de grâce, et, règle générale, on ne lui a pas demandé son avis. Sauf des cas très rares, lorsque des faits spéciaux se présentaient, il n'est jamais intervenu que dans une très faible mesure. Quelle serait sa position, s'il donnait son adhésion à un système d'avis partiels, et s'il acceptait dans des matières de la plus haute importance une autorité secondaire ou limitée, incompatible avec la nature de ses devoirs et de sa responsabilité comme ministre sous le gouvernement parlementaire. Lord Granville dit que le "gouverneur serait tenu de donner une sérieuse attention à la recommandation de son ministre." La circulaire du 1er novembre

1871 dit "qu'il donnera naturellement l'attention voulue à l'avis de ses ministres." Lord Kimberley, dans sa dépêche du 17 février 1873, répète les paroles de lord Granville.

On ne saurait douter que l'avis dont on veut parler ici est tout à fait distinct dans sa nature de l'avis donné dans la conduite générale des affaires. Règle générale, l'avis est uniformément accepté comme étant la première condition du maintien de l'avis sur ses fonctions. Dans tous ses actes la responsabilité du ministre envers le parlement est simple, indivise et directe. Mais lorsqu'il s'agit de la grâce des criminels condamnés, le gouverneur, tout "en donnant l'attention" voulue à l'avis de ses ministres est informé en même temps par le secrétaire d'Etat qu'il "est tenu d'examiner personnellement chaque cas dans lequel il est appelé à exercer le pouvoir qui lui est conféré," et que la responsabilité retombe sur lui. L'avis exceptionnel semble être de la nature d'opinions ou recommandations, auxquelles on peut donner de l'importance vu qu'elles viennent de personnes "responsables envers la colonie de la bonne administration de la justice et de la répression des crimes," lequel avis peut, dans aucun cas, ou dans chaque cas, être mis de côté en tout ou en partie.

Il ne semble pas évident que le gouverneur est requis par le secrétaire d'Etat de demander même ce genre secondaire d'avis dans tous les cas. Il semble que l'instruction ne s'étend pas à d'autres cas qu'à ceux où l'on se propose de faire grâce; dans ces cas, le ministre aurait tout simplement à approuver une décision déjà formée, ou à s'opposer au pardon, ce qui le mettrait dans une position difficile. Cette manière de voir soustrairait au pouvoir d'avis limité du ministre les cas nombreux auxquels s'intéressent vivement parfois certaines parties du public, alors que la grâce est demandée et qu'elle est refusée.

Je doute beaucoup qu'un changement dans le système qui a été établi jusqu'ici soit avantageux à la colonie. Les distinctions entre les classes sont très peu sensibles au milieu d'une population aussi faible que la nôtre. Les personnes qui constituent l'autorité et les parents et amis des prisonniers ont des relations étroites. On peut facilement prendre des moyens pour faire subir une pression politique. Je ne crois pas que le public serait plus satisfait si le ministre avait une plus grande part dans l'exercice du droit de faire grâce. Mais si un changement doit avoir lieu et si les cas des prisonniers doivent être décidés sur l'avis des ministres, je ne vois pas de raison suffisante pour faire une distinction entre cette catégorie d'affaires et les affaires ordinaires du gouvernement. Le ministre devrait s'enquérir et examiner chaque cas, et chaque cas devrait être décidé sur son avis. Le refus du gouverneur d'accepter son avis dans tout cas de ce genre devrait avoir la même signification et le même effet qu'un refus semblable dans tout autre cas. Autrement le ministre ne saurait être véritablement responsable au parlement pour ce qu'il a fait. "La responsabilité de prendre une décision sur ces demandes" doit "retomber sur le gouverneur" comme le dit lord Granville, ou elle doit être dévolue au ministre, mais de la manière seulement dont il serait juste de le rendre responsable.

HENRY PARKES.

Bureau du Secrétaire Colonial,
Sydney, 30 mai 1874.

(No. 8.)

Mémoire par le gouverneur pour le Conseil exécutif.

J'ai lu le mémoire de l'honorable secrétaire colonial sur la question du droit de grâce, et il me semble que la difficulté de diviser la responsabilité dans cette matière, suivant le mode suggéré par le ci-devant secrétaire d'Etat, ne saurait être mieux démontré qu'en faisant voir comment fonctionnerait pratiquement un pareil système.

Il a été d'usage jusqu'à présent de soumettre toutes les demandes de rémission de peine au gouverneur, qui décidait indépendamment suivant son propre jugement. Quelques-unes de ces demandes lui sont envoyées directement par la malle par les pétitionnaires; d'autres lui sont présentées personnellement par des personnes influentes

intéressées, et le reste lui parvient par l'entremise du bureau du secrétaire colonial, sans que le ministre exprime une opinion. Somme toute, ces demandes sont fort nombreuses. Je ne pourrais pas en estimer le nombre au juste, mais je pense qu'il est d'au moins douze par semaine. Toutes ces pétitions sont lues avec soin par le gouverneur. Quelques-unes — lorsque les raisons exposées, même si elles étaient prouvées, seraient insuffisantes pour justifier une rémission — sont sommairement rejetées ; d'autres, lorsqu'il est désirable de faire une enquête, sont renvoyées au shérif et au juge pour avoir leur rapport, et quelquefois on demande l'opinion des officiers en loi de la couronne. Les pétitions et autres pièces, dans chaque cas, (s'il y en a) sont lues attentivement, et parfois le gouverneur donne sa décision suivant son propre jugement. Les pièces sont alors envoyées au bureau du secrétaire colonial, et les mesures officielles nécessaires sont prises pour mettre cette décision à effet, sans que, dans les cas ordinaires, la question soit jamais soumise au ministre.

Si le changement suggéré devait être mis en vigueur, la première question à résoudre serait de savoir par qui toutes les demandes de commutation de peine seraient d'abord considérées, par le gouverneur ou par le ministre ?

Si c'est le gouverneur, comme maintenant, quelle serait la conséquence, d'après les instructions contenues dans la dépêche-circulaire en date du 1er novembre 1871 ? Cette dépêche est conçue dans les termes suivants : —

“ Le gouverneur étant investi d'une partie de la prérogative de la Reine, est tenu d'examiner personnellement chaque cas où il est appelé à exercer le pouvoir qui lui est conféré ; mais dans une colonie jouissant du système responsable, il devra donner l'attention voulue à l'avis de ses ministres, qui sont responsables à la colonie de la bonne administration de la justice et de la répression des crimes, et il ne devra accorder aucune grâce sans avoir reçu l'avis de ses ministres.”

Les derniers mots que j'ai soulignés ne sont pas cités par le secrétaire des colonies dans son mémoire, mais ils sont importants pour indiquer les véritables vues du secrétaire d'Etat. Le gouverneur peut apparemment, après avoir examiné personnellement toute demande de commutation de peine, et avoir donné l'attention voulue à l'avis de ses ministres, agir indépendamment et rejeter la demande. Il peut dire “ non ” de sa propre autorité, mais il peut dire seulement “ oui ” sur l'avis d'un ministre. L'idée semble être de faire contrôler le gouverneur par les ministres et les ministres par le gouverneur.

L'un et l'autre peut refuser une demande de rémission de peine, mais tous deux doivent être d'accord pour accéder à une pareille demande. Si les pétitions étaient d'abord examinées par le gouverneur, tous les cas qu'il rejeterait seraient tout d'abord soustraits à la connaissance ou au contrôle du ministre, procédé dont le dernier pourrait fort bien se plaindre, s'il devait assumer quelque responsabilité. Dans tous les cas où le gouverneur se proposerait de commuer la peine, sa décision devrait être approuvée et confirmée par le ministre, qui pourrait, s'il le jugeait à propos, refuser de se conformer aux intentions du gouverneur. Il me semble que le gouverneur et le ministre se trouveraient placés dans des positions quelque peu anormales dans ces cas. Là où le système constitutionnel est établi, la couronne est supposée accepter ou rejeter l'avis de ministres responsables ; et dans ce cas le ministre adopterait ou rejeterait, selon son bon plaisir, l'avis du représentant de la couronne.

D'un autre côté supposons que toutes les pétitions doivent être considérées en premier lieu par le ministre, qui devrait aussi faire rapport, quel serait le résultat ? Il serait inutile de renvoyer les cas rejetés par le ministre au gouverneur, auquel ils seraient adressés. Car, le gouverneur ne pouvant pardonner sans l'avis du ministre, il serait inutile de lui soumettre des demandes auxquelles le ministre ne pourrait accéder. Dans le cas où le ministre conseillerait la mitigation, le gouverneur pourrait, s'il le jugeait convenable, dans l'exercice de son “ droit incontesté,” rejeter son avis, pourvu qu'il fût prêt à accepter les conséquences de son acte. Mais, de fait, il n'agirait jamais ainsi, sauf dans les cas où il y aurait un abus si grave de la prérogative que le secrétaire d'Etat et l'opinion publique locale l'approuveraient vraisemblablement d'avoir pris des mesures extrêmes. Dans tous les cas ordinaires, où les intérêts de la politique impériale ne sont pas en jeu, le gouverneur, quelle que soit son opinion

privée, serait tenu "de donner une sérieuse considération à la recommandation de son ministre, qui est responsable à la colonie de la bonne administration de la justice et de la répression des crimes." Avec un pareille système, le droit de grâce serait, de fait, transféré du gouverneur au ministre, auquel serait dévolue cette fonction.

Ce sont peut-être ces difficultés qui ont induit lord Kimberley à suggérer un compromis entre les deux systèmes dans sa dépêche sur le sujet. En effet, Sa Seigneurie semble suggérer que le gouverneur continue, comme il le fait maintenant, d'examiner et de donner une décision sur toutes les demandes de grâce, mais qu'avant d'accorder une commutation de peine dans aucun cas il constate par une consultation non-officielle si le ministre approuve la mesure qu'il veut prendre. Je pense qu'un pareil plan ne fonctionnerait pas bien et que son effet serait de faire disparaître toute responsabilité réelle ou clairement définie dans ces matières. D'abord, qui serait responsable des appels rejetés sur lesquels on pourrait baser des accusations de partialité causée par des motifs religieux ou de corruption officielle ? Le gouverneur doit-il être responsable des refus, et le ministre responsable des rémissions ? Si le ministre est responsable des rémissions, il devra, à moins que son approbation ne soit une simple affaire de forme, examiner tous les rapports et pièces dans chaque cas où le gouverneur voudra accorder la rémission, et, comme je l'ai déjà démontré, il devra attester par écrit sur les pièces s'il approuve finalement ou s'il rejette l'avis du gouverneur. Si de pareilles matières étaient décidées dans des conversations non-officielles, un mode aussi relâché de transiger des affaires publiques produirait inévitablement des erreurs et des malentendus. Le gouverneur pourrait décider un cas sous l'impression que le ministre approuve sa manière de voir, tandis qu'il pourrait avoir la preuve subséquemment qu'il y a eu un malentendu, et que sa décision a été désapprouvée et condamnée.

J'approuve entièrement pour ces raisons la conclusion à laquelle est arrivé l'honorable secrétaire colonial, dans son mémoire, que la responsabilité de l'exercice du droit de grâce ici doit, comme par le passé, être dévolue exclusivement au gouverneur, ou bien être transférée à un ministre, qui sera sujet, comme dans l'exécution de toutes ses autres fonctions, à la responsabilité que la constitution impose à chaque serviteur de la Couronne, qui est en même temps responsable au parlement. La véritable question en jeu est ainsi circonscrite dans ses plus étroites limites.

Le secrétaire colonial exprime "des doutes sérieux sur la question de savoir si un changement dans le système qui a prévalu jusqu'à présent serait avantageux à la colonie," et il pense que dans les circonstances actuelles, le gouverneur pourrait mieux exercer le droit de grâce que le ministre. Si l'on admet de suite la validité d'un pareil argument, on pourrait peut-être l'appliquer à d'autres branches de l'administration. Mais l'esprit véritable de la constitution comporte la responsabilité au parlement pour la bonne administration des affaires locales, et comme le système possède en lui-même un moyen prompt et efficace de redresser les abus du pouvoir, il n'y a pas de doute que l'expérience politique servira bientôt à contrôler ces actes malheureux, qui quelquefois accompagnent les premiers efforts qui sont faits pour établir le système responsable.

Depuis mon arrivée dans la colonie, j'ai toujours été d'avis que la pratique suivie jusqu'à présent de confier une branche importante de l'administration locale à un officier qui n'est pas responsable au parlement présente beaucoup d'inconvénients; et comme on ne saurait adopter selon moi un plan de responsabilité divisée, je dois répéter ce que j'ai dit en plusieurs occasions, depuis la réception de la dernière dépêche de lord Kimberley, dans une conversation avec le secrétaire colonial, que j'étais prêt à adopter un changement de système; et je pense qu'à l'avenir toutes les demandes de commutation de peine devront m'être soumises par l'entremise d'un ministre responsable, dont l'opinion et l'avis dans chaque cas devront être consignés dans les pièces.

HERCULES ROBINSON.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, 1er juin 1874.

(No. 9.)

Mémoire du Conseil Exécutif.

2 juin 1874.

Son Excellence le Gouverneur soumet au Conseil un mémoire par l'entremise de l'honorable secrétaire colonial sur le mode de procéder relativement aux demandes et pétitions qui sont faites pour obtenir la rémission absolue ou conditionnelle de la peine à laquelle des prisonniers ont été condamnés, ainsi qu'un mémoire de Son Excellence sur le sujet.

2. Le Conseil approuve les vues exprimées par l'honorable secrétaire colonial et Son Excellence le Gouverneur dans leurs mémoires, et recommande qu'à l'avenir toutes les demandes de commutation de peine soient soumises à Son Excellence par l'entremise d'un ministre responsable, dont l'opinion et l'avis, dans chaque cas, devront être consignés sur les pièces.

Approuvé—H. R. 2—6—74.

ALEX. C. BUDGE,
Greffier du Conseil.

(No. 10.)

Pour le Conseil Exécutif.

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL,
SYDNEY, 2 juin 1874.

Relativement au changement dans le mode de procéder au sujet du droit de grâce pour les criminels condamnés, je recommande qu'à l'avenir toutes les pétitions et demandes de grâce ou de commutation de peine soient reçues, considérées et soumises à Son Excellence le Gouverneur par le ministre de la Justice et de l'Instruction Publique.

HENRY PARKES.

(No. 11.)

Minute du Conseil Exécutif.

2 juin 1874.

Son Excellence le Gouverneur soumet au Conseil un mémoire de l'honorable secrétaire colonial, recommandant, au sujet du changement dans le système de procéder, quant au droit de grâce pour les criminels condamnés à certaines peines, qu'à l'avenir toutes les pétitions et demandes de commutation de peine ou de grâce soient reçues, considérées et soumises à Son Excellence le Gouverneur par le ministre de la Justice et de l'Instruction Publique.

2. Le Conseil approuve la recommandation de l'honorable secrétaire colonial et recommande qu'elle soit adoptée en conséquence.

Approuvé—H. R. 2—6—74.

ALEX. C. BUDGE,
Greffier du Conseil.

(No. 2.)

Sir H. Robinson, C.C.M.G., au comte de Carnarvon.—(Recu 31 août.)

(Extrait.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT.
SYDNEY, 29 juin 1874.

J'ai transmis à Votre Seigneurie dans une dépêche publique, par cette malle, un document parlementaire, indiquant la décision à laquelle est arrivé le Conseil exécutif sur le mode d'exercer le droit de grâce dans les cas qui ne sont pas prévus par les

instructions royales ; mais je crois qu'il est bon en même temps de vous faire connaître dans cette dépêche confidentielle toutes les circonstances survenues ici, et qui ont donné lieu à la conclusion à laquelle on est enfin arrivé sur ce sujet.

Lorsque j'assumai mes fonctions dans le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud, au mois de juin 1872, je dus donner presque immédiatement mon attention à cette question et examiner plusieurs pétitions pour commutation de peine, qui étaient soumises à ma décision, sans être accompagnées d'aucune opinion ou avis de la part du secrétaire colonial par l'entremise duquel elles m'étaient parvenues. Je fus d'autant plus surpris du fait que je savais que ce mode de procéder était inusité, même dans une colonie de la Couronne, où le gouverneur forme son jugement aidé de l'opinion exprimée sur les mérites de chaque cas par le secrétaire colonial ou un autre membre de l'Exécutif, par l'entremise duquel ces cas peuvent être soumis pour obtenir une décision. J'appris qu'il avait toujours été d'usage depuis l'établissement du gouvernement responsable, que le gouverneur décidât toutes les demandes de grâce ou de commutation de peine, à part les cas de peine de mort, sans consulter les ministres. On me dit qu'une correspondance avec le gouvernement impérial durait depuis près de trois ans à ce sujet, mais que les instructions reçues étant réputées contradictoires, Sir A. Stephen avait, quelques jours avant mon arrivée, écrit au long à lord Kimberley,* pour lui exposer la pratique suivie ici, et lui demander s'il était désirable d'adopter un changement. Quoique j'eusse des doutes sérieux sur la sagesse de cette pratique, je crus, vu qu'elle était suivie depuis seize ans, et qu'elle était alors sous la considération du secrétaire d'Etat, qu'il était préférable de ne pas faire de changement avant de recevoir une réponse à la dépêche de Sir Alfred Stephen.

Lorsque la réponse de lord Kimberley me parvint au mois de mai 1873, j'en transmis une copie immédiatement au premier ministre pour la prendre en considération conjointement avec la correspondance précédente sur le même sujet.† Il me semble que cette dépêche, jointe à la dépêche-circulaire du 1er novembre 1871,‡ désavouait clairement la pratique qui avait été suivie jusqu'alors dans la Nouvelle-Galles du Sud. Avec ce système le gouverneur pouvait être seul considéré responsable de l'exercice du droit de grâce, dans tous les cas autres que ceux de la peine de mort, tandis qu'il est évident d'après lord Kimberley que la responsabilité de décisions, qui ont un rapport si intime avec la bonne administration de la justice et la répression des crimes, devait échoir aux ministres, et non pas au gouverneur seulement, comme il a été d'usage jusqu'à présent. Il me semble d'après la correspondance qu'il y a une chose que Lord Kimberley regarde comme indispensable, c'est la responsabilité ministérielle ; tant que cette obligation sera claire et reconnue, il importe peu de savoir par quel genre de consultation on devra atteindre le résultat.

J'ai saisi la première occasion, après avoir reçu la dépêche de lord Kimberley, de conférer du sujet avec M. Parkes. Je lui ai dit que la question qui était depuis si longtemps sous la considération des autorités impériales, était enfin définitivement résolue et que j'étais prêt à inaugurer un système plus conforme aux vues impériales et aux principes constitutionnels, dès qu'il serait disposé à s'occuper de la question.

* * * * *
 Tel était encore l'état des choses il y a environ un mois, lorsque le parlement s'occupa de l'élargissement proposé de prisonniers convaincus de brigandage. On demanda la production des dépêches relatives à l'exercice du droit de grâce, et M. Parkes écrivit son mémoire, en date du 30 ultimo, que l'on trouvera parmi les pièces publiées.§

L'opinion de M. Parkes telle qu'exposée dans ce document est celle-ci : il préfère que la responsabilité de décider les demandes de commutation de peine soit dévolue exclusivement au gouverneur comme par le passé ; mais si on insiste pour adopter un changement et pour faire décider les cas des prisonniers sur l'avis des ministres, suivant les instructions du secrétaire d'Etat, il ne voit pas de raison suffisante pour faire une distinction entre cette catégorie d'affaires et les affaires ordinaires du gou-

* Include 5 dans le No. 1.

† Include 6 dans le No. 1.
 § Include 7 dans le No. 1.

‡ Include 4 dans le No. 1.

vernement. De fait, il refuse d'accepter aucune responsabilité pour les ministres, à moins qu'ils n'aient pas seulement pour la forme, mais de fait, voix au chapitre dans ces décisions.

Je compris de suite qu'il m'était impossible d'accepter l'alternative posée par M. Parkes de laisser les choses dans l'état où elles étaient. Une pareille solution de la question aurait été contraire aux vues du secrétaire d'Etat, et elle aurait été combattue instantanément par le parlement comme étant incompatible avec les principes du gouvernement responsable. Les discussions qui ont déjà eu lieu en parlement ont parfaitement démontré la nécessité de rendre quel'un des ministres responsables des rémissions accordées, aussi bien que des demandes de grâce refusées. Pour vous démontrer la nécessité de la responsabilité ministérielle même dans la dernière catégorie de cas, je vous envoie ci-inclus un document parlementaire,* qui démontre que des accusations de partialité religieuse et de corruption officielle peuvent être basées sur un refus de commutation de peine. On voit par la lecture de ce document combien il est nécessaire que le représentant de Sa Majesté ne remplisse plus de fonctions qui l'exposent à de pareilles imputations.

Je n'ai pas hésité en conséquence à adopter l'autre alternative de M. Parkes et à décider qu'à l'avenir toutes les demandes de commutation de peine me seraient soumises par l'entremise d'un ministre responsable, dont l'opinion et l'avis dans chaque cas devraient être consignés dans les pièces. Ce mode est tout simplement celui que l'on suit pour toutes les affaires ordinaires du gouvernement, et je ne vois pas de raison suffisante pour faire une distinction dans ces cas. Si on eût laissé au représentant de la Couronne le soin de nommer les juges en même temps que d'autres attributs de ce genre, il aurait pu y avoir quelque raison de lui donner aussi le droit exclusif de grâce. Mais quand tout a été abandonné au contrôle des aviseurs responsables, il semble absurde de supposer qu'on doive leur refuser le droit de décider si tel ou tel autre criminel devra ou non être élargi. * * * * *

Il est évident qu'avec le système constitutionnel actuel, il faut, dans l'administration des affaires purement locales, laisser tout à la décision des ministres ou rien du tout.

Il me semble que le plan adopté répond pleinement aux observations de lord Granville et lord Kimberley dans leurs dépêches sur le sujet.† Les pièces dans chaque cas seront soumises au gouverneur pour sa décision. Il aura ainsi l'occasion de constater si les intérêts de la politique impériale sont en jeu, ou si son intervention personnelle est nécessaire pour d'autres causes. Dans le cas où cela serait nécessaire il devra, comme lord Kimberley en a exprimé le désir, "donner l'attention voulue à l'avis de ses ministres qui sont responsables à la colonie de la bonne administration de la justice et de la répression des crimes."

M. Parkes exagère, je crois, dans ses arguments contre le changement, lorsqu'il dit que le refus du gouverneur d'accepter l'avis du ministre, dans tout cas de demande de grâce, devrait nécessairement amener sa résignation. En théorie, cette manière de voir est juste ; mais il est inutile de faire observer que, dans la transaction pratique des affaires, les ministres n'offrent pas leurs résignations à l'occasion de chaque petite différence d'opinion qui se produit entre eux et le gouverneur. * *

J'espère que Votre Seigneurie approuvera le plan que j'ai adopté, avec l'assentiment du gouvernement et du parlement, pour décider les demandes de commutation de peine dans les cas qui ne sont pas prévus par les instructions royales. Depuis que cette matière a été réglée ici, j'ai appris que le nouveau système est de fait semblable à celui qui est en vigueur dans les colonies avoisinantes. Dans la Nouvelle-Zélande la pratique est, paraît-il, précisément la même que celle qui est suivie maintenant dans la Nouvelle-Galles du Sud ; dans Queensland, l'Australie du Sud et Tasmania, les recommandations pour les commutations de peine sont soumises au Conseil exécutif par un ministre, ce qui laisse directement au gouvernement la responsabilité de la décision. Quant à Victoria, je n'ai pas encore reçu une réponse à la demande que j'ai adressée sur le sujet à Sir George Bowen, mais j'ai lieu de croire que la pratique est à peu près la même.

* Pas imprimé. † Includs 3 et 4 dans le No. 1.

(No. 3.)

Sir H. Robinson, C.C.M.G., au comte de Carnarvon. (Reçu 31 août.)

(Extrait.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
SYDNEY, 30 juin 1874.

Je vous ai dit dans ma dépêche en date du 5 courant, † que je ferais rapport à Votre Seigneurie, par cette malle, de toutes les circonstances relatives à la commutation proposée de la sentence rendue contre les prisonniers convaincus de brigandage (*bush-ranging*) laquelle a soulevé tant de discussion, et je vais remplir cette promesse.

Au mois d'août 1872, deux mois environ après mon arrivée dans cette colonie, une pétition, marquée A, qui m'était adressée pour obtenir la commutation d'une sentence rendue contre un prisonnier du nom de Gardiner, fut envoyée au bureau du secrétaire colonial. La pétition, annexée au document parlementaire ci-joint, marquée A, était signée par d'anciens ministres de la Couronne, par les membres du parlement, des juges de paix, des ministres, des membres du bureau, en tout par environ 400 citoyens. Je ne me rappelle pas avoir jamais reçu une pétition en faveur d'un prisonnier signée par autant de personnes et par autant de citoyens influents.

Jusqu'alors il avait été d'usage, comme je l'ai dit, dans une dépêche précédente, dans les cas ordinaires de pétitions pour mitigation de sentence, d'envoyer ces demandes au gouverneur pour obtenir sa décision indépendante, mais on s'écarta de la routine ordinaire dans ce cas. La pétition qui avait été envoyée au bureau du secrétaire colonial ne me parvint qu'environ quatre mois plus tard, et dans l'intervalle on avait procédé de la manière que je vais vous exposer.

Le 12 août 1872, la pétition et les autres pièces furent renvoyées par le secrétaire colonial au shérif et inspecteur général des prisons pour avoir son rapport. Le 12 septembre, cet officier fit rapport. Son rapport disait que la décision dans l'affaire Gardiner aurait une importance plus qu'ordinaire, car elle servirait probablement de précédent dans des cas de même nature; qu'on n'avait probablement jamais eu l'intention de faire subir à Gardiner toute sa peine; et que comme le brigandage avait été de fait supprimé, l'occasion était favorable pour accorder une mitigation dans ce cas aussi bien que dans d'autres cas de même nature. En terminant, le shérif exprimait l'opinion que l'on pourrait fort bien régler le cas de Gardiner en lui faisant grâce conditionnellement, à l'expiration d'un emprisonnement de dix ans, la condition proposée étant celle qui est spécialement autorisée par la clause 4 de la loi locale, 11 Vict., chap. 34, dont copie est ci-annexée et marquée B.

Le même jour, le 12 septembre, ce rapport fut lu par le secrétaire colonial, qui donna ordre de le renvoyer, en même temps que toutes autres pièces relatives à ce cas, au juge en chef pour obtenir son rapport, ordre qui fut exécuté d'après une lettre du bureau, en date du 17 septembre 1872.

Trois jours plus tard, le 20 septembre, le secrétaire colonial écrivit le mémoire suivant qui fut transmis au shérif pour sa gouverne: "J'ai conféré avec le juge en chef des sentences des hommes convaincus du crime de brigandage à l'époque ou vers l'époque de la condamnation de Christie. J'approuve la recommandation faite par Sir Alfred Stephen, que le shérif prépare un état de chaque cas, indiquant l'âge, la réputation antérieure, le nombre de ses délits, la sentence, la conduite dans la prison et autres détails, afin de pouvoir prendre en considération tous les cas."

On voit donc qu'avant même de me soumettre aucune pièce, le secrétaire colonial agissait tout comme si la recommandation du shérif, dans son rapport du 12 septembre 1872, relativement à l'élargissement de Gardiner, avait été approuvée, car il demandait un rapport sur les autres cas mentionnés dans le mémoire, lesquels, suivant l'observation du shérif, dépendaient de la décision qui serait rendue dans le cas de Gardiner. Un pareil acte fait très bien croire que le secrétaire colonial était alors

† Pas imprimée.

personnellement favorable à la recommandation du shérif pour l'élargissement conditionnel de Gardiner.

Deux mois plus tard, le 30 novembre 1872, le juge en chef envoya au secrétaire colonial un rapport sur la pétition, dans lequel il refusait, pour les raisons exposées, d'assumer la responsabilité de conseiller une mitigation dans le cas de Gardiner.

Quelques jours plus tard, le 4 décembre 1872, le secrétaire colonial me soumit pour la première fois la pétition, accompagnée des rapports qu'il avait obtenus du shérif et de Sir Alfred Stephen, et d'un état du principal geôlier, donnant des détails sur la sentence de Gardiner, sur sa condamnation antérieure et sa conduite en prison. M. Parkes me soumit en même temps que ces pièces un mémoire dans lequel il attirait spécialement mon attention (comme s'il eût voulu contrebalancer le rapport défavorable du juge en chef) sur les noms des citoyens influents et respectables qui demandaient une commutation de peine en faveur de Gardiner.

Peu de temps auparavant, j'avais eu une conversation avec le secrétaire colonial, et il m'avait exposé verbalement toutes les circonstances relatives au cas de Gardiner et au changement de la condition du pays quant à la suppression du crime de brigandage. Après avoir lu les pièces et avant de venir à une décision sur le sujet, j'eus l'occasion de conférer de nouveau du sujet avec M. Parkes; et quoiqu'il ne m'ait offert aucun avis ministériel (ce qui ne se fait d'ordinaire que dans les cas de peine de mort), les faits qu'il m'a exposés semblaient devoir me faire conclure que le temps était venu où le cas du prisonnier Gardiner pourrait en toute sûreté et convenance être traité avec bienveillance.

Après avoir pleinement considéré le cas et avoir reconnu la justesse de cette manière de voir, je donnai la décision suivante qui est consignée dans les pièces, à la date du 5 décembre 1872: "Lorsque le prisonnier aura été détenu pendant dix ans, son cas pourra être pris de nouveau en considération. Si sa conduite est bonne dans l'intervalle, je serai disposé à lui faire grâce, à la condition qu'il quitte le pays. Je ne puis partager pour le présent l'opinion des requérants que la peine que le prisonnier a subie est suffisante pour les fins de la justice." Cette décision fut de suite transmise au secrétaire colonial, qui la communiqua par des lettres, en date de son bureau, le 10 décembre, au juge en chef, au shérif et aux requérants; et je puis ici faire observer que le secrétaire colonial ne m'a jamais rien dit à cette époque ou plus tard qui ait pu me faire supposer qu'il n'approuvait pas cordialement ma décision.

Il sera peut-être bon que j'interrompe ici mon récit de faits plus récents, pour donner un court aperçu de la carrière criminelle de Gardiner. Au mois de mars 1854, ce dernier fut convaincu, à Goulburn, de vol de cheval, et condamné à travailler pendant quatorze ans sur les chemins publics. Au mois de décembre 1859, après un emprisonnement de cinq années, il obtint un permis d'aller demeurer dans le district Carcoar, mais ce permis fut annulé au mois de mai 1861, pour cause d'absence de district, et parce qu'il était soupçonné de vol de bestiaux. Une récompense fut offerte pour son arrestation, et deux constables, Middleton et Hosie, apprenant qu'il occupait une hutte dans les bois dans un lieu isolé, découvrirent sa retraite, le 16 juillet 1861, et surprisent Gardiner dans une chambre intérieure obscure, qui n'avait pas d'autre issue que la porte même par laquelle ils étaient entrés. Gardiner fit de la résistance, des coups de pistolet furent échangés, Middleton et Hosie furent tout deux blessés, mais Gardiner fut en définitive capturé, et on lui mit les menottes aux mains. Middleton partit alors pour se rendre au village le plus rapproché afin d'obtenir du renfort, mais Gardiner s'échappa durant son absence. Hosie affirma qu'il avait été relâché par quelques brigands, avec lesquels on le supposait alors associé, mais l'impression générale maintenant est que Hosie fut séduit par l'argent de Gardiner et devint de complice de sa fuite.

Durant les douze mois qui suivirent sa fuite, Gardiner fut supposé être à la tête d'une bande de bandits et se livrer constamment à des déprédations de cette nature. C'était un criminel remarquable sous plus d'un rapport, mais pas par son atrocité, si on le compare à bien d'autres. On dit qu'il n'eût jamais de femme durant toute sa vie de brigandage; qu'il avait un grand respect pour les femmes, et qu'il ne les laissa jamais insulter ou attaquer en sa présence. Il était certainement la terreur de la

partie saine de la population, et son exemple a été très pernicieux, car son activité et ses exploits le faisait regarder par beaucoup comme un héros, il rendit le brigandage attrayant, au point que plusieurs jeunes gens furent ainsi induits à marcher sur ses traces. On suppose que c'est Gardiner qui projeta et dirigea au mois de juin 1862, le vol de l'or escorté par un certain nombre d'hommes de police qui furent attaqués à coup de fusil et refoulés dans les bois. Environ 3,000 onces d'or furent ainsi capturés, dont 1,700 environ furent recouvrés plus tard, le reste demeurant en la possession des voleurs. Gardiner disparut aussitôt après cet exploit, et il n'en fut question que deux ans plus tard lorsqu'il fut découvert par la police dans l'intérieur de Queensland, où il avait mené, dit-on, dans l'intervalle, une vie paisible et industrielle, tout-à-fait étrangère aux crimes. Il fut conduit à Sydney pour subir son procès, qui eût lieu au mois de juillet 1864. Sir James Martin, le procureur-général, constata alors qu'il n'y avait pas de preuve que Gardiner eût pris part au vol de l'escorte, ou qu'il eût commis aucun des actes de brigandage dont on le supposait l'auteur ; il subit alors son procès pour avoir blessé Middleton et Hosie avec intention de meurtre (ce qui est dans la colonie un crime capital), lorsqu'ils essayèrent de le capturer au mois de juillet 1861, après l'annulation de son permis d'absence. Le jury toutefois ne fut pas convaincu que Gardiner en se défendant contre ces hommes dans un appartement obscur, sut qu'ils étaient des constables, et il le déclara innocent de l'accusation capitale, il le trouva coupable seulement, d'avoir blessé Hosie avec l'intention de " lui infliger une blessure corporelle grave." Gardiner subit son procès en même temps pour avoir volé deux voyageurs, Hessington et Hewett, étant alors armé (cas ordinaire de brigandage sans circonstances aggravantes), et il plaida coupable ; il fut condamné pour ces deux délits par le ci-devant juge en chef à 32 ans d'emprisonnement, dont les deux premières années dans les fers. L'état du pays qui était alors presque paralysée par la crainte, rendait peut-être nécessaires ces sentences exceptionnellement sévères. Mais il est impossible, lorsqu'on examine sans passion toutes ces circonstances, de ne pas être convaincu que les sentences sévères rendues contre Gardiner avaient été provoquées non-seulement par les crimes dont il avait été convaincu, mais aussi par ceux dont on le supposait l'auteur, quoiqu'il en eût été déclaré innocent.

Je vais maintenant parler des circonstances qui se rattachent à la mitigation des sentences pour cas de brigandage, et je vais les exposer suivant leur ordre de date. Peu de temps après que ma décision eut été communiquée au shérif, il prit des mesures pour agir conformément aux instructions contenues dans le mémoire du secrétaire colonial du 20 septembre 1872, et qu'il avait laissées en suspens, en attendant le règlement de l'affaire Gardiner. Le 21 janvier 1873, le shérif adressa au secrétaire colonial un rapport général, marqué D., sur les cas des prisonniers condamnés à des peines de longue durée pour brigandage, qui étaient encore en prison—lesquels cas méritaient selon lui une sérieuse considération. Il fit remarquer que ces sentences avaient été prononcées à une époque où l'on croyait nécessaire de faire disparaître ce crime au moyen de châtimens sévères ; mais les observations du juge qui prononça la sentence et l'action du Conseil exécutif subséquemment avaient donné lieu de croire aux prisonniers de cette catégorie qu'ils ne subiraient pas toute leur peine, mais que lorsque le crime de brigandage aurait été supprimé, comme il l'a été, la sentence rendue durant cette période d'agitation serait reconsidérée avec soin. Le shérif fit voir que, sur les cas de brigandage punis depuis 1860 à 1870, pas moins de 47 avaient déjà été commués. Dans presque tous ces cas, les juges avaient presque fait un rapport favorable, ce qui indique que les juges s'attendaient généralement à la diminution de la peine par l'Exécutif, et justifie les espérances que les prisonniers qui restaient avaient conçues sur le sujet.

La manière irrégulière avec laquelle les 47 cas mentionnés ont été réglés, a fait beaucoup de mal. Presque tous furent décidés sur la demande des parents et amis des prisonniers, sans que l'on se soit basé sur aucun principe ou règle bien définie. Cela appert de suite lorsqu'on jette un coup-d'œil sur le rapport ci-joint, marqué E., dont la production a été demandée par le Parlement, donnant tous les détails au sujet de 267 rémissions sanctionnées durant les cinq années expirées le 31 décembre 1873, et qui comprennent presque toutes les 47 rémissions dans des cas de brigandage men-

tionnés par le shérif. La manière dont on a réglé ces 47 cas a créé un vif sentiment d'injustice et de traitement inégal parmi les prisonniers de la même catégorie qui restèrent en prison, au sérieux préjudice de l'administration de la prison. Le shérif m'a déclaré que presque toutes les fois qu'il entrait dans la prison, les détenus lui soumettaient leurs cas, qui contrastaient favorablement avec ceux d'hommes qui avaient été mis en liberté, tandis qu'eux continuaient d'être emprisonnés.

Le shérif recommanda en conséquence que ces cas ne fussent pas traités séparément mais collectivement, afin de les mettre, autant que les circonstances le permettaient, sur un pied d'égalité—considération de première importance dans une administration de prison. Il soumit un plan de réductions qui selon lui correspondraient à tous les cas en général, en exceptant toutefois les cas de meurtre, d'anciens récidivistes, et autres, qui pourraient avoir une nature exceptionnellement défavorable. Ce plan m'a été soumis par le secrétaire colonial sans observations, et je l'approuvai, après y avoir fait subir une légère modification, en écrivant sur les pièces les remarques suivantes, à la date du 5 juin 1873 : “ Je pense que les cas des prisonniers en question pourraient être avec cet amendement traités de la manière générale recommandée par le shérif, chaque cas étant soumis avec un rapport distinct du shérif pour indiquer s'il y a des circonstances au sujet de tel cas en vertu desquelles il n'est pas désirable de lui appliquer les règles générales mentionnées dans la lettre ci-jointe du 21 janvier.” Le secrétaire colonial prit l'initiative de cette décision, le 10 juin 1873, et au mois d'octobre suivant, le secrétaire colonial me soumit les recommandations spéciales du shérif, dans 23 cas, basées sur le plan de réductions déjà sanctionné. On trouvera des détails complets sur ces cas, ainsi que la mitigation précise dans chaque cas que j'ai approuvée, dans le rapport qui accompagne l'incluse D ci-devant mentionnée.

On voit donc que le cas de Gardiner et ceux de 23 autres brigands furent réglés contrairement à la routine ordinaire, à une époque, où, pour les raisons exposées dans une autre dépêche, le droit de grâce était exercé par le gouverneur, sauf dans les cas de sentence capitale comme je l'ai déjà dit, ces cas donnèrent lieu à une longue correspondance, qui fut commencée par le secrétaire colonial; et toutes les communications subséquentes lui furent transmises. Ces cas furent décidés aussi d'une manière parfaitement conforme aux recommandations du chef permanent du département de la prison, qui me furent soumises par le secrétaire colonial, lequel, en l'absence de toute déclaration à l'effet contraire, était supposé partager les vues et les propositions de son officier inférieur.

Tel était l'état des choses, il y a environ deux mois, lorsqu'une question fut posée en chambre relativement à l'élargissement proposé de Gardiner. La réponse de M. Parkes n'ayant pas satisfait le député qui avait fait l'interpellation, l'ajournement de la Chambre fut proposé, et il s'en suivit un débat qui est rapporté dans le numéro ci-joint du *Sydney Morning Herald*, en date du 30 avril dernier.*

Dès que la question fut résolue en parlement, plusieurs pétitions, dont plusieurs étaient couvertes de nombreuses signatures, me furent présentées, l'une en faveur de Gardiner, et les autres contre toute commutation de sa peine. Après que les résolutions adverses proposées dans la Chambre eurent été rejetées, les ministres ne m'offrirent aucun avis, mais désirèrent me laisser parfaitement libre de décider si l'on devait s'en tenir ou non à la conclusion à laquelle on était arrivé, au mois de décembre 1872, quant au cas de Gardiner. Avant d'en venir à une décision j'eus une longue conversation sur le sujet avec le juge en chef actuel, Sir James Martin, qui ayant été l'avocat de la Couronne lorsque Gardiner fut condamné, connaissait parfaitement ce cas ainsi que la condition du pays à cette époque d'effervescence. Sir James Martin était fermement convaincu que la sentence porte contre Gardiner avait été trop sévère pour les offenses pour lesquelles il avait été condamné; qu'il avait été suffisamment puni, et qu'il pourrait être élargi même à Sydney sous aucun danger réel. Comme ces vues s'accordaient parfaitement avec les miennes, j'exposai les raisons pour lesquelles j'ad-

* Pas imprimé.

hérâis à ma première décision dans un mémoire pour le Conseil exécutif, marqué R, et le Conseil ayant approuvé ma décision, on peut maintenant considérer ce cas comme étant réglé d'une manière définitive. En somme, j'ai lieu de croire que l'agitation à laquelle cette affaire a donné lieu aura un bon résultat. Elle a déjà eu pour effet d'attirer l'attention sur le mode d'exercer le droit de grâce dans les cas ordinaires, et d'en venir à une bonne conclusion. J'espère aussi qu'elle servira à faire examiner plus attentivement par le public les principes qui doivent déterminer la punition et le traitement des criminels. La pièce E, annexée à cette dépêche, révèle quelques faits étonnants. Elle démontre que la mitigation des sentences judiciaires par l'Exécutif, basée sur aucun principe fixe, n'était pas l'exception mais la règle. Cela est naturellement contraire à tous les principes reconnus du traitement moderne des criminels, en vertu desquels les prisonniers, règle générale, ne devraient obtenir que les rémissions de peines auxquelles ils pourraient avoir droit conformément aux règles établies pour la bonne conduite. Mais l'intervention de l'Exécutif devient nécessaire lorsque les condamnations judiciaires sont trop rigoureuses ou ne sont pas uniformes. Ce sujet a été habilement traité dans un mémoire en 1867 par lord Lisgar (alors Sir John Young), dans lequel il faisait voir l'excessive rigueur des sentences prononcées dans cette colonie, comparativement à celles qui sont rendues d'ordinaire dans les îles britanniques; il affirmait que les punitions infligées ici dans certains cas étaient "cruelles et oppressives et n'étaient conformes ni à la justice ni à la raison, dans les circonstances où le pays se trouvait placé." Je vous transmets ci-inclus une copie imprimée de ce mémoire, marqué S, qui a été cité durant le dernier débat.

Incluse 1 dans le No. 3.

(A.) 1873-74.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.—NOUVELLE-GALLES DU SUD.

Gardiner alias Christie—Correspondance relative aux demandes pour commuer les sentences existantes.

(Imprimée par ordre de l'Assemblée législative, le 12 mai 1874.)

(No. 1.)

Pétition de mesdames Griffiths et Cale.

A Son Excellence Sir Hercules George Robert Robinson, baronet, commandeur de l'ordre très-distingué de St. Michel et St. George, gouverneur, commandant en chef et vice-amiral de la colonie de la Nouvelles-Galles du Sud et de ses dépendances.

L'humble pétition de Archina Griffiths, femme de Henry Griffiths, rue York, et de Charlotte Deacon Cale, femme de Joseph Cale, expose:

Que le frère (Francis Christie) de vos pétitionnaires fut arrêté au mois de février 1864; qu'il subit son procès devant la cour criminelle de Sydney, le 8 juillet, devant son honneur le jugé en chef, et qu'il fut condamné sur les chefs d'accusation suivants: Pour avoir fait feu sur le constable Hosie et l'avoir blessé: il fut condamné à quinze ans d'emprisonnement (dont les deux premiers dans les fers) aux travaux forcés; et pour avoir pillé MM. Hewett et Horsington, il fut condamné à dix et sept ans de prison respectivement, soit un total de trente-deux ans aux travaux forcés.

Vos pétitionnaires implore humblement Votre Excellence de vouloir bien considérer avec clémence le cas de leur frère malheureux, en faisant une rémission de cette terrible peine pour les raisons suivantes:

10. Avant son arrestation, il tenait magasin depuis près de deux ans dans Queensland; il avait abandonné sa vie criminelle d'autrefois, et il avait quitté la colonie, bien déterminé à mener une vie honnête et industrielle. On aurait pu produire des preuves de sa bonne conduite lors de son procès, et c'est un fait bien connu que de l'or lui a été confié, tant par escorte que par des particuliers durant tout ce temps en toute sûreté.

20. Que quatre mois seulement après sa condamnation, les prisonniers firent une révolte sérieuse dans la prison, mais qu'il n'y prit aucune part. Sa bonne conduite en cette circonstance fut tellement remarquée par l'inspecteur général de police que ce dernier donna l'assurance au prisonnier qu'il communiquerait la chose au secrétaire colonial, afin que celui-ci en prit note dans l'intérêt futur du prisonnier. Vos pétitionnaires prient respectueusement Votre Excellence de consulter cette note, car le Dr. West a informé le prisonnier qu'elle avait été consignée dans les pièces voulues.

30. Que le prisonnier s'est efforcé de se rendre aussi utile que possible dans les fonctions qui lui ont été assignées en prison, et qu'il a trouvé un moyen ingénieux de perfectionner la confection des nattes, qui a été d'une grande utilité.

40. Que le prisonnier a toujours donné pleine satisfaction au shérif ainsi qu'au gouverneur de la prison et autres officiers et surveillants, durant toute la durée de son emprisonnement, qui est maintenant la neuvième année.

50. Que vos pétitionnaires ont aussi l'honneur d'attirer respectueusement l'attention de Votre Excellence sur le fait que Son Honneur le juge en chef a plus d'une fois déclaré qu'il avait toujours infligé la peine la plus sévère à l'époque où les cas de brigandage étaient nombreux, mais que l'on pouvait néanmoins, prendre peut-être la liberté de suggérer à Son Excellence de vouloir bien exercer le droit de grâce, vu que le brigandage avait été heureusement supprimé d'une manière efficace.

60. Que la santé du prisonnier a déjà beaucoup ressenti les effets de ce long emprisonnement au point qu'il a dû être constamment sous les soins d'un médecin, car il souffre de la maladie du cœur et d'autres sérieuses infirmités, qui l'ont forcé de demeurer pendant quelque temps dans l'hôpital de la prison, et l'empêchent tout à fait de se livrer à un travail continu.

Finalement, que vos pétitionnaires sont persuadées que s'il plaît à Son Excellence de lui faire grâce, il aura ainsi l'occasion de réparer les fautes du passé, et que vos pétitionnaires connaissent assez la nature de son caractère pour donner l'assurance en toute confiance qu'il ne tombera jamais dans les mêmes fautes; et que la manière très encourageante avec laquelle Son Honneur Sir Alfred Stephen a parlé en plusieurs occasions, au frère des pétitionnaires, sur la réforme opérée dans sa conduite, leur fait espérer qu'il recommandera cette pétition à la plus favorable considération de Votre Excellence.

Vos pétitionnaires demanderont au Seigneur d'inspirer Votre Excellence pour lui faire adopter un moyen sage et judicieux de régler cette pétition, et comme de droit, ils ne cesseront de prier, etc., etc., etc.

ARCHINA GRIFFITHS,
CHARLOTTE DEACON CALE.

Nous, les soussignés, avons très-respectueusement l'honneur de recommander la pétition * ci-dessus à la bienveillance de Votre Excellence, vu surtout le désir de s'amender manifesté par le prisonnier avant son arrestation, et la conduite qu'il a tenue depuis son incarcération, et nous espérons qu'il plaira à Votre Excellence, vu toutes les circonstances de ce cas, de décréter que la période de peine déjà expirée a suffi pour remplir les fins de la justice.

WILLIAM B. DALLEY,
RICHARD DRIVER.

* Elle était couverte par plus de 400 signatures.

Comme il est question de vous dans une pétition pour la mitigation de la sentence prononcée contre Francis Christie, comme remplissant les fonctions de secrétaire colonial lorsqu'un soulèvement eût lieu dans la prison Darlinghurst, nous sommes heureux de pouvoir attester le fait de la bonne conduite de Christie en cette occasion, et de sa bonne conduite en général durant toute la période de son incarcération, autant que j'ai pu en prendre connaissance dans l'un et l'autre cas. Nous sommes heureux d'exprimer ici cette opinion, afin qu'elle puisse militer en faveur du prisonnier. Et nous donnons volontiers notre témoignage et notre recommandation, pourvu que ce fait et les autres circonstances mentionnés dans la pétition lui donnent droit à la favorable considération du gouvernement.

WILLIAM FORSTER,
RICHARD HILL.

29 décembre 1871.

Depuis près de quatorze ans, j'ai été le médecin de la famille de Francis Christie, je l'ai fréquemment visité durant son incarcération à Darlinghurst, et j'ai été heureux d'observer durant mes trois dernières visites qu'il était considérablement changé pour le mieux, et qu'il avait perdu entièrement cette férocité de caractère qui lui était particulière lors de sa capture en 1864 ; et je suis d'opinion qu'il a maintenant complètement renoncé aux fautes du passé, et qu'il serait tout à fait sage de lui donner sa liberté.

(Signé), A. MOFFITT,
Médecin, etc.

135, RUE CASTLEREAGH, 5 janvier 1872.

J'ai visité la prison Darlinghurst il y a quelque temps, et j'ai eu un long entretien avec le prisonnier Christie, lequel m'a pleinement convaincu qu'il regrette vivement les grandes fautes dont il s'est rendu coupable. Pour cette raison, et considérant la longue période de son incarcération, je signe cette pétition en sa faveur et j'espère qu'elle aura l'effet voulu.

JOSEPH ECKFORD.

THE OSBORNE, SYDNEY, 10 janvier 1872.

J. J. JOSEPHSON,
Rue Macquarie.

JAMES SUTTON,
Rue Dowling et Moore Park,
(L'un des membres du jury)

Il y a quelques années, tandis que Christie ou Gardiner résidait à Apis Creek, dans la colonie de Queensland, tenant un hôtel sur le chemin public, nous eûmes l'occasion de voyager dans cette direction en compagnie de M. Keen, et à notre retour nous demandâmes à un charretier que nous rencontrâmes de nous vendre une certaine quantité de farine dont nous avions besoin ; le conducteur refusa de nous en vendre, disant qu'elle appartenait à Christie ; une demi-heure après Christie fit son apparition, il s'enquit de son charretier, et après lui avoir mentionné le fait ci-dessus, il donna immédiatement ordre qu'on nous apportât de la farine. D'après les renseignements que sa conduite nous provoqua à recueillir, nous apprîmes qu'il se conduisait d'une manière polie et obligeante et qu'il était toujours prêt à venir en aide aux voyageurs.

Depuis sa longue incarcération nous nous sommes enquis continuellement de sa conduite, et nous avons constaté qu'elle avait toujours été bonne. Dans ces circons-

tances, et croyant qu'il était un bon citoyen lorsque nous le vîmes à Apis Creek, nous n'hésitions nullement à recommander l'adoption de la pétition.

E. S. HILL,
G. HILL.

(No. 2.)

Mémoire du Shérif.

Francis Christie, *alias* Clarke, *alias* Gardiner.

En renvoyant la pétition dans ce cas avec les détails ordinaires sur la condamnation du détenu, j'ai cru bon d'y joindre un rapport spécial des principaux geôliers (ci-inclus) sur sa conduite et ses services, en outre d'un rapport du médecin visiteur sur la santé du prisonnier.

Si l'on tient compte de la notoriété de la carrière du prisonnier, des circonstances relatives aux offenses dont il a été convaincu, de l'extrême durée de sa sentence (trente-deux ans), la solution de ce cas est d'une importance peu ordinaire, vu qu'elle devra avoir son effet sur les nombreux cas des autres prisonniers condamnés à une longue détention pour des crimes de même nature commis à l'époque où régnait le brigandage, et elle devra leur faire espérer ou non de voir leur peine commuée, suivant la décision qui sera rendue.

Ces prisonniers se basant en partie sur les remarques des juges lorsqu'ils prononcèrent les sentences et en partie sur l'action du gouvernement qui a commué la peine dans quelques cas, s'attendent d'être élargis avant l'expiration de leur sentence, ou du moins à l'époque de rémission prévue par les règlements. Si l'on adopte cette manière de voir, il est désirable que le sujet soit pris en considération, et que l'on résolve ce cas et les autres en vue de diminuer d'une manière générale la période de l'incarcération, chaque cas étant modifié suivant les circonstances et la conduite tenue en prison par le détenu ; la plus grande réduction proportionnelle devant s'appliquer aux sentences de plus longue durée, conformément au principe établi par les règlements de rémission.

On n'a probablement jamais eu l'intention de forcer ce prisonnier à passer en prison toute la période de temps à laquelle il a été condamné ; et comme il est incarcéré maintenant depuis huit ans et que de fait le brigandage est de fait disparu, il semble que ce serait un moment favorable pour accorder une rémission. Cette observation s'applique aux autres cas de la même catégorie. Un pareil procédé tendrait à calmer l'esprit des prisonniers en question et les encourageraient à améliorer leur conduite et à devenir plus industrieux.

Dans les cas des prisonniers en question, une grâce conditionnelle (l'exil) serait préférable à de véritables rémissions, et on pourrait ainsi régler plus tôt les cas, sans violer si sensiblement les règles relatives aux rémissions. L'élargissement d'un prisonnier, en vertu d'une grâce conditionnelle, ne présente pas d'inconvénients aussi graves, quant à son effet sur la classe criminelle, que si on met un prisonnier en liberté dans cette colonie, où il pourrait reprendre ses anciennes habitudes.

Si l'on doit commuer la sentence de ce prisonnier ou d'autres prisonniers qui se trouvent dans le même cas, je suggère que cette commutation ait lieu de façon qu'il puisse obtenir sa rémission conformément aux règlements relatifs à la réduction de la période d'emprisonnement, afin qu'on ne fasse pas disparaître le mobile qui doit l'encourager à s'améliorer ; disons par exemple que si la sentence d'un prisonnier était réduite à vingt ou quinze ans, il pourrait obtenir une réduction additionnelle d'un quart. Une grâce conditionnelle accordée après l'emprisonnement équivaldrait presque à la réduction d'une sentence à quatorze ans suivant les termes ci-dessus mentionnés. Ce dernier arrangement serait généralement plus avantageux au prisonnier.

HAROLD MACLEAN.

Sous-secrétaire principal, B. C.

12 septembre 1872.

(Incluses).

Détails sur la condamnation et la conduite dans la prison de Francis Clarke, détenu à Darlinghurst, lequel demanda une rémission de peine.

Nom du prisonnier.....	Francis Clarke, <i>alias</i> Christie, <i>alias</i> Gardiner.
Lieu de naissance et âge.....	Nouvelles-Galles du Sud, 43.
Condamné ... {	Où..... Cour Criminelle de Sydney.
	Comment. 4 et 8 juillet 1864.
Délit.....	Pour avoir blessé avec l'intention d'infliger des blessures corporelles graves et avoir pillé étant armé—deux délits.
Sentence	A 15 ans sur les chemins, les deux premiers dans les fers; 10 ans sur les chemins à l'expiration de la première sentence, et 7 ans à l'expiration de la seconde sentence (en tout 32 ans).
Juge	Juge en chef.

CONDAMNATIONS ANTÉRIEURES.

Où.	Quand.	Offence.	Sentence.
Comme Francis Clarke, Cour de Circuit de Goulburn	17 mars 1854.....	Vol de cheval.....	14 ans sur les chemins.

CONDUITE EN PRISON.

Dans la prison à—	Période.		Nombre total de jours.	Conduite bonne.	Industrieux.	Mauvaise conduite.	Paresse.	Malade.*
	Du	Au						
Darlinghurst	1er jan. 1866.....	20 août 1872.....	2,423	2,423	2,016	.....	.....	407

* Malade—Dimanches et jours de fête, 407.

PUNITIONS.—Aucune.

Conduite générale en prison très bonne; il a été un bon exemple à d'autres sous tous rapports.

J. C. READ,
Principal geôlier.

PRISON DE DARLINGHURST, 21 août 1872.

PRISON DE DARLINGHURST,
21 août 1872.

Memo.—Le prisonnier mentionné dans la pétition a été deux fois à l'hôpital depuis que j'ai été nommé médecin en 1866, savoir, deux jours une fois pour cause de diarrhée, et quatre jours une autre fois pour une attaque bilieuse. Il a la maladie du cœur, ce qui le rend incapable aux travaux bien rudes (comme celui du métier); son appétit est changeant, et il ne dort pas très bien. Il n'y pas d'autre affection organique que celle du cœur.

ISAAC AARON,
Médecin visiteur.

J'aimerais à avoir du géôlier principal, dans ce cas, un rapport spécial quant à la conduite du prisonnier, en outre des renseignements contenus dans la formule imprimée.

J'aimerais de plus à avoir le rapport de M. Read sur ce que l'on dit de la conduite du prisonnier lors du soulèvement mentionné dans la pétition, et sur la valeur du service qu'il a rendu en perfectionnant la machine à confectionner des nattes; je voudrais d'un autre côté, connaître aussi les circonstances relatives à la tentative qu'il fit de concert avec le prisonnier Cust pour opérer sa fuite au moyen d'amis au dehors de la prison, laquelle eût lieu dans les premiers temps de l'incarcération du prisonnier.—
H. M., 27 août 1872.

PRISON DE DARLINGHURST,
SYDNEY, 31 août 1872.

MONSIEUR,—Au sujet des assertions contenues dans la pétition ci-jointe en faveur du prisonnier, j'ai l'honneur de dire que le moyen ingénieux que l'on a trouvé pour perfectionner la confection des nattes, auquel il a déjà été fait allusion, a été inventé par le prisonnier. Cette invention est maintenant adoptée et très efficace. Avant que cette amélioration ne fût ajoutée aux métiers, il est certain que les nattes manquaient d'un certain fini; beaucoup d'acheteurs se plaignaient du défaut de leur confection et ils auraient probablement acheté cet article ailleurs sans cette amélioration.

Quant à la conduite du prisonnier lors du soulèvement, le 1er novembre 1864, je dois dire qu'il ne prit aucune part à cette tentative désespérée, et, d'après ce que j'ai pu savoir, il s'opposa à ce mouvement, ce qui mécontenta les autres prisonniers, qui le regardaient comme leur chef. A l'intérieur comme à l'extérieur de la prison, il était considéré comme le chef des brigands (*bushrangers*), et beaucoup de criminels de cette catégorie commençaient alors à subir les longues peines auxquelles ils avaient été condamnés. Règle générale, sa conduite a été bonne et exemplaire; il y eût cependant une exception, au mois de novembre 1864, lorsque de concert avec un autre prisonnier (Cust) il se mit en communication avec des amis de l'extérieur en vue d'opérer sa fuite; ils furent aidés dans cette tentative par un gardien qui fut démis pour avoir essayé de faire parvenir une lettre aux amis du détenu en dehors de la prison.

J'ai, etc.,

J. C. READ,
Principal géôlier.

(No. 3.)

Notes du principal sous-secrétaire et secrétaire colonial.

Peuvent être renvoyées à Son Honneur le juge en chef pour rapport.—12 sept. 1872
Le juge en chef.—H.P., 12-9-72.

(No. 4.)

Le principal sous-secrétaire au juge en chef.

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL,
SYDNEY, 17 septembre 1871

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien faire un rapport sur la pétition ci-jointe demandant la mitigation de la sentence prononcée par vous et condamnant le prisonnier, désigné à la marge, aux travaux forcés, sur les chemins, pendant trente-deux ans.

J'ai, etc.,
(Pour le sous-secrétaire,)

WILLIAM GOODMAN.

(No. 5.)

Le juge en chef au secrétaire provincial.

COUR SUPRÊME, 30 novembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai lu attentivement et considéré avec soin toutes les pétitions en faveur de Gardiner, avec les recommandations qui les accompagnent, ainsi que les rapports du principal geôlier et du médecin, et les observations très judicieuses du shérif, en sa qualité d'inspecteur des prisons. J'ai vu une ou deux sœurs du prisonnier, qui sont les principaux pétitionnaires, et les personnes qui ont recueilli les nombreuses signatures apposées à ces pétitions. J'ai vu aussi Gardiner plus d'une fois, mais pas récemment, et j'ai reçu personnellement des représentations de lui. Et j'éprouve la plus vive sympathie pour ces affectueux parents qui, je crois, sont des membres respectables de la société. Je pense de plus qu'il est probable que le désir de Gardiner de renoncer au mal, s'il était mis en liberté, et d'induire les autres autant que possible de renoncer au mal, est sincère, et qu'il pourrait peut-être persévérer dans ces bonnes intentions. Mais lorsque je me rappelle toute sa carrière, son caractère passé et ses crimes, la notoriété qu'ils lui ont acquise, et le mal considérable qu'il a fait pendant tant d'années comme chef de bande, je ne puis assumer la responsabilité de conseiller une mitigation dans ce cas. Je ne veux pas dire qu'on ne devrait jamais commuer sa peine; mais le but de toutes les peines est d'abord de châtier l'individu, et, en second lieu, d'empêcher d'autres individus de commettre les mêmes fautes. Ma longue expérience et mes propres observations m'ont convaincu que le crime en particulier du brigandage—avec la terrible perte de vies et de propriété dont il était la cause, et la terreur qu'il inspirait—a été réduit à ses proportions actuelles seulement par des punitions rigoureuses (parmi lesquelles je comprends la mort de quelques individus par la police, ou les sentences capitales rendues par les tribunaux) auxquelles ces criminels ont été condamnés. Il n'y a pas de doute que les peines de servitude pénale ont été mitigées dans certains cas, vu que le crime lui-même a diminué graduellement. Mais le sentiment du devoir, surtout dans ce cas particulièrement difficile, me force à dire que deux ou trois des compagnons de Gardiner ont été exécutés pour des crimes auxquels il avait participé; que pour avoir fait feu sur le constable Hosie et le sergent Middleton il a échappé (et cela bien à tort) à la peine de mort; et que sur les trente-deux ans d'emprisonnement auxquels il a été condamné à juste titre, il en a à peine passé un quart.

Je suis, etc.,

ALFRED STEPHEN.

Son Excellence.—H. P. 4—12—72.

En vous transmettant cette pétition (dans le cas du criminel le plus remarquable qui ait existé dans la colonie depuis plusieurs années), je pense qu'il est bon de vous indiquer quelques-uns des mémoires et signatures en sa faveur.

Noms seulement :

L'hon. W. B. Dalley.

R. Driver, M.P.

Richard Hill, M.P.

J. J. Josephson.

James Sutton, ci-devant maire de Sidney.

George Hill, J.P.

Mémoires par :

William Foster, écr., M.P., ci-devant secrétaire colonial.

Dr. Moffitt.

Joseph Eckford, ci-devant M.P.

Edward Smith Hill, J.P.

H.P., 4-12-72.

Lorsque le prisonnier aura été incarcéré pendant dix ans, son cas pourra être pris de nouveau en considération. Si sa conduite est bonne dans l'intervalle, je serai disposé à lui faire grâce, pourvu qu'il s'éloigne du pays. Je ne puis partager maintenant l'opinion des pétitionnaires que la peine que le prisonnier a subie suffit pour les fins de la justice. H.R., 5-12-72.

(No. 6.)

Le juge en chef au secrétaire colonial.

In re pétitions de Gardiner pour mitigation.

COUR SUPRÊME, 16 décembre 1872.

MON CHER SECRÉTAIRE COLONIAL,—J'ai reçu une lettre (une seulement sur plusieurs) de l'une des sœurs de Gardiner, qui, je crois, devrait accompagner les documents, avec une copie de ma réponse. Je les inclus donc toutes deux, en vous priant de les soumettre à Son Excellence en même temps que les pétitions. Si le cas est déjà décidé, je sollicite la faveur que vous donniez instruction d'y annexer les présentes incluses.

Je n'ai rien dit de la carrière de Gardiner avant qu'il ait fait acte de brigandage, mais je puis donner des renseignements sur sa vie passée, si on le désire. Si la sentence que je prononçai contre lui à Goulburn, pour vol de cheval, avait été mise pleinement à exécution, il n'aurait pu commencer à pratiquer le vol des bestiaux à Carcoar, ou piller l'escorte de l'or ensuite; car ces actes criminels furent commis avant l'expiation de cette sentence.

Je suis, etc.,

ALFRED STEPHEN.

A Son Honneur Sir Alfred Stephen.

(Incluses.)

4 décembre 1872.

MONSIEUR,—Je vous communique de nouveau le plus vif désir de mon cœur dans l'espoir que vous ferez acte de clémence en faveur de mon cher frère Francis Christie.

Oh! pardonnez-lui pour l'amour de ceux qui s'intéressent si vivement à lui; pardonnez-lui comme je l'espère, le Grand Juge vous pardonnera à vous et aux vôtres lorsque vous lui demanderez pardon. Veuillez lui accorder miséricordieusement son élargissement dans les colonies afin que ses sœurs puissent le rapprocher d'elles et l'éloigner à l'avenir de tout danger. Si vous pouviez savoir l'anxiété avec laquelle nous avons attendu votre réponse à notre pétition—réponse qui semble tant tarder à venir—vous auriez mis fin je crois, à notre anxiété; mais si la réponse est celle que nous désirons, toute la peine que nous a causée le passé sera peu de chose comparée à la joie que nous ressentirons. Je sais, Votre Honneur, que les fautes de mon frère ont été nombreuses. Je ne veux pas dire que sa sentence était injuste; mais sa punition a été grande et il a sincèrement changé de conduite; aussi, puisse Dieu m'accorder que votre volonté soit de rendre de nouveau mon cher frère à la liberté. De vous dépend sa liberté ou son emprisonnement sans fin; c'est pourquoi, quelle que soit cette réponse, c'est à vous que je dois m'adresser, Sir Alfred Stephen. Soyez miséricordieux lorsque vous examinerez le caractère de cet homme sous son plus mauvais jour, et pardonnez-moi de prendre la liberté de vous écrire comme je le fais. Espérant que vous excuserez ma hardiesse.

Je demeure, etc.,

A. GRIFFITHS,

COUR SUPRÊME, 6 décembre 1872.

Le juge en chef a lu avec une profonde sympathie les différentes lettres qu'il a reçues de Madame Griffiths et de sa sœur, et il transmettra sa lettre d'hier à Son Excellence le gouverneur. Le juge en chef veut bien croire tout ce que l'on dit en faveur du prisonnier Christie (ou Gardiner) ; mais il doit se rappeler la notoriété des crimes de brigandage du prisonnier, de leur nombre, des terribles conséquences auxquelles elles ont donné lieu, y compris la mort de plusieurs personnes et l'exécution de deux jeunes gens pour des actes dont Gardiner était l'auteur principal. On ne saurait non plus oublier qu'il ne s'est pas même encore écoulé le quart des trente-deux ans de peine auxquels il est condamné.

Le juge en chef ne saurait en conséquence prendre la responsabilité de recommander aucune mitigation dans ce cas. Mais il ne saurait admettre que cette responsabilité doive retomber sur lui. Cette question est particulièrement du ressort du gouverneur et du Conseil exécutif, et s'ils croient devoir plus tard faire grâce d'une partie de la sentence, Sir Alfred Stephen, comme individu, sera content d'apprendre cette décision, par pitié pour les requérantes.

Son Excellence.—H. P., 7-12-72.

J'ai déjà décidé de faire une rémission conditionnelle à l'expiration de dix ans d'emprisonnement.—H. R., 7-12-72.

(No. 7.)

Le sous-secrétaire principal au juge en chef.

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL,
SYDNEY, 10 décembre 1872.

MONSIEUR,—En accusant réception de votre rapport, en date du 30 ultimo, sur une pétition en faveur du prisonnier, désigné à la marge, demandant une mitigation des sentences—trente-deux années aux travaux forcés sur les chemins—rendues contre lui à la Cour Criminelle Centrale, les 4 et 8 juillet 1864, pour avoir infligé intentionnellement des blessures graves et avoir volé—deux offenses—étant armé, j'ai reçu instructions de vous informer qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur de décréter que son cas pourra être pris de nouveau en considération lorsqu'il aura été détenu pendant dix ans.

2. J'ai de plus reçu instruction de déclarer que, si la conduite du prisonnier est bonne dans l'intervalle, Son Excellence sera disposé à lui faire grâce, à condition qu'il s'exile.

Je suis, etc.,

HENRY HALLORAN.

No. 8.

Le sous-secrétaire principal au shérif.

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL,
SYDNEY, 10 décembre 1872.

MONSIEUR,—Au sujet de la pétition en faveur du prisonnier, nommé à la marge demandant une mitigation des sentences qui le condamnent aux travaux forcés sur les chemins pendant trente-deux ans, et qui ont été rendues contre lui à la Cour Criminelle Centrale, les 4 et 8 juillet 1864, pour avoir infligé intentionnellement des blessures corporelles graves et pour avoir volé—deux offenses—étant armé, j'ai reçu instruction du secrétaire colonial de vous dire, pour votre information et gouverne, qu'il

a plu à Son Excellence de décider que vous pouvez soumettre de nouveau le cas du prisonnier à sa considération lorsqu'il aura subi dix ans d'emprisonnement.

2. J'ai reçu de plus instruction de vous dire que, si la conduite du prisonnier est bonne dans l'intervalle, Son Excellence sera disposée à lui faire grâce, à la condition qu'il s'exile.

J'ai, etc.,

HENRY HALLORAN.

(No. 9.)

Le sous-secrétaire principal à Madame Archina Griffiths et Mme. Charlotte Deacon Cale.

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL,
SYDNEY, 10 décembre 1872.

MESDAMES,—J'ai reçu instruction du secrétaire colonial de vous informer que la pétition qu'il a reçue de vous, au mois d'août dernier, en faveur de votre frère le prisonnier, nommé à la marge, qui subit maintenant une sentence de trente-deux ans aux travaux forcés sur les chemins publics, a été dûment soumise à Son Excellence le gouverneur, et que des instructions ont été données au shérif de soumettre de nouveau ce cas à sa considération lorsque le prisonnier aura subi sa peine pendant dix ans.

2. Je dois de plus vous informer que si la conduite de votre frère est bonne dans l'intervalle, Son Excellence sera disposée à lui faire grâce, à la condition qu'il s'exile des colonies australiennes et de la Nouvelle-Zélande.

3. Son Excellence n'approuve pas pour le présent l'opinion exprimée par les personnes qui ont recommandé votre pétition, que la peine que le prisonnier a subie suffit pour les fins de la justice.

J'ai, etc.,

HENRY HALLORAN.

(No. 10.)

Pétition de madame Griffiths.

A l'honorable

Conseil Exécutif de Nouvelle-Galles du Sud.

L'humble pétition d'Archina Griffiths, femme de Henry Griffiths, 659 rue George, Sydney,—

Que le frère (Francis Christie) de votre requérante fut arrêté au mois de février 1864 ; qu'il subit son procès devant la cour criminelle de Sydney, le 8 juillet, devant son honneur le juge en chef, et qu'il fut condamné sur les chefs d'accusation suivants : Pour avoir fait feu sur le constable Hosie et l'avoir blessé ; il fut condamné à quinze ans d'emprisonnement (dont les deux premiers dans les fers) aux travaux forcés ; et pour avoir pillé MM. Hewett et Horsington, il fut condamné à dix et sept ans de prison, respectivement, soit un total de trente-deux ans aux travaux forcés.

Votre requérante demande humblement que vous considérez avec clémence le cas de son malheureux frère, et que vous lui accordiez la pleine rémission du terme de sa sentence qui n'est pas encore expiré, en lui permettant de réparer le passé dans les colonies australiennes ; et votre requérante s'appuie à cet effet sur les raisons suivantes :

1o. Avant son arrestation, il tenait magasin depuis près de deux ans dans Queensland ; il avait abandonné sa vie criminelle d'autrefois, et il avait quitté la colonie, bien déterminé à mener une vie honnête et industrielle. On aurait pu produire des preuves de sa bonne conduite lors de son procès, et c'est un fait bien connu que de l'or lui a été confié, tant par escorte que par des particuliers durant tout ce temps en toute sûreté.

20. Que quatre mois seulement après sa condamnation, les prisonniers firent une révolte sérieuse dans la prison, mais qu'il n'y prit aucune part. Sa bonne conduite en cette circonstance fut tellement remarquée par l'inspecteur général de police que ce dernier donna l'assurance au prisonnier qu'il communiquerait la chose au secrétaire colonial, (M. Foster), afin que celui-ci en prit note dans l'intérêt futur du prisonnier. Votre pétitionnaire prie respectueusement Votre honorable Conseil de consulter cette note, car le Dr. West a informé le prisonnier qu'elle avait été consignée dans les pièces voulues.

30. Que le prisonnier s'est efforcé de se rendre aussi utile que possible dans les fonctions qui lui ont été assignées en prison, et qu'il a trouvé un moyen ingénieux de perfectionner la confection des nattes, qui a été d'une grande utilité.

40. Que le prisonnier a toujours donné pleine satisfaction au shérif ainsi qu'au gouverneur de la prison et autres officiers et surveillants, durant toute la durée de son emprisonnement, qui est maintenant la neuvième année.

5. Que quoique Son Honneur le juge en chef ait souvent énoncé l'intention de juger avec la dernière rigueur les écumeurs des bois, votre requérante demande humblement que la cessation du brigandage dans la colonie soit une considération en faveur du prisonnier, comme cela semble avoir eu lieu dans le cas du prisonnier John Vane qui a été élargi (que le frère de votre requérante n'a pas connu cependant avant son emprisonnement) en même temps que d'autres.

60. Que la santé du prisonnier a déjà beaucoup senti les effets de ce long emprisonnement, au point qu'il a dû être constamment sous les soins d'un médecin, car il souffre de la maladie du cœur et d'autres sérieuses infirmités, qui l'ont forcé de demeurer pendant quelque temps dans l'hôpital de la prison, et l'empêchent tout à fait de se livrer à un travail continu.

70. Que votre requérante est persuadée que si l'on fait grâce au prisonnier et qu'on lui permette de nouveau de demeurer au milieu de ses parents, il fera tout en son pouvoir pour mener une vie honnête et respectable; qu'il se montrera digne de votre clémence; qu'il ne retombera jamais dans les fautes du passé, mais qu'il travaillera par une conduite exemplaire à réparer complètement le passé. Votre requérante croit aussi que Son Honneur Sir Alfred Stephen fera gracieusement une recommandation dans ce sens, vu qu'il a plus d'une fois parlé très-bienveillamment au prisonnier de son changement de conduite, et qu'il a toujours paru s'intéresser à lui.

Puisse le Seigneur vous faire arriver à une conclusion sage, clémente et judicieuse au sujet de cette pétition, et votre humble requérante, comme de droit, ne cessera de prier.

ARCHINA GRIFFITHS.

Nous, les soussignés, avons très-respectueusement l'honneur de recommander la pétition ci-dessus à la bienveillance de l'honorable Conseil exécutif, vu surtout le désir de s'amender manifesté par le prisonnier avant son arrestation, et la conduite qu'il a tenue depuis son incarcération, et nous espérons qu'il plaira à Votre honorable Conseil, vu toutes les circonstances de ce cas, de décréter que la période de peine déjà expirée a suffi pour remplir les fins de la justice.

A. MOFFIT,

Médecin et chirurgien,

135 rue Castlereagh.

WILLIAM B. DALLEY,

A. McARTHUR ET CIE.

FARMER ET CIE.

W. ET S. GARDNER, par J. W. NIFF.

S. HOFFNUNG ET Co.

E. S. Hill, de Woolahra, ayant surveillé d'une manière spéciale et attentive la conduite du prisonnier durant les sept années de sa détention, et ayant pris des renseignements

gnements en toutes circonstances sur sa conduite en prison à Darlinghurst, et toujours reçu les rapports les plus satisfaisants, je n'ai aucune hésitation à recommander l'adoption de la pétition.

J. R. JONES ET C^{IE}.,
Marchands de Produits, Rue Sussex.
 H. PRIESTLY, *do*
 JOHN GRAHAM.

Le shérif.—B. C., 2 avril 1874. Pour E.-U.—W. G.

En vous transmettant la pétition ci-jointe en faveur du prisonnier Christie, *alias* Gardiner, j'ai l'honneur de vous renvoyer à mon rapport, en date du 12 septembre 1872, sur la pétition, en vertu de laquelle une grâce conditionnelle a été accordée au prisonnier.

J'ai cru devoir insister dans ce rapport sur l'importance spéciale, dans l'intérêt public, qu'aurait la solution du cas de ce prisonnier, vu la notoriété de sa carrière et les circonstances qui ont accompagné ce cas.

Cette importance a été pleinement démontrée par le fait que la nécessité d'accorder une grâce conditionnelle à Christie provient, dans tous les cas, de la reconsidération des sentences d'un grand nombre de prisonniers, qui ont commis des délits moindres mais de même nature. Un plan pour la commutation de ces sentences a été préparé avec beaucoup de soin et de prévoyance; il consistait principalement à permettre aux prisonniers intéressés de quitter les colonies australiennes; ce plan était surtout basé sur la mesure que l'on a prise dans le cas de Christie, et il est maintenant en voie d'exécution.

En vertu du même principe de traitement équitable qui militait en faveur de l'adoption du plan en question, si la condition de l'exil doit être mise de côté dans le cas de Christie, elle doit l'être aussi dans le cas des autres prisonniers, et tout le plan doit être abandonné.

Les raisons que l'on fait valoir maintenant en faveur de Christie ont été pleinement exposées lorsqu'il a été question de la requête précédente, et il est certain que ce cas a été traité avec une telle lenité que la condition de l'exil a pu seule la faire approuver du public, pour ne pas être injuste envers les autres criminels en général au sujet de leur période de détention.

J'avoue être surpris, après la manière clémente avec laquelle on a agi au sujet de la pétition précédente, que l'on ait présenté la requête actuelle, et je condamne très fortement toute acceptation de la requête.

Principal sous-secrétaire, B. C., 20 avril 1874.

HAROLD MACLEAN,
Inspecteur général des prisons.

La pétition ci-incluse demande une rémission de la sentence de Gardiner. La grâce du prisonnier a été décidée par les autorités, à la condition qu'il s'exile. Le shérif combat fortement l'idée d'accéder à la requête. Son Excellence.—H. P. 24-474.

Refusée—R. H., 27-4-74.

(No. 11.)

Le principal sous-secrétaire à Madam Archina Griffiths.

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL,
 SYDNEY, 29 avril 1874.

MADAME,—En réponse à votre nouvelle requête demandant que votre frère, le prisonnier, nommé à la marge, reçoive sa grâce sous condition, j'ai reçu instruction du secrétaire colonial de vous informer que Son Excellence le Gouverneur ne voit aucune raison qui puisse l'autoriser à accéder à votre demande.

J'ai, etc.,

(Pour le sous-secrétaire.)

M. R. ALLAN.

(No. 12.)

*Le sous-secrétaire principal au shérif.*BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL,
SYDNEY, 29 avril 1874.

MONSIEUR,—Au sujet de votre nouvelle requête en faveur de la libération sans condition du prisonnier, nommé à la marge, j'ai reçu instruction du secrétaire colonial de vous informer que le gouverneur n'a pas cru devoir autoriser une réponse favorable.

J'ai, etc.,

(Pour le sous-secrétaire.)

M. R. ALLAN.

Incluse 2 dans No. 3.

(B.)

11 VICTORIA, CHAP. 34.

Peines au lieu de déportation.

Clause 4. Et il est résolu qu'il sera loisible à tout gouverneur ou officier administrant les affaires du gouvernement de la colonie d'accorder à tout individu condamné à subir une peine, ou à la déportation ou aux travaux forcés, ou qui aura travaillé sur les chemins ou ailleurs dans la colonie pendant pas moins de deux ans dans aucun cas, une rémission du reste de sa sentence, qu'il ait été condamné à n'importe quelle peine, à la déportation ou aux travaux forcés, à la condition qu'il ne demeure pas dans la colonie durant le reste de la dite sentence; et il sera loisible au dit gouverneur de faire les règles et les règlements qu'il jugera à propos d'établir pour la mitigation ou la rémission, conditionnelle ou autrement, de toute sentence ou peine, en vertu de cet acte, afin d'encourager ou récompenser la bonne conduite, pendant que le détenu subit telle sentence ou condamnation, et de mitiger ou commuer en conséquence le terme déterminé pour sa peine.

(Incluse 3 dans le No 3.

(C.)

1873-74.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.—NOUVELLE-GALLES DU SUD.

Gardiner alias Christie. (*Correspondance relative à la mitigation de la sentence rendue en vertu de condamnations précédentes.*)

Imprimée par ordre de l'Assemblée législative, 12 mai 1874.

(No. 1.)

Requête de Francis Clarke.

A Son Excellence Sir William Denison, baronnet, Gouverneur-Général de toutes les possessions de Sa Majesté, vice-amiral, etc., etc.

L'humble requête de Francis Clarke, prisonnier de la Couronne, dans l'établissement pénal de Cockatoo—

Exposé,—

Que votre requérant invoque la clémence de Votre Excellence afin qu'elle prenne en favorable considération sa jeunesse et les tentations inhérentes à une entrée trop prompte dans la vie, alors que l'on n'a pour contrôle ni l'influence paternelle ni le bon exemple, ce qui l'a amené à commettre un crime qui l'a fait condamner à une peine infamante.

Votre requérant implore Votre Excellence de vouloir bien s'arrêter un instant sur les cinq années de servitude pénale qu'il a subies, et il vous supplie d'exercer gracieusement votre droit de grâce en le rendant de nouveau à la société, plus triste mais plus sage qu'il n'était auparavant.

Après avoir obtenu sans les solliciter les recommandations de ceux qu'il a offensés, il supplie humblement Votre Excellence de lui accorder un congé (*ticket-of-leave*.)

Et votre requérant, comme de droit, ne cessera de prier, etc.

Signatures des plaignants,

JNO. REID,
EDWARD BAKER.

REID'S FLAT, RIVIÈRE LACHLAN, 6 avril 1859.

MEADOW, RIVIÈRE LACHLAN, 6 avril 1859.

Je désire respectueusement ajouter mon nom à la susdite requête. Si Son Excellence veut bien dans sa clémence accorder un congé (*ticket-of-leave*) à ce jeune homme, je lui donnerai très volontiers de l'emploi et je ferai tout en mon pouvoir pour aider à son amélioration morale future.

WILLIAM TAYLOR.

REID'S FLAT, *via* WHEEO, 19 avril 1859.

J'ai l'honneur de transmettre respectueusement la pétition ci-jointe et de la recommander à la favorable considération du gouvernement.

HENRY NEWHAM.

(No. 2.)

L'inspecteur-général de police.—C.C., B.C., 27 avril.

Memo.—Le magistrat visiteur de l'île Cockatoo voudra bien faire rapport, pour l'information du gouvernement, sur la conduite de Francis Clarke depuis qu'il est détenu dans l'île Cockatoo, sur la somme d'ouvrage qu'il peut vraisemblablement faire, et nous dire quand il sera en mesure de recevoir un congé.—Jno. McLerie, inspecteur général de police. Division des convicts, 2 mai 1859. B.C. au magistrat visiteur, île Cockatoo, 2 mai.

M. Taylor donnera les renseignements statistiques voulus.—D.F., 9 mai 1859.

Le travail au crédit de Francis Clarke, jusqu'au 30 avril 1859, forme 701½ jours.

Son temps d'épreuve sera de huit ans à dater du 17 mars 1854.

Il sera en mesure de recevoir un congé au ou vers le mois de décembre prochain, s'il n'est pas puni dans l'intervalle.—Charles Ormsby, surintendant de l'île Cockatoo, 12 mai 1859.

Le requérant, Francis Clarke, natif de la colonie, a été reçu ici le 10 avril 1854, condamné à deux sentences, la première : sept ans de travaux sur les chemins, et la seconde, sept ans de travaux sur les chemins, laquelle devrait commencer à l'expiration de la première sentence prononcée contre lui à la cour de circuit à Goulburn, le 17 mars 1854, pour vol de cheval ; voici quelle a été sa conduite depuis ce temps :—

30 avril 1855.—Désobéissance aux ordres; trois jours de cellule.

17 avril 1856.—S'est absenté dans l'après-midi de ce jour, en compagnie de Joseph Roberts, né dans le pays, et est resté caché jusqu'à dimanche soir le 20 avril 1856, alors qu'il fut capturé dans un chantier de construction.

Sa conduite a été depuis généralement bonne.

Rien de plus n'est noté.

CHAS. ORMSBY,
Surintendant.

ILE COCKATOO, 12 mai 1859.

D. Forbes, V. J., établissement Penal de l'île Cockatoo.

Au principal sous-secrétaire—Division des convicts, 13 mai 1859,—John McLerie inspecteur général de police.

Cet individu demande un congé, mais il n'y aura pas droit avant le mois de décembre prochain.—C. C. 25 mai.

(No. 3.)

Le sous-secrétaire du gouvernement au juge visiteur de l'île Cockatoo.

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL.

SYDNEY, 30 mai 1859.

MONSIEUR,—Au sujet de la requête du prisonnier, nommé à la marge, demandant une mitigation de sa sentence de quatorze ans aux travaux forcés sur les chemins ou ailleurs, j'ai reçu instruction de vous prier d'informer le prisonnier que par sa bonne conduite il pourra obtenir un congé vers le mois de décembre prochain.

J'ai, etc.

W. ELYARD.

(No. 4.)

M. H. Newham au Secrétaire Colonial.

REID'S FLAT, RIVIÈRE LACHLAN,

WHEEO, 5 juillet 1859.

MONSIEUR,—J'ai transmis au gouvernement il y a plus de six semaines une requête en faveur de Francis Gardiner, *alias* Clarke, un prisonnier de la Couronne, qui subit sa peine à Cockatoo, laquelle était recommandée par les plaignants dans les deux cas où il a été condamné, et j'offrais en même temps de donner de l'emploi à cet homme ainsi que d'autres, comme preuve que la localité est bien disposée à le recevoir au pays natal.

Je désire respectueusement savoir s'il a plu au gouvernement exécutif d'exercer le droit de grâce en accordant une rémission ou une commutation de la peine que subit maintenant Gardiner. Et ceux qui se sont intéressés à ce sujet vous seront reconnaissants de l'information.

J'ai, etc.,

HENRY NEWHAM.

On peut peut-être lui communiquer la réponse qui a été faite à la requête C. C. 12.

(No. 5.)

*Le sous-secrétaire du gouvernement à M. Henry Newham.*BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL,
SYDNEY, 14 juillet 1859.

MONSIEUR,—En réponse à la demande contenue dans votre lettre du 5 courant, j'ai reçu instruction de vous dire que le juge visiteur de l'île Cockatoo doit informer le prisonnier, nommé à la marge, que par sa bonne conduite il pourra obtenir un congé vers le mois de décembre prochain.

Je suis, etc.,

W. ELYARD

(No. 6.)

Requête de Henry Newham.

A Son Excellence Sir Thomas Denison, baronnet, capitaine-général et gouverneur en chef de toutes les possessions australiennes de Sa Majesté, vice-amiral, etc., etc.

PLAISE VOTRE EXCELLENCE,—J'ai eu l'honneur il y a quelques semaines de recevoir une communication du secrétaire colonial, m'informant qu'au mois de décembre prochain un congé serait accordé au prisonnier nommé à la marge.

La demande faite en sa faveur a été recommandée spontanément par les plaignants. Ils sympathisent avec moi parce que nous avons eu lieu de croire depuis sa condamnation que, jeune et inexpérimenté à cette époque, il fut la dupe d'autres.

Je lui garantis un emploi permanent sur l'une ou l'autre de mes propriétés.

C'est pourquoi je prie Votre Excellence de vouloir bien accorder un congé pour le district de la rivière Lachlan, et je seconderais les vues humaines du gouvernement afin d'en faire de nouveau un membre utile à la société.

J'ai, etc.,

HENRY NEWHAM.

Reid's Flat, rivière Lachlan, 10 novembre 1859.

Inspecteur-général de police.—W. E., 14 novembre 1859, B. C.

Francis Gardiner, alias Clarke, a été recommandé pour obtenir un congé pour ce mois, et le bureau de classification n'a pas d'objection qu'il aille habiter Carcoar, le district de police le plus rapproché de la rivière Lachlan.—Division des convicts, 13 décembre 1869—John McLerie, inspecteur-général de police.

Au secrétaire particulier.—13 décembre B. C.

Cela a-t-il été autorisé ?—22e. Oui. Voir la liste incluse dans 59-6308 ci-joint 28.

Inform.—28.

(No. 7.)

A l'honorable bureau de classification nommé pour faire le choix des prisonniers de la Couronne qui auront droit à la rémission des sentences, etc., etc.

MESSIEURS,—Je me suis précédemment placé en communication avec le gouvernement dans le but d'obtenir que le prisonnier de la Couronne, nommé à la marge reçoive un congé pour le district de la rivière Lachlan,

Je me suis intéressé en faveur de ce jeune homme pour de bonnes raisons. J'ai su depuis sa condamnation qu'il avait été la dupe d'habiles fripons, qui profitant de son inexpérience ont réussi à lui faire passer les meilleures années de sa vie dans une abjecte servitude.

Les deux plaignants dans ce cas ont signé un document par lequel ils invoquent la clémence du gouvernement. Ils recommandent qu'un congé lui soit accordé pour le district ; ils ne craignent nullement qu'il se conduise mal.

Je me suis déjà engagé à trouver un emploi permanent pour cet homme sur l'une ou l'autre de mes propriétés.

Et je dirai, messieurs, en terminant, qu'en vous aidant individuellement à remplir les intentions bienveillantes du gouvernement en sollicitant un congé pour rendre à la société un membre dévoyé, je ferai un acte méritoire, et j'espère respectueusement, messieurs, que vous seconderez mes efforts.

J'espère que vous me ferez la faveur d'accuser réception de cette communication.

J'ai, etc.,

HENRY NEWHAM.

Inspecteur-général de police.—B. C., 6 décembre 1859 W. E. Pour être remis.

(No.8.)

Le président du bureau de classification des convicts au sous-secrétaire du gouvernement.

DEPARTEMENT DES CONVICTS,

SYDNEY, 10 décembre 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-inclus, pour l'information de l'honorable secrétaire en chef une liste (en double) des convicts sur les fles Cockatoo qui demandent grâce pour ce mois.

J'ai, etc.,

JNO. McCLERIE,

Président du bureau de classification des convicts.

EXTRAIT d'un rapport sur les prisonniers que le magistrat visiteur de l'île de Cockatoo, a signalés au bureau de classification, pour obtenir des adoucissements au mois de décembre 1859.

Nom.	Navire.	Où son procès.	Quand son procès.	Délit.	Sentence.	Quand éligible suivant les réglemens.	Punitions infligées durant sa sentence.	Quand finit sa peine.	Somme d'ouvrage à son crédit.	District pour lequel il demande un congé.	Nature et date de la recommandation par le bureau.
Francis Clarke.	Natif.	Cour de Circuit, Goulburn.	17 mars 1854.	Vol de chevaux.	7 ans sur les chemins, et 7 ans sur les chemins à commencer à l'exp. de la première sentence.	17 mars, 1862.	3 jours.	23 mars, 1862.	796 ³ / ₄ .	Carcoar	Congé. 26 décembre.

GOTHER K. MANN,
Ile Cockatoo, 1er décembre 1859.

Au président du
bureau de classification, etc.

S. NORTH, pour le magistrat visiteur.

Recommandé,
pour le bureau,

JNO. McLERIE, *Président.*

Gouverneur-Général.—W. R., 21 décembre.
Président.—B. C., 22 décembre 1859.

W. DENISON.

(No. 8.)

Le sous-secrétaire du gouvernement à M. Henry Newham.

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL,
SYDNEY, 30 décembre 1859.

MONSIEUR,—Au sujet de votre lettre en date du 10 ultimo, j'ai reçu instruction de vous informer que le prisonnier, nommé à la marge, a obtenu un congé pour le district de police de Carcoar.

J'ai, etc.,

W. ELYARD.

(No. 10.)

M. Edward Ledsam au sous-secrétaire du gouvernement.

REIDS' FLAT, WHEO, 13 décembre 1859.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de m'adresser respectueusement à vous au sujet de prisonnier de la Couronne nommé à la marge, lequel, m'informe-t-on, après sept années de servitude pénale dans la prison de Cockatoo, a mérité d'obtenir un congé.

Je sais que les personnes qui ont traduit cet homme devant la justice ont donné ou transmis des certificats en sa faveur, et qu'ils ont recommandé qu'un congé soit accordé à Gardiner pour le district de Lachlan.

Des citoyens très respectables sont disposés à lui donner de l'emploi, et ils ont signé la requête en s'exprimant dans ce sens.

Je désire ajouter mon nom à ceux qui s'intéressent en faveur de ce jeune et j'es-père que le conseil exécutif permettra aux amis de ce malheureux jeune homme de lui aider à se faire une nouvelle et meilleure position dans la société.

J'ai, etc.,

EDWARD LEDSAM.

Réponse,—Je crois, dans une autre pièce ?—40. Ci-inclus,—11—Dites qu'un congé a été accordé en employant les termes du rapport de l'inspecteur-général de police.—12.

(No. 11.)

Le sous-secrétaire du gouvernement à M. Edward Ledsam.

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL.

SYDNEY, 13 janvier 1860.

MONSIEUR.—En réponse à votre lettre en date du 13 ultimo, j'ai reçu instruction du secrétaire colonial de vous informer que le prisonnier nommé à la marge a obtenu un congé pour le district de police de Carcoar.

J'ai etc.,

W. ELYARD.

(No. 12.)

Requête de Frédéric Gardiner.

A Son Excellence Sir William Thomas Denison, baronnet, commandeur de l'Ordre Honorable du Bain, Gouverneur-Général dans toutes les colonies de Sa Majesté, de la Nouvelle-Galles du Sud, Tasmania, Victoria, Australie du Sud, Australie de l'Ouest, et capitaine général et gouverneur en chef du territoire de la Nouvelle-Galles du Sud et de ses dépendances, vice-amiral, etc., etc., etc,
L'humble requête de Frederick Gardiner, de la rivière au Poisson, dans la colonie de la Nouvelle-Galles du Sud, cultivateur et éleveur.

Expose—

Que le ou vers le dix-septième jours de mars, mil huit cent cinquante-quatre, un nommé Francis Clarke a subi son procès à la cour de circuit, à Goulburn, et qu'il a été trouvé coupable de vol de chevaux sur deux chefs d'accusation.

Que le dit Francis Clarke, a été condamné, dans chaque cas à sept ans d'emprisonnement.

Qu'il a subi sa peine pendant près de six ans à l'île Cockatoo, et qu'il a obtenu ensuite un congé pour le district de Carcoar;

Qu'il a résidé dans le district de Carcoar depuis plusieurs mois, et que sa conduite a été telle qu'elle justifie votre requérant de demander pour lui une mitigation de peine.

C'est pourquoi votre requérant demande humblement que vous preniez ces faits en considération, et que vous accordiez au dit Francis Clarke telle grâce que votre Excellence jugera à propos de consentir en sa faveur.

Et, comme de droit, votre requérant ne cessera de prier, etc.

FREDERICK GARDINER.

WEGGO, décembre 1860.

Nous, les soussignés, chefs de famille, résidant dans les districts de Bathurst et Carcoar, attestons par les présentes à Votre Excellence que nous avons lu la pétition ci-jointe, et nous déclarons que nous avons connu le dit Francis Clarke longtemps avant sa condamnation, que nous l'avons connu depuis, et que nous recommandons respectueusement et fortement la demande contenue dans la requête.

ISAAC SHEPHERD, J P., *Wheeo*.

JOHN REED, *éleveur*,

EDWARD BARKER, *éleveur*,

FRANCIS HARRIS, *éleveur*.

WILLIAM FOGG, *éleveur*.

WILLIAM ATKINS, *éleveur*.

CHARLES AUGUSTUS HOWARD, *éleveur*.

RICHARD TAYLOR, *éleveur*.

HENRY NEWHAM, *éleveur*.

} *plaignants.*

Renvoyé par ordre de l'administrateur du gouvernement à l'honorable secrétaire colonial pour le rapport du juge qui a présidé au procès.—B. C., 11 février 1861.—W. E. Oliver, secrétaire particulier.

C. C., 13 février 1861.

(No. 13.)

Le sous-secrétaire du gouvernement à Son Honneur le juge en chef intérimaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL,
SYDNEY, 15 février 1861.

MONSIEUR.—J'ai reçu instruction de prier Votre Honneur de faire rapport sur la pétition ci-jointe demandant la mitigation de la sentence condamnant le prisonnier, nommé à la marge, à sept ans aux travaux forcés sur les chemins, laquelle a été rendue par Son Honneur Sir Alfred Stephen.

J'ai, etc.,

W. ELYARD.

(No. 14.)

Le juge en chef au secrétaire colonial.

COUR SUPRÊME, 2 avril 1861.

MONSIEUR.—J'ai lu toutes les pièces qui m'ont été envoyées concernant Francis Clark, *alias* Gardiner, bien qu'il ne semble pas nécessaire de faire rapport sur plusieurs d'entre elles.

Je ne connais pas les personnes qui ont signé les différentes recommandations, et j'observe que les noms de MM. Ledsam et Newham, dans lesquels, par le ton et le style de leurs lettres, je me sentais disposé à mettre beaucoup de confiance, ne sont pas inscrits au bas de la dernière demande.

S'il est vrai que Clarke s'est bien conduit depuis qu'il a obtenu son congé, je n'hésiterais pas à accéder à la requête, me rappelant les assurances qui m'ont été

données avant cette mitigation de peine que le prisonnier avait été amené à commettre le crime pour lequel il a été condamné, par d'autres personnes qui avaient exploité son inexpérience, et qu'il avait tout lieu de croire que le rendre à la société ce serait lui être utile sans faire de mal aux autres.

Tout ce qui appert sur mes notes du procès, c'est que le prisonnier a commis plusieurs vols de chevaux qu'il réussit à vendre facilement, en voyageant en compagnie d'un prétendu serviteur, qui était réellement son complice.

J'ai, etc.,

ALFRED STEPHEN.

Consultez les autorités du district pour connaître la conduite qu'il a tenue. C. C. 5 avril 1861.

L'inspecteur général de police pour examen et rapport.—B. C., 8 avril 1871. W. E. Pour être remis.

Le magistrat de police de Carcoar (le district où Clarke demeurait en vertu de son congé) a fait un rapport si défavorable sur la conduite de cet homme, que j'ai recommandé l'annulation de son congé.

JOHN McLERIE,

Inspecteur-général de police.

DÉPARTEMENT DE POLICE,

Division des convicts, 14 mai 1861.

B. C.—Au P. S. Secrétaire.—14.

Le juge en chef recommandait une remission de la sentence dans le cas de Francis Clarke ou Gardiner, à la condition qu'il fut constaté que sa conduite avait été bonne. Il appert par le rapport de l'inspecteur de police qu'il n'en est pas ainsi, et que les renseignements que l'on a obtenus sur sa conduite dans le district sont très défavorables.

C. C.

22 mai, 1861.

La demande contenue dans la requête ne saurait être acceptée.—J. Y.—24 mai 1861.

Le sous-secrétaire du gouvernement à l'inspecteur-général de police.

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL.

SYDNEY, 27 mai 1861.

MONSIEUR,—Au sujet de la requête du prisonnier, nommé à la marge, demandant une mitigation de la sentence le condamnant à quatorze ans de travaux forcés sur les chemins, j'ai reçu instruction du secrétaire colonial de vous informer que le gouverneur n'a pas cru devoir autoriser aucune commutation de la peine du prisonnier et de vous prier d'en informer cet individu en conséquence.

J'ai, etc.,

W. ELYARD.

(No. 16.)

Mémoire.

DÉPARTEMENT DE LA POLICE, BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL.

SYDNEY, 12 octobre 1862.

Francis Clarke ou Gardiner a été trouvé coupable à la cour de circuit de Gouburn, le 17 mars 1864, sur deux accusations de vol de chevaux, et a été condamné dans chaque cas à sept ans de travaux forcés sur les chemins.

Natif de Baro Creek, près de Goulburn.

Il a obtenu congé le 31 décembre 1859, pour Carcoar, lequel a été annulé le 15 mai 1861, causes ; absence du district et soupçonné de vol de bestiaux.

Incluse 4 dans le No. 3.

(D.)
1873-74.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.—NOUVELLE-GALLES DU SUD.

Administration de la Justice. (Élargissement et exil des prisonniers.)

Imprimé par ordre de l'Assemblée législative, 22 mai 1874.

RÉPONSE à une adresse de l'honorable Assemblée législative de la Nouvelle-Galles du Sud en date du 8 mai 1874, demandant qu'il plaise à Son Excellence de faire déposer sur le bureau de cette Chambre :

“ Un état des prisonniers que l'on a l'intention de libérer ou d'exiler durant^t les douze prochains mois, indiquant dans chaque cas le nom du prisonnier, son délit, la durée de l'emprisonnement auquel il a été condamné, la période de la sentence déjà subie, s'il a été déjà condamné, et dans ce cas, pour quel délit et la durée de sa sentence ; aussi, les mémoires des aviseurs de Son Excellence exposant les raisons, s'il y en a, qui ont motivé tel exil ou élargissement. ”—(M. Combes.)

(No. 1.)

Mémoire du Secrétaire Colonial.

J'ai parlé au juge en chef des sentences des individus convaincus du crime de brigandage à ou vers l'époque de la condamnation de Christie. J'approuve l'idée émise par Sir Alfred Stephen que le shérif prépare un état de chaque cas, indiquant l'âge, le caractère préalable, le nombre de délits, la sentence, la conduite en prison, et autre détails, en vue de la prise en considération de tous les cas.

H. P., 20-9-72.

Le Shérif, B. C., 21 septembre 72.—Pour S.S. W.G. Pour être remis.

(No. 2.)

Le shérif au principal sous-secrétaire.

DÉPARTEMENT DES PRISONS,
SYDNEY, 21 janvier 1873.

MONSIEUR,—Conformément au désir exprimé par l'honorable secrétaire colonial, j'ai donné une sérieuse attention aux cas des prisonniers qui subissent de longues peines pour avoir commis le crime de brigandage, lesquelles ont été imposées à une époque où l'on croyait nécessaire de réprimer ce crime particulier par des châtimens sévères.

2. Dans mon rapport en date du 12 septembre dernier, *in re Christie alias Gardiner*, j'ai cru devoir mentionner ce sujet ainsi que les espérances qui avaient fait concevoir aux prisonniers de cette catégorie les remarques prononcées par les juges à l'époque de leur condamnation, et les mesures prises par l'Exécutif, qui avait commué de temps à autre un certain nombre de sentences ; et j'ai fait observer en même temps que la manière dont serait réglé le cas de Gardiner, vu la notoriété de sa carrière, indiquerait à ces hommes la décision à laquelle ils devaient s'attendre quant à une commutation de peines. Je puis ici faire observer que durant la période à laquelle ce rapport doit se rattacher, il y a eu quarante-sept cas de cette catégorie où des rémissions de peines ont été faites pour des périodes variant de trois à neuf ans ; quelques-uns ont obtenu

leur grâce conditionnellement, et ceux-là étaient généralement condamnés aux plus longues peines, sauf quelques cas où l'on avait découvert de nouveaux faits ignorés lors de la condamnation. Dans le plus grand nombre de cas, la diminution du brigandage a été principalement le résultat, m'informe-t-on, de la longue durée des sentences; c'est du moins l'avis des prisonniers actuellement détenus.

3. J'en conclus que la solution de ce cas devra dans une grande mesure décider le mode de régler les autres cas qui sont maintenant sous considération.

4. Les différentes sentences auxquelles Gardiner a été condamné comprennent en tout trente-deux ans. La décision qui m'est communiquée dans votre lettre du 10 décembre dernier, équivaut à sa grâce à la condition qu'il s'exile en dehors des colonies australiennes et de la Nouvelle-Zélande, après un emprisonnement de dix ans, c'est-à-dire que les deux-tiers de sa sentence lui sont remis en substance. Je présume que l'on ne consentirait pas à sa mise en liberté dans le pays, s'il ne pouvait accepter la condition de son exil, à moins qu'il ne subisse sa peine pendant quinze ans, ou la moitié de toute la période à laquelle il est condamné.

5. Quant à une réduction générale des sentences qui sont maintenant sous considération, il vaut bien mieux que l'on décrète l'exil que la mise en liberté dans la colonie. Car n'adoucir nullement la peine de ceux qui n'ont pas les moyens de s'exiler, ce serait donner un avantage injuste à ceux qui sont favorisés par des amis ou par des circonstances accidentelles, car, par exemple, un prisonnier qui a été marin peut fort bien travailler pour le prix de son passage, tandis que l'on frustrerait les espérances qu'on a fait naître dans l'esprit des autres convicts.

6. Je suis d'avis que les sentences pour dix ans et plus sont de la catégorie voulue par le gouvernement. Si l'on ne prenait pas cette période comme minimum, beaucoup de cas seraient exclus contrairement à l'intention première—de fait la grande majorité des cas—et il en résulterait un vif mécontentement.

7. Ces cas embrassent la période de 1860 à 1870 inclusivement, et on peut dire qu'ils s'étendent depuis le commencement du brigandage comme crime distinct et particulier à la colonie, jusqu'à sa suppression.

8. J'avais l'intention de soumettre les cas sous forme de liste, semblable à peu près à celle que l'on emploie pour les remissions mensuelles ordinaires, mais je pense qu'il vaudra mieux donner une direction générale sur ce rapport, puis soumettre ensuite une liste basée sur cette direction.

9. Quant aux communications, il sera nécessaire de les faire sur une échelle par laquelle on diminuera les périodes de réduction suivant la moindre durée des sentences—principe suivi pour les règlements de rémission.

10. En adoptant une pareille échelle, une grande réduction ne sera pas faite dans tous les cas comme dans celui de Gardiner (vu qu'on a beaucoup tenu compte de sa conduite en prison), mais les autres prisonniers condamnés à de longues peines pour le même crime en retireront des avantages considérables, en outre des dispositions des règlements existants.

11. Prenant le cas de Gardiner comme point de départ, j'ai l'honneur de soumettre les propositions suivantes, sujettes aux réserves qui seront signalées plus loin, savoir :

- (1.) Que les sentences pour la vie soient considérées comme pour trente ans, et, que ces sentences et toutes autres au-dessus de quinze ans soient considérées, avec quelques modifications conformément au précédent de Gardiner, savoir : Rémission conditionnelle après avoir subi une peine de $\frac{5}{12}$, ce qui, pour une sentence de trente ans, équivaudrait à douze ans et six mois. Et mise en liberté dans la colonie après une détention des $\frac{7}{12}$, ce qui, pour une sentence de trente ans, équivaudrait à dix-sept ans et six mois.
- * (2.) Pour les sentences de quinze ans et autres au-dessus de dix ans, rémission conditionnelle après une peine de $\frac{5}{12}$ s'élevant pour une sentence de quinze ans à un service pénal de six ans et trois mois; et mise en liberté dans la colonie après une peine de $\frac{7}{12}$, s'élevant pour une sentence de quinze ans à un service pénal de huit ans et neuf mois.
- (3.) Pour les sentences de dix ans, rémission conditionnelle après une peine des $\frac{5}{12}$ ou $\frac{1}{2}$; mise en liberté dans la colonie après une peine des $\frac{3}{4}$, comme le

permettent maintenant les règlements pour les plus longues sentences, soit un service pénal de sept ans et six mois.

Les réserves que je désire mentionner se rattachent aux cas où une perte de vie a accompagné la perpétration du crime; aux condamnations pour la seconde fois ou plus pour le même crime; à la conduite du détenu en prison; s'il y a lieu de croire qu'il retombera dans les mêmes fautes (s'il est mis en liberté dans la colonie); et à toutes autres circonstances qui lui sont défavorables.

Je me propose de soumettre séparément les cas de la première catégorie, chacun suivant son mérite. Quant aux seconds, c'est une question de savoir si on devrait accorder une commutation sans condition. Je me propose de considérer la mauvaise conduite en prison comme empêchant la commutation de la peine du prisonnier (à moins qu'il n'y ait des raisons spéciales à l'effet contraire) suivant le système des règlements, et je serai en mesure de soumettre les autres considérations qui devront être consignées dans la cédule lorsque j'aurai été favorisé des vues du gouvernement sur le sujet en général.

J'ai, etc.,

HAROLD MACLEAN,
Shérif et inspecteur des prisons.

(No. 3.)

Le shérif au principal sous-secrétaire.

Au sujet de la note au crayon de Son Excellence vis-à-vis la division (2) du paragraphe 11, je dois dire que la distinction entre les divisions (1) et (2) est restée par erreur dans le rapport, et que le traitement semblable proposé pour les prisonniers condamnés à des sentences de plus de quinze ans et pour la vie, ou à des sentences de quinze ans et au-dessus de dix est, comme on l'a fait observer, incompatible avec le principe exposé dans le paragraphe 9, lequel diminue les périodes de réduction conformément à la moindre durée des sentences.

Les recommandations que j'ai faites originellement exigeaient (2) les $\frac{7}{12}$ et $\frac{1}{2}$ de la peine, mais j'ai dû renoncer à cette proposition, car si l'on adopte ce plan d'une commutation encore réduite pour les hommes condamnés à une détention de dix ans, il ne resterait rien qui vaille la peine pour eux en outre des règlements existants.

Les hommes condamnés à dix ans et de dix ans à quinze ans forment le sujet principal—sinon le seul—qui soit sous notre considération. Le principe sur lequel sont basées mes recommandations est mis à exécution pour ce qui les regarde, mais, pour les raisons déjà données, il ne saurait s'appliquer aux sentences de plus de quinze ans, sans faire une plus grande diminution dans ces cas qu'il ne semble désirable, car il ne faut pas oublier que ces sentences indiquent que le crime est énorme ou se commet fréquemment.

La distinction entre les divisions (1) et (2), pour ce qui regarde les sentences pour la vie commuées en sentences pour trente ans, aurait dû être omise dans mon rapport.

H. M'L. 5 juin 1873.

Son Excellence.—H. P., 4-7-73.

Je pense qu'avec cet amendement les cas des prisonniers en question pourraient être traités séparément suivant la manière générale recommandée par le shérif, chaque cas étant soumis avec un rapport distinct du shérif sur la question de savoir s'il y a des circonstances à ce sujet qui font qu'il n'est pas désirable de lui appliquer les règlements généraux contenus dans la lettre ci-jointe en date du 21 janvier.—H. R. 5-7-73.

H. P., 10-7-73.

* Note au crayon par Son Excellence le Gouverneur.—Cette proposition est absolument la même que celle qui est contenue dans les lignes précédentes (1), et est en conséquence incompatible avec la recommandation dans le paragraphe 9.

I.—RELEVÉ des prisonniers qui doivent être exilés ou libérés durant les douze prochains mois—depuis le 30 avril 1875.

Noms.	Délit.	Date de la sentence.	Sentence.	Peine déjà subie.	Condamnations antérieures.	Recommandation du shérif.	Décision de Son Excellence.
William Brookman...	A voir blessé avec intention de meurtre.	16 Jan. 1868.	Mort; commuée en 15 ans sur les chemins.	6½ ans.....	Aucune connue.....	Il peut lui être fait grâce conditionnellement; à défaut, sa mise en liberté pourra être considérée en septembre 1874.	Approuvé—H.R. 1/10/73.
Samuel Clarke.....	Vol, étant armé et vol de chevaux.	18 avril 1866.	15 ans sur les chemins...	8½ do ..	do ..	Il pourra être pardonné conditionnellement; sa mise en liberté pourra être considérée en septembre 1874.	do
Dennis Shea.....	Vol, étant armé.	6 nov. 1860.	15 ans sur les chem. les 2 premiers dans les fers.	8½ do ..	Vol, 2 ans ..	Il pourra lui être fait grâce conditionnellement.	do
William Willis, alias Dunkley.	do 3 accusations.	16 mai 1866.	7 ans sur les chemins....	8 do ..	Vol (3 accusations), 9 mois, 18 mois, 6 mois	do	do
Alexander Fordyce...	Vol et blessures	23 fev. 1863.	Mort; commu. pour la vie, les 3 premières années dans les fers.	11¼ do ..	Aucune	Il pourra être pardonné conditionnellement; sa mise en liberté pourra être considérée en septembre 1874.	do
John Payne.....	Vol, étant armé, 214 accusations.	14 jan. 1868.	20 ans, deux de dix ans chacune; la seconde sentence remise par Son Excellence.	10½ do ..	do ..	Il pourra lui être fait grâce conditionnellement, après 7 ans d'emprisonnement.	do
James Jones.....	Vol, étant armé.....	31 mars 1864.	15 ans; trois premiers dans les fers.	6½ do ..	Aucune	Pas d'élargissement, mais il peut être fait grâce conditionnellement.	do
Robt. Cotterell, alias Blue Cap.	Vol, étant armé.....	20 avril 1868.	10 ans sur les chemins....	6½ do ..	Aucune	Il peut lui être fait grâce conditionnellement.	do
James Boyd, alias M'Grath.	do	24 fev. 1864.	10 do ..	9¼ do ..	Vol de chevaux, 5 ans sur les chemins.	Il pourra être pardonné conditionnellement.	do

Thos. Cunningham, alias Smith.	do	9 avril 1867.	15 do ..	7½ do ..	Aucune connue.....	Pourra être pardonné conditionnellement; à défaut, sa mise en liberté pourra être considérée en janvier 1876.	do
Chas. Hugh Gough, alias Windham, alias Bennett.	do	9 avril 1867.	15 do ..	7½ do ..	Assesnt avec intention de vol, 3 ans.	Pourra être pardonné conditionnellement; sa mise en liberté pourra être considérée en septembre 1874.	do
Thomas Dargue.....	do	28 mars 1867.	10 ans sur les chemins; le premier dans les fers.	7¼ do ..	Aucune connue.....	Il pourra être pardonné conditionnellement; sa mise en liberté pourra être considérée en septembre 1874.	do
Henry Dargue	do	26 mars 1867.	10 ans sur les chemins....	7¼ do ..	do	do	do
John Kelly.....	do	11 mars 1867.	14 ans, les 2 premiers dans les fers.	7½ do ..	Malversation, 2 ans....	Il pourra être pardonné conditionnellement; sa mise en liberté pourra être considérée en mai 1876.	do
James Smith.....	do	15 avril 1867.	17 ans sur les chemins...	7½ do ..	Vol de chevaux (2 accusations), 3 ans sur les chemins.	Ce cas pourra être pris en considération pour la grâce conditionnelle au mois de mai 1874.	do
John Foran.....	Vol, étant armé, 3 accusations.	18 oct. 1867.	15 do ..	6½ do ..	Aucune connue.....	Ce cas pourra être pris en consid. pour la grâce condition. en Janv. 1874	do
Edward Kelly.....	Vol, étant armé.....	14 janv. 1868.	15 do ..	6½ do ..	do	Ce cas pourra être pris en consid. pour la grâce condition. en avril 1874	do
John Williams.....	A voir blessé, avec intention de meurtre.	14 janv. 1868.	Capitale; commuée à 15 ans sur les chemins.	6½ do ..	do	Ce cas pourra être pris en considération pour la grâce conditionnelle au mois d'avril 1874.	do
Wm. H. Simmons.....	Vol, étant armé.....	6 avril 1868.	15 ans sur les chemins....	6½ do ..	Larcin (2 accusations), 10 ans sur les chemins.	Ce cas pourra être pris en consid. pour la grâce condition. en avril 1874	do
Wm. Taverner.....	do	5 avril 1867.	10 ans sur les chemins, commuée à 8 ans.	5½ do ..	Aucune connue.....	Il pourra être pardonné conditionnellement; sa mise en liberté pourra être consid. en avril 1875.	do
Daniel Taylor.....	Vol, étant armé et vol de chevaux.	24 oct. 1865.	15 ans sur les chemins....	8½ do ..	do	Il pourra être pardonné conditionnellement; sa mise en liberté pourra être consid. en Janv. 1875	do
John Bollard.....	Assesnt, avec intention de vol, étant armé.	19 oct. 1869.	10 do ..	4½ do ..	do	Il pourra être pardonné conditionnellement; sa mise en liberté pourra être consid., oct. 1874.	do

I.—RELEVÉ des prisonniers qui doivent être exilés ou libérés durant les douze prochains mois, etc.—*Fin.*

Nom.	Déitt.	Date de la sentence	Sentence.	Peine déjà subie.	Condamnations antérieures.	Recommandation du shérif.	Décision de Son Excellence.
Francis Christie, <i>alias</i> Gar- Clarke, <i>alias</i> Gar- diner.	Avoir blessé avec l'intention d'indiger des blessures graves et vol de gr. chemin.	8 juil. 1864.	22 ans sur les chemins, 210 premiers dans les fers.	do	Vol de chevaux, 14 ans.	(Rapports complets, mé- moires, etc. dans ce cas, déjà soumis au parle- ment.)	
John Bow	Avoir volé et blessés sures.	26 fév. 1863.	Mort commuée pour la 11 ^e vie sur les chemins; 3 premiers dans les fers.	do	Aucune	On peut lui accorder, J'approuve la re- commandation maintenant (soit 1873), une rémission de peine condit. ; s'il n'en tire pas parti, son cas pour sa m. en liberté dans la colonie pourra être pris de nouv. en consid. en juin 1874.	ce cas.—H.K. 19/8/73.

14 mai 1874.

HAROLD MACLEAN,
Inspecteur-général de prisons.

(Incluse 5 dans le No. 3.)

(R.)

1873-74.—NOUVELLE GALLES DU SUD.

Mémoire de Son Excellence Sir Hercules Robinson et procès-verbal de la réunion du Conseil exécutif au sujet de l'élargissement du prisonnier Gardiner.

Soumis par ordre aux deux Chambres du Parlement.

*Mémoire par le gouverneur pour le Conseil exécutif.*¹

J'ai à soumettre au Conseil exécutif six requêtes et mémoires qui m'ont été adressés au sujet de la rémission proposée de la sentence de Gardiner. Ces représentations jointes aux débats qui ont eu lieu récemment sur le sujet m'ont porté à examiner avec beaucoup de soin si de nouveaux faits avaient été mis au jour pour me justifier de frustrer les espérances que j'avais fait naître, il y a environ dix-huit mois, lorsque le cas du prisonnier m'a été d'abord soumis.

Il est vrai qu'aucun engagement positif n'a été pris avec le prisonnier, et qu'aucune décision n'a été rendue sous forme d'une rémission absolue, laquelle aurait été naturellement irrévocable; mais il est incontestable que mon mémoire du 5 décembre 1872 lui a fait espérer que, s'il continuait de se bien conduire, il lui serait fait grâce suivant toute probabilité, à la condition qu'il quittât le pays après avoir subi sa peine pendant dix ans.

Je pense que l'on peut fort bien regarder cette déclaration comme l'équivalent d'une promesse, basée sur la seule condition de la bonne conduite du condamné dans sa prison; et que telle ait été mon opinion alors, et celle de l'honorable secrétaire colonial plus tard, c'est ce qui ressort de mon mémoire du 24 avril dernier, dans lequel je disais: "J'ai déjà décidé de faire grâce conditionnellement à l'expiration d'un emprisonnement de dix ans," et du mémoire du secrétaire colonial, en date du 24 avril dernier, dans laquelle il faisait observer, en me soumettant une requête pour l'élargissement sans condition du prisonnier: "le prisonnier a obtenu sa grâce conditionnellement; la condition est qu'il s'exile." Le shérif ne pensait pas autrement, et il parlait, dans sa lettre du 21 janvier 1873 et dans son mémoire du 20 avril 1874, du cas de Gardiner comme étant de fait décidé et réglé.

Je puis faire observer ici que le gouvernement fixait d'habitude depuis plusieurs années une date, où un cas pourrait de nouveau lui être soumis, lorsqu'il prenait en considération des demandes pour commutation de peine, qui lui semblaient prématurées. Les espérances que l'on a ainsi fait naître ont toujours été considérées par les autorités de la prison, et par les prisonniers eux-mêmes comme l'équivalent de promesses de pardon—la bonne conduite étant la condition—et je crois que l'on a toujours fidèlement réalisé les espérances que l'on a ainsi fait concevoir. Je me rappelle un cas où Sir Alfred Stephen, alors administrateur du gouvernement, intima à l'un des brigands (*bushrangers*) les plus audacieux, que son cas pourrait être de nouveau soumis à sa considération dès qu'il aurait subi sa peine pendant sept ans sur les dix-neuf ans auxquels il avait été condamné. Les pièces me furent communiquées à l'époque voulue, et comme le cas ne me semblait pas mériter une rémission de peine, je refusai d'approuver une plus forte rémission que celle qui est prévue par les règles générales pour les cas de brigandage (*bushranging*), à moins qu'on ne regardât comme une promesse l'intimation de Sir Alfred Stephen. Le shérif m'informa que la décision avait toujours été considérée de cette manière dans la prison, et j'autorisai en conséquence l'élargissement conditionnel du prisonnier quatre ans avant la date où il aurait pu être mis en liberté à la condition de s'exiler, en vertu des règlements spéciaux pour les commutations de peine en pareils cas.

Je sais bien qu'il peut être sage et convenable, dans certaines circonstances, de refuser de mettre à exécution de semblables promesses, qu'elles soient positives ou

indirectes. Par exemple, une promesse faite sur de fausses représentations ne lierait pas, et une promesse d'élargir un prisonnier qui—ou en aurait la preuve plus tard—pourrait mettre en danger la sûreté publique, devrait être annulée. La véritable question à décider dans le cas actuel est tout simplement celle-ci : Y a-t-il des raisons qui me justifieraient de refuser la grâce conditionnelle que j'ai fait espérer à Gardiner et à ses amis pour cette date ?

On a dit que le cas de Gardiner avait été décidé sur de fausses représentations, que quelques-unes des signatures apposées à la requête avaient été forgées, et qu'une sentence antérieure avait été prononcée contre Gardiner à Victoria, que l'on n'avait pas voulu me faire connaître. Mais je pense que ces faits, même s'ils étaient prouvés ne seraient pas suffisants pour que je me désiste de ma promesse indirecte. Quelques signatures de plus ou moins de personnes que je ne connaissais pas sur une requête couverte de noms aussi nombreux, n'auraient eu aucune importance, et je ne puis dire que ma décision eût été différente si on eût allégué qu'avant de commencer sa carrière criminelle dans la Nouvelle-Galles du Sud il avait été convaincu à Victoria de vol de chevaux en 1850—il y a près d'un quart de siècle. Comparé à la nature sérieuse de ses crimes dans la Nouvelle-Galles du Sud, un pareil délit eût paru insignifiant comme je l'ai dit, je dois en conséquence regarder cet argument comme insuffisant.

Il reste à décider si l'on mettrait en danger la sûreté publique en permettant à Gardiner de s'exiler après avoir subi sa peine pendant dix ans conformément à son attente ? Je ne le pense pas. Sir Alfred Stephen dit dans sa lettre sur le cas de Gardiner : "le but de tout châtement est d'abord de punir les individus, et en second lieu de détourner d'autres individus du même crime." Ce but a-t-il été atteint dans le cas actuel ? Je le crois. La sentence rendue contre Gardiner a été prononcée à une époque très agitée, et son châtement semble avoir été basé plutôt sur les crimes dont on le supposait l'auteur que sur ceux seulement dont il fut convaincu. On n'a probablement jamais eu l'intention de lui faire expier sa peine toute entière ; et, après avoir examiné sans passion toutes les circonstances de ce cas, je suis d'avis que dix ans d'une discipline pénale rigoureuse dans les murs d'une prison—les deux premières années dans les fers—suivis de l'expatriation pour une nouvelle période de vingt-deux ans, sont un châtement suffisamment rigoureux pour les fins de la justice, et pour dissuader les autres de suivre le mauvais exemple de Gardiner.

Que le changement qui s'est opéré dans la conduite de Gardiner soit sincère, c'est ce que le temps seul peut déterminer. Je suis moi-même porté à croire qu'après l'expérience qu'il a acquise et dans les conditions différentes où se trouve la colonie, Gardiner pourrait même être élargi à Sydney sans aucun danger ; mais beaucoup de personnes sont d'un avis différent et croient que Gardiner retournera à son ancienne vie de brigandage s'il en a la chance ; et ces craintes, qui méritent considération, ont été aggravées par quelques vols isolés survenus juste au moment où ce cas attirait l'attention publique. En supposant, toutefois, que ces craintes seraient raisonnables et bien fondées, il me semble qu'elles doivent être dissipées par la condition de l'exil que le gouvernement mettra en vigueur. La loi autorise le gouvernement à prendre les mesures nécessaires dans ce but, et aucun des anciens comtés bien peuplés n'offre aujourd'hui de lieu propre au brigandage, Gardiner fut-il disposé à retourner à ses vieilles habitudes. Je ne pense pas qu'on ait suffisamment tenu compte dans la colonie de la condition de l'exil que l'on met à la grâce de Gardiner, laquelle est selon moi, suffisante pour "empêcher d'autres individus de s'adonner au même crime."

Le but de toute peine semble avoir été atteint par le procédé que l'on a l'intention d'adopter dans le cas actuel. Je suis donc d'avis que le prisonnier a été suffisamment puni et qu'il peut être élargi en toute sûreté, à la condition qu'il s'exile. Si professant ces opinions j'allais manquer de parler au prisonnier et le retenir en prison plus longtemps que ne le comportait l'époque fixée pour son élargissement, j'agis ainsi, non pas parce que je pense que ce procédé est nécessaire, mais pour obéir à une clameur publique que je trouve déraisonnable et injuste. Il est indispensable dans l'intérêt du maintien de la discipline de la prison que l'on respecte scrupuleusement les espérances que l'on fait naître dans l'esprit des prisonniers ; que toute promesse positive ou indirecte, soit regardée comme sacrée, et qu'elle ne soit violée

que pour des raisons qui paraîtront suffisantes aux prisonniers. Aucune de ces raisons n'existe dans le cas actuel, et je suis convaincu que le mauvais effet moral qu'auront sur tous les prisonniers dans la colonie et sur la population en général la non exécution d'une promesse faite par le représentant de Sa Majesté, serait infiniment plus grave que tous les inconvénients pratiques qui pourraient vraisemblablement résulter, si l'on tient parole au prisonnier et si on lui permet de quitter le pays.

Pour ces raisons, je crois que Gardiner devrait recevoir sa grâce conditionnelle, à l'époque qu'on lui a fait espérer, et que le gouvernement devrait en même temps prendre des mesures pour assurer autant que cela est possible l'absence continue du prisonnier des colonies australiennes durant la période de sa sentence qui n'est pas encore expirée. Je regrette que l'exercice de la prérogative royale du droit de grâce soit regardé défavorablement en ce moment par une certaine partie du public ; mais il semble que cette attitude est la seule qui soit compatible avec le sentiment de l'honneur et de la justice, et j'espère en toute confiance que la justesse de cette manière de voir sera reconnue par tous les citoyens bienfaisants et impartiaux de la colonie.

HERCULES ROBINSON.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
23 juin 1874.

Procès-verbal du Conseil exécutif.

(Procès-verbal, 74-30.)

A l'Hôtel du Gouvernement, Sydney, 24 juin 1874.

Présents :

Son Excellence le Gouverneur,
L'honorable secrétaire colonial,
L'honorable trésorier colonial,
L'honorable secrétaire des Terres et des Mines,
L'honorable secrétaire des Travaux, et
L'honorable ministre de la Justice et de l'Instruction Publique.

Son Excellence le Gouverneur soumet au Conseil six requêtes et mémoires qui lui ont été présentés relativement à l'élargissement proposé du prisonnier Gardiner, ainsi qu'un mémoire de Son Excellence exposant ses vues sur le sujet.

2. Le Conseil ayant dûment considéré les requêtes et le mémoire en question est d'avis qu'il n'existe pas de raisons suffisantes pour le justifier de conseiller Son Excellence à se désister de la promesse contenue dans le mémoire de Son Excellence, en date du 5 décembre 1872, sur le cas du prisonnier Gardiner.

ALEX. C. BUDGE,
Greffier du Conseil.

Incluse 6 dans le No. 3.

(S.) :

RÈGLEMENTS DE PRISON.

Sentences des prisonniers.

(No. 1.)

Le shérif au principal sous-secrétaire.

BUREAU DU SHÉRIF, DIVISION DE LA PRISON,
 SYDNEY, 25 mars 1867.

MONSIEUR,—Comme la position et le traitement des détenus dans les prisons se ressentiront considérablement de la nature des sentences rendues par les Cours, j'ai l'honneur de suggérer que l'on attire l'attention spéciale des juges de la Cour Suprême et des Sessions trimestrielles sur les règlements.

J'ai, etc.,

HAROLD MACLEAN,
Inspecteur intérimaire des prisons.

(No. 2.)

Mémoire du secrétaire colonial.

Je ne crois pas bien saisir la raison sur laquelle cette recommandation est basée. Si les sentences des tribunaux sont déterminées par des considérations sur les opérations des règlements de prison, quel effet réel peuvent avoir les règlements sur les sentences ?

Le shérif.—B. C., 27 mars 1867.—H. H.

H. P.—26-3-67.

(No. 3.)

Mémoire du shérif.

Ma recommandation se rattachait presque entièrement aux règlements de classification, de 26 à 32 inclusivement.

Je pense qu'il est bon que les juges qui, dans la plupart des cas, décident la nature de la peine, sachant en quoi consistent les différentes punitions qu'il est dans leur pouvoir d'infliger : par exemple, pour ce qui regarde les 2ème et 3ème catégories, les prisonniers peuvent être condamnés à la même peine pour la même infraction à la loi, quoique leur culpabilité soit bien différente. Pour les cas de procès, il semble bon aussi que la Cour sache quels sont les droits accordés aux prisonniers pour préparer leur défense.

Les juges rendent d'ordinaire des sentences plus sévères dans les cas de récidive sans égard aux circonstances du crime. Il me semble bon qu'ils connaissent le désavantage dans lequel ces prisonniers se trouvent placés par les règlements de rémission.

Principal sous-secrétaire.—B. C., 28 mars 1867.—H. M.

(No. 4.)

Mémoire du secrétaire colonial.

La question du traitement des criminels est très difficile à résoudre, et elle est encore dans une phase si imparfaite, malgré l'attention que lui ont donnée quelques-uns des esprits les plus remarquables du siècle, qu'il y a lieu de craindre que les règle-

ments de prison autorisés par le Conseil exécutif n'occasionnent des méprises à des personnes qui, si habiles et si bien informées qu'elles soient, n'ont pas une connaissance pratique de la condition actuelle de la vie de prison et de la nature différente des châtimens lorsqu'ils sont mis à exécution. Je crois que le juge en chef est d'opinion qu'on ne saurait jamais avoir un système de punitions qui fonctionne d'une manière satisfaisante, si l'on n'a pas une classification intelligente des prisonniers, et si l'on n'a pas tous les moyens voulus pour la mettre à exécution. Une classification est à peine possible avec nos prisons et l'étendue des bâtimens, jointe au nombre d'officiers nécessaire pour tout essai efficace de ce genre, occasionnerait une dépense qui ne sera probablement pas sanctionnée d'ici à longtemps.

Dans les circonstances les plus favorables pour l'administration des prisons, il me semble que la sentence des tribunaux doit être basée sur la loi et les faits, sans égard à l'action extérieure des tribunaux. Et cela doit exister encore plus dans l'état peu satisfaisant de nos prisons. Le juge voit le prisonnier en cour pour la première fois; les faits contre lui sont déposés sous serment; la loi domine tout. Je m'imagine difficilement que l'observance de la loi, qui lie également le juge, le jury et le prisonnier, puisse être influencée par la prise en considération de l'attitude que pourra prendre plus tard l'Exécutif, en vue de circonstances qui n'existent pas lors du procès. Deux hommes peuvent subir leur procès pour des délits de la même nature, et peuvent recevoir avec raison la même condamnation, quoique la culpabilité dans un cas puisse être dix fois plus grande que dans l'autre. La conduite ultérieure et le caractère d'un prisonnier peuvent justifier une rémission de peine, qui ne comporterait nullement un acte de clémence s'il s'appliquait aux deux. Cette différence de cas ne saurait être connue du juge, mais elle peut être constatée facilement avec un bon système de classification, et même dans l'état actuel de nos prisons, elle pourrait être connue avec plus ou moins d'exactitude, grâce à la surveillance constante d'un établissement bien réglé et aux autres moyens d'informations exactes que possède l'Exécutif. Si les sentences des tribunaux sont réglées de manière à s'adapter aux opérations des réglemens de prison, elles rendront tous les réglemens comparativement nuls et sans utilité.

H. P.-4-4-67

(No. 5.)

Mémoire du Shérif.

La question du traitement des criminels est environnée de beaucoup de difficultés, mais les plus hautes autorités ont manifesté dernièrement une tendance à s'entendre sur quelques-uns des principes fondamentaux.

Il est admis que pour rendre la peine salutaire et efficace, il faut avant tout l'isolement des prisonniers au lieu de leur vie en commun; aussi le "traitement séparé," limité par les considérations nécessaires sur son effet sur les prisonniers, mentalement et physiquement, est regardé comme le trait le plus important de tout système disciplinaire de prison. On semble être généralement d'avis que des sentences de moindre durée seraient avec cette condition plus efficaces et avantageuses, tant à l'état qu'au criminel, que celles qui sont rendues maintenant, en vertu desquelles la gravité de la peine est basée sur sa durée.

Le mot "classification" est souvent usité avec deux sens tout-à-fait distincts—l'un se rapporte aux phases de la peine d'un prisonnier qui subit une longue sentence et l'autre concerne la division des prisonniers; la nature de leurs crimes, leur âge, leur conduite antérieure et leurs habitudes, ainsi que leur conduite dans la prison. Cette classification, avec le premier sens qu'on lui donne, a déjà été établie ici pour ce qui regarde les prisonniers condamnés aux plus longues peines, et elle pourra s'appliquer à ceux qui subissent des peines moindres, à fur et mesure que les moyens augmenteront. J'en conclus que l'autre classification est celle qui est proposée par le juge en chef, et qu'elle présente de sérieuses difficultés, même si l'on avait toute l'organisation nécessaire pour cette fin dans la prison. Il est désirable cependant que l'on

fasse quelque chose dans ce sens dans les plus grandes prisons. On pourrait même faire davantage dans les circonstances actuelles.

On pourrait prendre des mesures pour réunir dans une prison particulière la plupart des prisonniers ayant moins d'un certain âge (disons 25), et ceux qui sont condamnés pour la première fois avec ceux qu'il pourrait être désirable d'éloigner d'influences corruptrices et dégradantes. Les règlements donnent aux juges (et avec raison, je crois) plein pouvoir de se conformer à la classification voulue. La sentence du juge peut pour la même infraction à la loi, placer un prisonnier, dans beaucoup de cas, dans l'une ou l'autre des classes 1ère, 2de ou 3ème, entre lesquelles il y aurait un degré très considérable de séparation, que l'on pourrait même rendre complète, si cela est nécessaire. Le Conseil exécutif a le pouvoir en tout temps de transférer un prisonnier d'une classe à une autre, par exemple, de la 2de à la 3ème, en l'exemptant des travaux forcés.

Il est nécessaire que les prisonniers soient pleinement convaincus qu'ils seront traités avec une justice égale. Ils ne s'objectent pas à un avantage donné à l'un des leurs, si cet avantage est conforme à la sentence du juge, mais ils le regardent d'un oeil jaloux s'il résulte de l'action de l'Exécutif. Il est désirable, je crois, que la position et le traitement du prisonnier soient d'abord, autant que cela est possible, déterminés par la sentence du juge. Et je ferai respectueusement observer que le secrétaire en chef semble ne pas suffisamment apprécier les facilités qui sont données à un juge, lors du procès, de connaître les antécédents, le caractère et les habitudes d'un prisonnier. Beaucoup de renseignements sur la vie du prisonnier sont mis à jour lors de son procès, car cette circonstance est pour lui une crise, où tout ce qui le concerne est momentanément d'une grande importance. On peut recueillir beaucoup de renseignements d'après les dispositions, la défense du prisonnier et sa manière d'agir. Après avoir été trouvé coupable, mais avant que sa sentence soit prononcée, on a pu savoir de la police tout ce que l'on connaît de défavorable au prisonnier; et s'il y a quelque fait en sa faveur, il est presque certain qu'il sera mis au jour par ses amis ou ses patrons. La loi laisse nécessairement beaucoup à la discrétion du juge qui prononce la sentence et agit sous l'influence de considérations et de circonstances atténuantes, qu'il serait trop long de mentionner, telles que la jeunesse, l'âge, la condition physique, le caractère et les habitudes antérieures du prisonnier.

Les règlements ne laissent à l'autorité judiciaire aucun contrôle ni aucun rapport avec le prisonnier, une fois qu'il est soumis à l'autorité de l'Exécutif; ils ont plutôt une tendance à l'effet contraire. Les juges étaient consultés par le passé sur toutes les questions de rémission—leurs recommandations étaient de fait une révision de leurs sentences, prononcées par différents juges; et il en résultait beaucoup d'incertitude, d'anxiété et de mécontentement dans l'esprit des prisonniers, en général, qui se plaignaient constamment de ne pas être traités impartialement. Les rémissions ne s'obtiennent maintenant que par la bonne conduite du prisonnier, et il est inutile de soumettre son cas à un juge, à moins que de nouveaux faits, qui auraient été de nature à modifier sa sentence, ne se produisent dans l'intervalle.

Quant aux observations du secrétaire en chef sur la condition des prisons, il est certain qu'elles laissent beaucoup à désirer, et que l'état de choses actuel ne s'améliorera pas, tant qu'il n'y aura pas, en outre d'autres moyens de séparation, une cellule distincte pour chaque prisonnier; je dois reconnaître, cependant que l'on a fait beaucoup d'améliorations utiles durant les deux dernières années. On travaille avec succès à la classification des prisonniers les plus notoire; en vue des phases diverses déterminées par leurs sentences. La conduite des prisonniers qui ont déjà été transférés de la prison A, dans la prison de Berrinia, à la division B, dans la prison de Panamatta, forme un contraste frappant avec la conduite des prisonniers de même catégorie, qui étaient autrefois confinés dans les prisons, alors qu'il n'y régnait pas de discipline. La prison de Paramatta sera occupée avant longtemps presque entièrement par des détenus de la division B, et les deux importants établissements que j'ai mentionnés seront alors, je crois, dans un état très satisfaisant; il sera nécessaire seulement de les agrandir pour qu'elles répondent mieux à l'objet de leur destination. Les moyens de coercition aujourd'hui en vigueur ont permis aux autorités de réprimer

l'insubordination qui régnait autrefois dans les prisons les plus grandes, et de faire respecter la discipline. Les officiers ont été instruits par les règlements de la nature de leur devoir et les prisonniers de leur position; ceux-ci ont ainsi compris que leur traitement dépendait presque entièrement de leur conduite. On a établi un système de renseignements exacts sur la conduite des prisonniers relativement à la rémission des peines, lequel exerce déjà une influence excellente. La diète de la prison a été bien révisée, de manière à faire disparaître les plaintes presque générales qui se faisaient entendre parmi la population, car le régime en étant trop bon, faisait qu'un grand nombre de délinquants voyaient l'emprisonnement d'un œil indifférent.

On a mis en opération un système de discipline de prison qui s'adapte à la construction de nouveaux bâtiments; c'est le cas pour les additions que l'on exécute aux prisons de Darlinghurst et de Parramatta.

HAROLD MACLEAN.

Principal sous-secrétaire.—B. C., 11 avril 1867.

(No. 6.)

Mémoire du Secrétaire Colonial.

SON EXCELLENCE voudra bien lire les mémoires ci-joints, préparés par moi et par le shérif sur la question des nouveaux règlements de prison et sur l'influence que l'examen de ces règlements devrait avoir sur les sentences qui sont rendues par les juges.

M. Maclean parle de faits importants sur la vie et le caractère d'un prisonnier qui sont révélés à un juge à l'époque du procès; mais je crains que ces faits, surtout ceux qui ne sont pas attestés sous serment, tel que l'attitude et la manière de répondre des témoins, ne soient souvent interprétés sous un faux jour. J'ai conféré de la chose avec plusieurs membres du barreau qui ont une grande expérience dans les matières criminelles, et ils partagent ma manière de voir.

H. P., 17—4—67.

(No. 7.)

Mémoire de Son Excellence Sir John Young (Lord Lisgar).

Le shérif suggère dans sa lettre en date du 25 mars dernier, que l'on attire l'attention spéciale des juges de la Cour Suprême et des Sessions trimestrielles sur les règlements. Cette proposition est conforme à l'intention que l'on avait originairement lorsque l'on songea d'abord à la rédaction des règlements. C'est ce que l'examen des premières pièces démontrera, je crois. Cette proposition est aussi conforme à la pratique suivie en Angleterre. Si je me rappelle bien, on trouvera dans les documents parlementaires imprimés une lettre-circulaire du secrétaire Sir George Grey aux juges, leur donnant un avis formel et authentique de l'adoption de règlements analogues en Angleterre.

L'envoi de ces avis aux juges me semble un acte de courtoisie dû aux messieurs qui remplissent des fonctions si importantes, en même temps qu'une invitation d'offrir leur coopération au gouvernement. Leur concours et leurs conseils seraient avantageux et désirables sous bien des rapports.

De plus, le fait de ne pas leur donner un avis officiel des règlements ne saurait avoir l'effet de les leur faire ignorer, ni de les empêcher en conséquence de les prendre en considération lorsqu'ils rendent leurs sentences.

Ils peuvent puiser aux mêmes sources d'information que le public, et je suis informé que de fait, les juges des différentes cours—quoiqu'ils ne tiennent pas ces renseignements d'une manière officielle ou formelle—connaissent pleinement les règlements et y font allusion dans leurs discours, lorsqu'ils rendent leurs sentences contre les prisonniers.

Il vaudra mieux selon moi faire connaître aux juges l'adoption des règlements, et leur communiquer en même temps les propositions que le gouvernement croira devoir leur suggérer, après mûre délibération.

Ce sujet, cependant, est d'une nature extrêmement délicate, et il pourrait, comme précédent, susciter beaucoup de difficulté et avoir des conséquences sérieuses.

Quoiqu'il en soit, il faut toujours laisser une large discrétion à un juge dans l'administration de la loi criminelle. Le Secrétaire d'Etat en Angleterre n'intervient jamais quand le juge a rendu sa décision, tandis qu'il y a ici une grande différence entre les sentences prononcées par les juges et les présidents des Sessions trimestrielles pour le même délit.

Je pense qu'il serait bon d'attirer l'attention des juges des différentes cours sur cette différence dans leurs sentences, et de les inviter à se réunir ensemble afin d'harmoniser leur diversité d'opinion et de pratique à ce sujet.

Si l'on compare la pratique suivie dans cette colonie avec celle qui est en vigueur dans les îles britanniques, on est porté à croire que l'on peut se plaindre plutôt de l'excessive rigueur des sentences que de leur inégalité. L'emprisonnement d'un jeune homme de dix-huit à vingt ans pour cinq, sept ans, ou même davantage, pour le vol d'un cheval ou d'une vache valant de £1 à £5, semble cruel et oppressif, et dépasse les bornes de la justice et de la raison, dans les circonstances où se trouve placé le pays. Des exemples de cette sévérité me sont souvent signalés. Ainsi des personnes à Sydney, qui volent des effets d'une plus grande valeur d'un magasin ou d'une résidence, sont condamnés d'ordinaire à deux ans de détention ou moins. Je puis signaler comme exemple un fait qui s'est produit récemment à Victoria. Un employé d'une banque qui occupait une position de confiance, vola £2,000; il fut convaincu de malversation et condamné à deux ans de prison. Il n'y a pas de proportion dans la culpabilité dans ce cas, et dans celle de la plupart des personnes convaincues de vol de chevaux ou bestiaux. Le premier délit—le fait d'un homme instruit trahissant la bonne confiance qu'on a mise en lui—est certainement plus odieux que celui d'un jeune paysan qui vole une vache à demi-sauvage ou un cheval—sauvage infraction à la loi qui en Angleterre ne serait guère plus grave que le braconnage, que le vol d'un lièvre ou d'un fâsan. Il n'y a pas de doute que cet acte est illégal et reprehensible, et qu'il est d'ordinaire le premier pas dans la mauvaise voie. Je ne veux nullement atténuer ce délit, mais assurément il ne devrait pas être puni par un châtement plus sévère—avec un terme d'emprisonnement deux ou trois fois plus long—que celui que l'on inflige pour un vol beaucoup plus sérieux, aggravé par un abus de confiance, et commis dans des circonstances où la tentation était bien moins forte.

Lors de l'enquête sur la discipline des prisons, tenu par un comité de la Chambre des Lords en 1863, des témoins d'une grande expérience se sont prononcés en faveur des sentences de courte durée avec le système de l'isolement des prisonniers, de préférence à de longues peines avec la vie en commun des prisonniers. Une sentence de quelques mois, imposant une stricte discipline et un rude travail, peut ne pas opérer une réformation morale, mais elle suffit à détourner de la voie du crime ceux qui ne font que commencer à s'y engager.

Le besoin d'une pareille influence, propre à détourner du crime, se fait sentir dans la Nouvelle-Galles du Sud. Le grand nombre des jeunes gens trouvés coupables d'infraction à la loi, dans les parties rurales du pays, ne sont pas des criminels de profession; leur vol n'était pas concerté d'avance, c'est plutôt le besoin du moment qui les a portés à le commettre, car ils sont rarement associés à d'autres criminels, du moins lors de leurs premiers délits. Comme on a fait de grandes améliorations dans les prisons et qu'on a augmenté les moyens de discipline pénale, on pourrait avoir recours avantageusement sous plusieurs rapports à des sentences de moindre durée. Je puis faire erreur; mais il me semble qu'un emprisonnement de dix-huit mois, ou au plus de deux ans, suffirait pour les fins de la justice, et donnerait suffisamment de protection à la propriété comme celle des bestiaux ou chevaux, dans le cas d'une première contravention à la loi sans circonstances aggravantes, tels que abus de confiance, mauvaise conduite antérieure, etc.; dans le cas de récidive, trois à cinq ans;

et on pourrait prolonger la peine dans un cas de troisième infraction à la loi, ce qui démontrerait que le délinquant est un criminel avéré.

Il est vrai qu'il est très difficile d'identifier les personnes déjà convaincues de crime, de manière à permettre aux cours d'imposer des peines proportionnelles, mais on peut diminuer beaucoup cette difficulté au moyen de la photographie, et en tenant un registre exact du nom et des *alias* portés par le convict, avec une description de sa taille, de son âge et de son apparence générale.

Si l'on tenait des copies de ces photographies et des descriptions de ces individus à chaque circuit de ville, cela pourrait se faire à peu de frais, et l'on augmenterait beaucoup les facilités qu'ont la police et autres de reconnaître des personnes convaincues de crime antérieurement; on parviendrait de cette façon à détourner d'une vie criminelle beaucoup de ceux qui auraient commis une première faute, car ils auraient la certitude que chaque répétition de leur crime serait dûment enregistrée et qu'elle leur vaudrait une augmentation notable de peines et d'inconvénients.

J'émetts ces idées seulement pour qu'elles soient prises en considération. Il est évident qu'on devrait attirer l'attention des juges sur la nécessité de remédier au manque d'uniformité qui appert dans leurs sentences pour le même délit, et sur la sévérité comparativement disproportionnelle avec laquelle certains délits sont punis — délits commis pour la plupart par des jeunes gens qu'on ne saurait considérer comme appartenant à la classe criminelle, bien qu'un traitement peu judicieux puisse cependant avoir pour eux des conséquences fatales.

Les maraudeurs de la campagne sont généralement moins vicieux et plus faciles à réprimer que les Arabes de la rue dans la ville. Ceux-ci ont eu en général les plus mauvais exemples sous les yeux; ils se sont habitués depuis l'enfance au vagabondage et au vol, et il est bien plus difficile en conséquence d'adopter un traitement pour eux lorsqu'ils ne sont pas tout à fait incorrigibles.

Une peine de moindre durée opérerait un changement de conduite dans les premiers, tandis qu'un emprisonnement de longue durée serait plus approprié aux derniers. C'est justement tout le contraire qu'on fait maintenant.

Après mûre délibération avec les juges, il serait bon de demander au parlement l'autorité nécessaire pour diminuer la rigueur des sentences pour le vol des chevaux et bestiaux, si l'on croit désirable d'essayer au moins le système des sentences plus courtes basé sur une peine plus sévère.

J. Y.

(No. 4.)

(Extrait.)

Sir H. Robinson, C. C. M. G., au comte de Carnarvon. (Reçu le 31 août.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
SYDNEY, 3 juillet 1874.

Dans des dépêches confidentielles distinctes expédiées par cette malle, * je vous ai donné un rapport complet sur l'élargissement des prisonniers coupables de brigandage, et sur le mode d'exercer le droit de grâce dans des cas autres que ceux de peine capitale : — sujets qui ont occasionné ici beaucoup de débats et d'agitation. Quant à la dernière question, je puis ajouter cependant que depuis l'envoi de ma dépêche en date du 29 juin, j'ai reçu une réponse à la question que j'ai adressée au gouverneur de Victoria au sujet de la pratique en vigueur dans la colonne. Sir George Bowen dit : " La pratique suivie ici au sujet des rémissions et commutations de peine a toujours été, je crois, semblable à celle que vous avez sagement adoptée, je pense, à Sydney. Toutes les requêtes sur le sujet adressés au gouverneur (comme cela arrive souvent) ou autrement sont renvoyées aux officiers en loi qui examinent chaque cas; se mettent en communication, si cela est nécessaire, avec le juge ou le magistrat qui a présidé au

* Nos. 1, 2 et 3.

procès ; et soumettent alors les pièces au gouverneur pour sa décision, avec un rapport accompagné de recommandations motivées au long. Je ne puis croire qu'un autre mode de procéder serait constitutionnel ou raisonnable."

On voit ainsi que quoique j'ignorasse alors le fait, la pratique que j'ai établie ici est strictement conforme à la pratique suivie dans Victoria et la Nouvelle-Zélande, et conforme aussi pratiquement à celle qui est en vigueur dans Queensland, Tasmanie et l'Australie du Sud, où ces questions sont décidées par le Conseil exécutif. M. DuCane, qui m'écrivit sur le sujet dit. "Quant aux requêtes demandant une remission ou une commutation de peine, voici quelle est la pratique suivie ici dans les cas criminels ordinaires.

"Ces requêtes sont adressées au Gouverneur en Conseil et me sont d'abord communiquées. Je les "renvoie aux ministres," ce qui veut dire réellement le Procureur Général. Le ministre soumet ensuite la requête au Conseil exécutif avec sa recommandation. Je n'ai jamais pris la responsabilité de mettre de côté une seule de ces recommandations, mais nous les avons parfois discutées en Conseil et nous avons fait des changements dans la réduction de la peine telle que recommandée par lui. Règle générale, les recommandations des officiers en loi sont acceptées cependant sans discussion. Ce système ressemble beaucoup à celui que vous avez établi récemment dans la Nouvelle-Galles du Sud, et qui me semble un bon moyen de régler la difficulté."

La seule différence qui existe maintenant dans la pratique des colonies australiennes à ce sujet semble se trouver dans la Nouvelle-Galles du Sud, dans Victoria et la Nouvelle-Zélande, où les requêtes demandant les remissions de peine sont décidées dans les cas ordinaires par le gouverneur sur l'avis d'un ministre, tandis qu'elles sont décidées dans Queensland, Tasmanie et l'Australie du Sud par le Gouverneur en Conseil sur l'avis de l'un des ministres. Je crois que cette colonie est celle où l'on remplit le mieux les instructions contenues dans la lettre circulaire de Lord Kimberley, en date du 1er novembre 1871, † lesquelles comportent que le gouverneur est tenu d'examiner chaque cas où il est appelé à exercer le droit de grâce. Il est vrai que toutes les pièces soumises au Conseil exécutif sont envoyées au gouverneur pour qu'il en prenne connaissance avant chaque réunion, mais il y a une somme si considérable d'affaires qui sont soumises seulement pour la forme au conseil que, si on traitait les requêtes de la même façon, chaque cas ne serait probablement pas examiné avec autant de soin que si les pièces étaient envoyées séparément au gouverneur avec un mémoire du ministre de la Justice sur chacune d'elles.

(No. 5.)

Le comte de Carnarvon à Sir H. Robinson, C. C. M. G.

DOWNING STREET, 7 octobre 1874.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre dépêche en date 29 juin, * accompagnée d'un document imprimé, soumis au parlement de la Nouvelle-Galles du Sud, et d'un mémoire (au bas de la page 7 de ce document) contenant la décision du Conseil exécutif au sujet du droit de faire grâce.

2. La décision du Conseil exécutif contenue dans ce mémoire étant conforme, je crois, à la pratique générale suivie dans les autres colonies, et aux vues exprimées par le gouvernement de Sa Majesté dans la dépêche de mon prédécesseur en date du 17 février 1873, † ne semble pas demander de commentaires de ma part ; car je suppose que ce mémoire ne s'écarte pas des règles établies dans la section 14 des instructions royales quant aux cas de peine capitale, et votre mémoire qui le précède exprime aussi exactement en grande partie les principes établis pour régler les autres cas où l'on se propose d'exercer le droit de faire grâce. Mais je doute que vous interprétiez

† (No. 4) dans le No. 1.

* No. 1.

† (No. 6) dans le No. 1.

correctement le sens de la dépêche de mon prédécesseur lorsque vous dites qu'il a suggéré une "consultation non officielle" entre le gouverneur et le ministre préposé à l'étude de ces questions. Lord Kimberley a dit, ce me semble, qu'une pareille consultation ne serait pas nécessaire avec le Conseil exécutif, sauf dans les cas de peine capitale, mais je ne doute nullement qu'il n'ait été d'avis que cette consultation eût alors un caractère officiel, et il est bon que l'avis du ministre soit donné par écrit. Comme M. Parkes le fait très bien observer, on ne saurait considérer le ministre dans une colonie comme étant placé dans la même position que le secrétaire de l'Intérieur en Angleterre quant à l'exercice du droit de grâce dévolu à la Reine. Le gouverneur tout comme le secrétaire de l'Intérieur est personnellement choisi par le souverain comme le dépositaire de sa prérogative, laquelle n'est aliénée de la Couronne par aucune délégation générale, mais est confiée seulement aux individus que la Couronne nomme dans ce but. Le gouverneur continuera donc d'être comme par le passé, et comme il l'a été jusqu'à présent dans la Nouvelle-Galles du Sud et les autres colonies, la personne véritablement responsable de l'exercice de la prérogative. Et cela est très-compatible avec l'autre devoir qui lui est expressément imposé, celui de consulter ses ministres ou le ministre avant d'agir.

3. Bien que la règle de procédure maintenant adoptée soit la bonne, il me semble nécessaire de faire observer que vous exagérez quelque peu dans les trois derniers paragraphes de votre mémoire en affirmant que l'exercice de la prérogative du droit de grâce, même dans les cas secondaires, est du "ressort de l'administration locale," au sujet duquel la responsabilité dévolue antérieurement au gouverneur peut de fait être transférée à ses aviseurs.

4. Non-seulement il est nécessaire, comme je l'ai déjà fait observer, que le pouvoir donné spécialement par le souverain soit exercé seulement par les personnes auxquelles il est délégué, mais le devoir d'un gouverneur vis-à-vis du gouvernement impérial fait qu'il est nécessaire qu'il décide si, dans les cas qui lui sont soumis, l'exercice de la prérogative a trait à des questions liées aux intérêts de personnes ou lieux en dehors de la colonie, ou qui n'ont pas une nature purement coloniale.

5. Dans le cas de Gardiner qui, quoiqu'il ne soit pas directement mentionné dans votre dépêche, a soulevé la question actuelle, un point a surgi dont la décision finale n'était évidemment pas du ressort des ministres de la Nouvelle-Galles du Sud, ou de toute autre colonie, si considérable et importante qu'elle soit. Il a été proposé et décidé de gracier le criminel à la condition qu'il s'exilât de la colonie, en vertu de l'acte 11 Vict., ch. 34 †, dont les dispositions au sujet du pouvoir d'exiler les criminels ont été rarement mises à effet, et devraient, comme je l'ai déjà dit, n'être plus en vigueur. Pour les colonies voisines, l'empire en général ou les contrées étrangères, le fait de permettre à un criminel notoire ou à un félon dangereux d'aller demeurer dans tout autre pays que dans celui qui doit principalement en avoir le contrôle, est une mesure qui pourrait très-bien et non sans raison provoquer des plaintes en dehors de la colonie, et la recommandation d'un ministre colonial en faveur d'une pareille mesure ne saurait en être une justification suffisante.

6. Je suis heureux d'apprendre que le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud est disposé à prendre des mesures pour abroger la quatrième section de l'acte 11 Vict., c. 34.

7. Je pense qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter en terminant que, si j'ai cru nécessaire dans l'intérêt public, et en justice pour vous et vos successeurs, d'exposer clairement et sans réserve mon opinion sur les sujets mentionnés dans cette dépêche, je n'ai voulu nullement porter aucune censure au sujet de cette transaction. Au contraire, j'ai la plus grande confiance dans le désir que vous et Votre Excellence ont de décider d'une manière sage, prudente et basée sur les meilleurs principes, les cas d'une classe d'hommes, qui souvent font surgir des questions très difficiles à résoudre.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

(No. 6.)

Le comte de Carnarvon à Sir H. Robinson, C. C. M. G.

DOWNING STREET,

7 octobre 1874.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre dépêche confidentielle en date du 29 juin,* relatant les circonstances qui ont amené un changement dans le système qui a existé jusqu'à présent dans la Nouvelle-Galles du Sud au sujet de l'exercice du droit de grâce.

2. J'approuve en général la ligne de conduite que l'on se propose de suivre à l'avenir (telle qu'indiquée dans le mémoire du 2 juin, imprimé à la page 7 du document parlementaire que vous avez inclus), lorsque l'on doit décider la question de faire grâce ou de commuer une peine.

3. Je suppose qu'il ne vous sera pas difficile de vous conformer à la règle bien claire exposée dans vos instructions et qui est basée sur le principe suivant: d'un côté, le gouverneur, auquel la Reine délègue personnellement une très importante prérogative, ne saurait aucunement se soustraire au devoir de juger par lui-même dans chaque cas où l'on se propose d'exercer cette prérogative; et d'autre part, il est tenu, avant de rendre une décision, de donner la plus sérieuse attention à l'avis de ses ministres, ou de celui d'entre eux, qui dans le cas sous considération, peut être choisi pour représenter ses collègues.

4. Comme l'annulation du verdict d'une cour de justice ne peut être dans aucun cas un élément nécessaire dans l'administration locale de la colonie pour laquelle les ministres sont responsables, il semble presque impossible qu'il surgisse quelque divergence sérieuse d'opinions sur des questions de cette nature entre un gouverneur et ses ministres.

5. J'ai traité cette question plus au long dans ma dépêche † en date d'aujourd'hui, et je vous ai expliqué pourquoi j'étais d'avis que votre mémoire du 1er juin allait un peu trop loin en voulant transférer du gouverneur aux ministres une plus grande somme de responsabilité que le gouvernement de Sa Majesté ne croit désirable.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

(No. 7.)

Le comte de Carnarvon à Sir H. Robinson, C. C. M. G.

(Extrait.)

DOWNING STREET, 7 octobre 1874.

* * * * *

Comme je vous l'ai déjà expliqué, je ne puis m'empêcher de croire que la commutation de la peine était excessive, et que la condition de l'absence du prisonnier de la Nouvelle-Galles du Sud prête matière à objection si l'opinion publique dans la colonie eut été favorable à l'élargissement de Gardiner selon le mode ordinaire, et qu'on l'eût mis en liberté dans la Nouvelle-Galles du Sud, la colonie eût eu dans tous les cas, sa part des périls, que cause à la société l'élargissement d'un criminel aussi notoire.

Les gouvernements de pays en dehors de la colonie auraient pu même, à cette condition, s'objecter à cette ligne de conduite qui eut pu faire surgir des complications désagréables. Mais le fait de le mettre en liberté, à la condition qu'il aille se réfugier dans d'autres colonies ou contrées étrangères ou dans ce pays, est tout-à-fait contraire

*_No. 2.

† No. 5.

au principe aujourd'hui universellement reconnu, et pour laquelle on a fortement combattu il n'y a pas longtemps dans la Nouvelle-Galles du Sud, lequel comporte qu'un pays ne devrait pas éloigner ses plus dangereux criminels aux dépens des autres nations. On doit considérer comme n'étant virtuellement plus en vigueur l'acte 11 Vict., chap. 34 † quoiqu'il semble qu'on se soit parfois prévalu de ses dispositions; il y aurait certainement lieu à objection de le mettre en opération en grand, et on ne saurait en conséquence l'abroger trop tôt; mais il doit être entendu, jusqu'à ce que cet acte soit abrogé, qu'aucune grâce ne peut être accordée en vertu des conditions de la 4ème section, sauf pour les criminels auxquels des promesses ont été faites.

(No. 8.)

Le comte de Carnarvon à Sir W. Robinson, C. C. M. G.

DOWNING STREET, 8 octobre 1874.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre rapport confidentiel en date du 3 juillet.*

Le sujet auquel votre dépêche se rattache principalement—le mode de procédure à suivre quand la question de faire grâce est sous considération—a été traité dans les autres dépêches, d'après lesquelles vous constaterez qu'il n'y a pas d'objection dans mon opinion à la ligne de conduite que l'on se propose de suivre dans la Nouvelle-Galles du Sud, laquelle me semble être en substance celle qui est en vigueur dans les autres colonies australiennes, en même temps que conforme en général aux instructions royales. Il faut toutefois ne pas oublier que si les ministres sont responsables des avis qu'ils donnent au gouverneur, celui-ci ne saurait se soustraire à la responsabilité personnelle qui lui est spécialement dévolue.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

(No. 9.)

Sir A. E. Kennedy C. C. M. G., au comte de Carnarvon.—(Reçue le 11 novembre.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

HONG-KONG, 3 octobre 1874.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous envoyer ci-inclus, pour l'information de Votre Seigneurie, copie d'une lettre reçue du consul des Etats-Unis à ce port, protestant contre le départ pour les Etats-Unis d'une personne qui a été graciée récemment par le gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud, et qui est arrivée récemment à Hong Kong de cette colonie.

J'inclus aussi une copie d'une réponse adressée au vice-consul par mon ordre, dans laquelle il lui était dit que le gouvernement ne pouvait pas s'ingérer du départ de la colonie d'une personne à laquelle la Reine avait fait grâce, et qui n'avait pas commis d'autre délit depuis sa mise en liberté.

J'ai, etc.,

A. E. KENNEDY,
Gouverneur.

(Incluse 1 dans le No. 9.)

CONSULAT DES ETATS-UNIS.

HONG-KONG, 24 septembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'attirer l'attention de Son Excellence le gouverneur sur le fait que le Consulat a été informé d'une manière positive que le brigand notoire

† Vide page 27.

* No. 4.

du nom de Gardiner, *alias* Frank Christie, gracié récemment par Son Excellence le gouverneur de la colonie de la Nouvelle-Galles du Sud (Australie), est arrivé à ce port, le 21 courant, du port de Newcastle, Nouvelle-Galles du Sud (Australie,) comme passager à bord de la barge anglaise "Charlotte Andrews," commandée par le capitaine Place, et qu'il y a lieu de croire que c'est l'intention de certaine personne ou personnes de prendre des mesures pour qu'il se dirige de Hong Kong vers les Etats-Unis.

En présence de ces faits, il est de mon devoir comme officier consulaire des Etats-Unis, à la tête du consulat des Etats-Unis à ce port, de protester de la manière la plus énergique possible au nom de mon gouvernement contre tout semblable procédé, et de prier respectueusement ce gouvernement de prendre les mesures voulues pour que cet homme ne soit pas envoyé ou ne s'embarque pas dans aucun navire qui quitte ce port à destination des Etats-Unis.

Il appert d'après les renseignements en la possession du consul des Etats-Unis à Melbourne, que cet homme n'est pas un criminel ordinaire, qu'il fut pendant plusieurs années la terreur de la Nouvelle-Galles du Sud, et qu'on dit qu'il a causé, directement ou indirectement, pas moins de quarante morts par violence.

J'ai, etc.,

H. S. LORING,
Vice-consul des Etats-Unis.

Honorable J. GARDINER AUSTIN,
Secrétaire Colonial.

(Incluse 2 dans le No. 9.)

BUREAU DU SECRÉTAIRE COLONIAL,
HONG-KONG, 30 septembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 24 courant, m'informant qu'une personne, ci-devant un convict en Australie, est arrivée dans cette colonie en route pour les Etats-Unis, et demandant que des mesures soient prises pour empêcher qu'on ne l'envoie ou qu'il ne s'embarque à bord d'aucun navire devant quitter ce port à destination des Etats-Unis.

Son Excellence le Gouverneur désire que je vous informe en réponse que le gouvernement ne peut pas s'opposer du départ de la colonie de la personne en question, vu qu'il lui a été fait grâce au nom de la Reine, ce qui lui donne droit à sa liberté, et qu'il n'appert pas qu'elle ait commis subséquemment d'autre délit.

J'ai, etc.,

JOHN GARDINER AUSTIN,
Secrétaire colonial.

H. LORING, écer., vice-consul pour les Etats-Unis,
Hong-Kong.

Le comte de Carnarvon à Sir A. E. Kennedy, C.C.M.C.
DOWNING STREET, 2 décembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre dépêche en date du 30 octobre,* et j'approuve la réponse que vous avez faite à la protestation qui vous a été adressée par le consul des Etats-Unis contre le départ pour les Etats-Unis d'un ex-convict, nommé Gardiner, récemment arrivé à Hong-Hong, de la Nouvelle-Galles du Sud.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

* No. 9.

(No. 11.)

*Sir H. Robinson, C.C.M.G., au comte de Carnarvon.—(Recu le 22 février.)*HOTEL DU GOUVERNEMENT,
SYDNEY, 30 novembre 1874.

MILORD,—Je vous envoie, ci-inclus, des copies du *Morning Herald* de Sydney, en date des 25 et 26 courant, † contenant des rapports du récent débat qui a eu lieu dans l'Assemblée dans l'affaire de la mise en liberté de Gardiner, d'après lesquels vous verrez que différents députés ont affirmé dans le cours de la discussion que "j'avais insulté et dégradé la Chambre par une critique et une intervention inconstitutionnelle."

2. Je ne crois pas devoir me contenter du rejet par le seul vote prépondérant de l'Orateur d'une adresse basée sur de graves accusations, et je me sens tenu de démontrer à Votre Seigneurie que les accusations en question reposaient sur des représentations qui ne sont pas conformes aux faits.

3. Je crois que je ne pourrai mieux faire cette démonstration qu'en relatant brièvement les événements qui se rattachent à ce cas, suivant leur ordre de date.

4. En 1872, peu de temps après mon arrivée ici, je promis à un prisonnier du nom de Gardiner qu'on lui permettrait de s'exiler après un emprisonnement de dix ans. Je vous ai déjà exposé au long toutes les circonstances qui m'ont porté à faire cette promesse, et il serait inutile d'en répéter la relation ici. Qu'il me suffise de dire que le mode d'élargissement promis est autorisé par la loi; qu'il est strictement conforme aux précédents; et qu'en faisant cette promesse sans l'avis formel des ministres, j'ai suivi la pratique en vigueur dans cette colonie depuis l'établissement du gouvernement responsable jusqu'à cette date, de laisser au représentant de Sa Majesté l'exercice du droit de grâce (sauf dans les cas de peine capitale) suivant son propre jugement.

5. Deux ans plus tard—au mois de juin dernier—cette question fut soumise au parlement. Il fut proposé qu'une adresse me fut présentée, désapprouvant la mise en liberté de Gardiner, et cette proposition fut négative par le vote prépondérant de l'Orateur, après un débat qui dura cinq nuits. La Chambre a donc approuvé collectivement ma décision. De fait, elle a été favorable à ma manière de voir et non défavorable. Il n'y a pas eu d'adresse, et j'étais libre de tenir ma promesse, si je le jugeais bon, sans me mettre en antagonisme avec la Chambre.

6. Ce cas fut ensuite discuté par le public en dehors du Parlement, influencé sans doute par la petite majorité de la Chambre. Deux assemblées publiques eurent lieu à Sydney; l'une me présenta une requête demandant de respecter la promesse faite à Gardiner, l'autre de la violer. Quatre assemblées publiques furent tenues dans différentes parties du pays; et chacune se prononça dans un sens défavorable à la mitigation proposée de la sentence de Gardiner. On proposa de tenir d'autres réunions qui furent annoncées. Je recevais aussi des communications presque tous les jours de particuliers. Il est évident que le public était sous l'impression que je reconsidérerais probablement ma décision, après le débat en Chambre, et qu'un peu de pression amènerait ce résultat.

7. Il était désirable évidemment que cette agitation ne se prolongeât pas sans nécessité, et qu'une décision finale dans l'affaire de Gardiner fut de suite arrêtée et annoncée. Je constatai que les ministres, après avoir obtenu la majorité des votes de la Chambre, ne se proposaient pas de m'offrir d'avis sur le sujet. Ils comprirent, je crois, que l'honneur de la Couronne était en jeu, et qu'après avoir tacitement approuvé ma promesse originale, ils devaient me laisser libre d'en effectuer l'accomplissement suivant que je le trouverais bon. Si, après avoir analysé toutes les circonstances, je pensais que l'on devait tenir la promesse faite, ils étaient prêts à approuver ma décision. Si, d'un autre côté, je croyais qu'on avait suffisamment de raisons pour ne pas remplir cette promesse, les ministres pensaient qu'il était préférable que j'arrivasse à cette conclusion après avoir étudié ce cas sous son véritable mérite sans subir aucune pression de la part de mes aviseurs.

8. La responsabilité de décider ce cas retombait donc sur moi personnellement. Je ne pouvais m'y soustraire. J'étudiai attentivement le cas en conséquence dès le principe. J'examinai avec soin toutes les requêtes et autres communications qui me furent adressées sur le sujet, ainsi que tous les discours prononcés à ces réunions où furent adoptées les requêtes. Le cas tel que présenté par ces procédés et documents était simplement celui-ci en résumé: On me demandait de rompre la promesse que j'avais faite en ma qualité de représentant de Sa Majesté, parce que cette promesse avait été faite disait-on (1) sur de fausses représentations, et que (2) la mise à exécution de cette promesse mettrait en danger la sûreté publique. J'examinai la question en présence de toutes ces représentations, et je conférai du sujet avec les autorités judiciaires, de la prison et de la police. Après mûre délibération, j'arrivai à la conclusion que la promesse n'avait pas été faite sur des représentations dont l'inexactitude fut importante, et que les craintes exprimées au sujet de la sûreté publique n'étaient pas basées sur des raisons suffisantes pour me justifier de ne pas respecter cette promesse. Je soumis en conséquence mes vues dans un mémoire au Conseil exécutif accompagné des requêtes et mémoires, et ce corps ayant examiné les pièces fut d'opinion qu'il n'y avait pas de raisons suffisantes pour le justifier de m'aviser à me désister de la promesse faite à Gardiner en 1872. Je décidai en conséquence d'adhérer à cette promesse, et de ne pas accéder à la demande des requérants. Cela fait, il était désirable, pour ne pas prolonger l'agitation, de rendre publique immédiatement cette décision finale ainsi que les raisons sur lesquelles elle était basée. Le rejet simple de ces requêtes sans aucun motif eût offensé les requérants. Une pareille attitude eût certainement été mal interprétée, eût probablement été le signal d'une nouvelle agitation, et eût vraisemblablement provoqué l'envoi de requêtes à la Reine. Il était désirable que les requérants fussent persuadés que cette décision était la mienne—que j'avais attentivement considéré leurs arguments et représentations—et que la conclusion à laquelle j'étais arrivé était la seule qui fut compatible avec l'honneur et la justice.

9. Après mûre délibération il fut décidé par le Secrétaire colonial et moi qu'un accusé de réception en termes courtois serait envoyé à chacun des six corps de requérants, avec une copie du procès-verbal de la réunion de l'Exécutif, comme étant le meilleur moyen de leur démontrer le soin avec lequel on avait pesé toutes leurs représentations. Cela fut fait, et le résultat a prouvé la sagesse de cette ligne de conduite; car les autres assemblées publiques que l'on avait annoncées n'eurent pas lieu, et l'agitation cessa immédiatement.

11. M. Parkes était aussi d'avis que des interpellations étant faites presque chaque soir en parlement sur la conduite que le gouvernement avait l'intention de tenir dans le cas de Gardiner, il serait tout simplement courtois de déposer sur le bureau des deux Chambres en même temps le document que l'on était sur le point d'envoyer aux requérants. Il est d'usage ici que les ministres soumettent au Parlement, sans que demande en soit faite, tous les documents publics qui seront probablement utiles ou intéressants, et on ne crut pas désirable de faire une exception dans ce cas. On fut d'avis de fait que le parlement pourrait très bien se plaindre de n'être pas traité avec les égards voulus, si on ne l'informait pas de la décision finale du comité exécutif dans une affaire à laquelle il s'était vivement intéressé, et que l'on allait faire connaître à une certaine partie du public. Le procès-verbal de la réunion du Conseil exécutif dans cette affaire, qui avait eu lieu le 24 juin, fut déposé en conséquence avec un certain nombre d'autres pièces sur le bureau des deux Chambres le lendemain, le 25 juin—afin de les faire imprimer et de les mettre en circulation suivant l'usage durant la vacance—le parlement devant être prorogé ce jour-là.

12. Objection fut faite au fait de déposer le document en question sur le bureau des Chambres, à la réunion du Parlement après la vacance, et une adresse devant m'être présentée désapprouvant ce procédé ainsi que la teneur du document lui-même, fut soumise au parlement et rejetée par le vote prépondérant de l'Orateur. C'est durant le débat qui suivit cette proposition que furent portées les accusations contre moi que j'ai mentionnées au premier paragraphe de cette dépêche.

13. Quant à la plainte que le mémoire des actes du Conseil exécutif à l'égard de la libération de Gardiner a été mis devant la Chambre, il est, je crois, à peine utile que j'en parle davantage. C'était une démarche dont le ministère a de suite pris l'entière responsabilité, mais qui ne devait être considérée que comme acte de courtoisie et à l'effet que l'Assemblée connût le plus tôt possible la décision rendue dans l'affaire Gardiner et les motifs sur lesquels elle était basée.

14. Quant à la teneur du mémoire même, désignée dans le débat comme une insulte pour les requérants et le Parlement, je me permettrai quelques observations. Voici la partie du mémoire contre laquelle on a trouvé à redire.

“ Si professant cette opinion, j'allais retirer ma promesse au prisonnier et le retenir en prison plus longtemps que ne comporte la date fixée pour sa libération, j'agis ainsi, non parce que je trouverais ce procédé nécessaire, mais simplement pour céder à des clameurs que je crois déraisonnables et injustes.

Il ne faut pas oublier que j'écrivais pour le Conseil exécutif et au sujet de résolutions adoptées dans des assemblées publiques, et m'invitant avec instance à retirer ma promesse à Gardiner, et que, si elle était tenue, la sûreté publique serait mise en péril. Dans la première partie du mémoire, j'avais reconnu que si l'accomplissement de la promesse devait avoir ce résultat il faudrait la retirer. Ainsi, la question était simplement de savoir si les requérants étaient bien ou mal fondés quant au péril que pouvait encourir la sûreté publique, et si, dans le cas affirmatif, je n'aurais pas retiré ma promesse à Gardiner. Mais quand j'en vins à examiner les raisons pour lesquelles je devais retirer cette promesse, elles ne me parurent nullement suffisantes pour justifier cet acte. Il me parut que l'excitation soulevée au sujet de cette affaire était en grande partie factice, et que le grand nombre de ceux qui s'étaient fait entendre aux assemblées publiques semblaient ignorer les principes qui doivent présider au traitement des criminels et qu'ils étaient aussi sous une fausse impression à l'égard de ce que le gouvernement proposait de faire. En un mot, j'ai cru que l'on avait passionné le public à ce sujet sans renseignements et réflexion suffisants, et qu'en honneur et par déférence pour des raisons que je ne trouvais nullement suffisantes, je ne pouvais retirer ma parole.

En écrivant pour le Conseil exécutif, je ne vis pas de raison pour ne pas dire précisément ce que je pensais. J'ai pris pour une “ clameur ” le bruit que l'on avait fait à l'égard de cette affaire, et je l'ai appelé ainsi. J'aurais pu, sans doute, exprimer les mêmes idées en d'autres termes, mais quelque légèrement que j'aurais ainsi modifié mes expressions, je n'en aurais pas moins affaibli mon argumentation. Si j'avais cru fondées les opinions des requérants je me serais fait un devoir de m'y soumettre. C'est parce que je les croyais le résultat d'une excitation insuffisamment justifiée que j'ai agi d'après mon propre jugement, appuyé de l'avis des autorités compétentes que j'ai consultées.

Le résultat a démontré que je n'avais pas tort. On a permis à Gardiner de s'exiler, et jusqu'à présent il n'y a aucun indice que la sûreté publique ait été mise en péril; cette libération conditionnelle n'a nullement nui à cette sûreté. Par ce qui précède, il est donc prouvé que si j'avais manqué à ma promesse, ce n'aurait pu être qu'à raison de craintes reconnues depuis pour insuffisamment fondées.

15. Il reste à se demander, cela va sans dire, s'il était sage ou non d'envoyer aux requérants un document aussi impartial que mon mémoire au Conseil exécutif. Sur ce point, je dois dire qu'après complet examen des circonstances, c'est la meilleure ligne de conduite que l'on a cru devoir suivre et il en est résulté précisément ce que l'on avait prévu. Une semaine après la publication du mémoire toute agitation avait cessé, et l'affaire a paru tomber dans l'oubli jusqu'à sa récente remise en question dans l'Assemblée.

16. Quant à l'accusation que mon mémoire était une censure contre le parlement et qu'il constituait une intervention injustifiable et inconstitutionnelle dans ses procédés, je ne pense pas que ce document, même en lui donnant la plus fausse interprétation, puisse prêter le flanc à une pareille accusation. Comme je l'ai dit, ce document était adressé au Conseil exécutif. Il contenait l'exposé des raisons qui me faisaient adhérer à ma décision de mettre en liberté Gardiner, nonobstant les requêtes et

mémoires qui me pressaient de modifier ma décision. Il discutait seulement les arguments énoncés dans ces communications, et du premier mot au dernier, il ne contenait aucune allusion directe ou indirecte, au parlement ou aux discussions parlementaires.

17. Néanmoins, plusieurs députés, comme on le verra par les extraits ci-joints du débat, traitèrent le mémoire comme un message adressé à la Chambre, et déclarèrent que j'avais censuré la Chambre comme étant excitable, déraisonnable et injuste. Un peu de réflexion aurait suffi, je pense, cependant, pour démontrer non-seulement l'inexactitude mais l'absurdité d'une pareille allégation. La Chambre avait refusé de me présenter une adresse désapprouvant l'élargissement de Gardiner. De fait, l'Assemblée a soutenu la position que je me proposais de prendre, et si j'eusse accédé à la demande des requérants, je n'aurais pas pu dire que j'agissais ainsi conformément au désir exprimé par l'Assemblée, ce corps ayant refusé par son vote d'approuver cette demande. Bref, le mémoire n'a jamais été destiné au parlement, et on ne saurait dire en en forçant le plus le sens qu'il lui était applicable. Tout ce que l'on peut dire avec vérité, c'est que mes réponses aux arguments des requérants étaient également applicables aux autres arguments de même nature dont on s'était servi antérieurement dans le cours du débat. Mais je n'en ai pas fait l'application à ces arguments. Il me fallait répondre aux requérants ; mais je restais étranger aux discussions dans le parlement. La Chambre avait en sa qualité collective répondu aux arguments de la minorité en rejetant l'adresse proposée, et les choses seraient restées là, sans les requêtes et mémoires subséquents, et sans les arguments contenus dans ces documents dont je ne saurais être aucunement responsable. La violence que l'on a manifestée dans le dernier débat, a naturellement suggéré l'idée que les députés insistaient inutilement pour s'identifier avec les requérants. M. Stewart, l'un des plus anciens membres de la Chambre, un homme d'une intégrité et d'un caractère irréprochable, s'est exprimé ainsi : " Je pense que Son Excellence a donné des raisons très satisfaisantes pour refuser d'accéder à la demande des requérants, et il appartenait au parlement et au pays de connaître les raisons qui lui avaient fait prendre une pareille détermination. L'honorable député de Bathurst nous a dit que le mémoire attestait une présomption extraordinaire, et un mépris complet des opinions et des sentiments de la population de la Colombie. Je pense que c'est tout le contraire, et il est étonnant que l'honorable député et ses partisans voient des choses qui échappent précisément à l'attention d'autres personnes. Ils comprennent peut-être qu'ils ont soulevé il y a quelque temps une clameur déraisonnable et dénuée de fondement, et ils se reprochent peut-être d'avoir vu avec plaisir cette clameur s'ils ne l'ont pas réellement resuscitée. Il n'y a pas de doute que la population s'est alarmée en apprenant que Gardiner était sur le point d'être mis en liberté, mais l'agitation a disparu dès que l'on a compris qu'elle reposait sur un malentendu et sur de fausses représentations. Je suis persuadé qu'il n'y avait qu'un seul membre de la Chambre que l'on pût induire à soumettre cette résolution avec un objet en vue, et il n'a pu avoir qu'un seul objet en vue, celui de renverser le gouvernement."

18. On a essayé dans le cours du débat de comparer le cas de Gardiner avec le cas de Rossi et de prouver l'analogie des procédés dans chaque cas. Mais c'est là une erreur. Les cas sont tout-à-fait différents. Dans le cas de Rossi, un comité de la Chambre fit le procès d'un officier volontaire et recommanda sa démission. Le rapport du comité fut adopté par la Chambre et me fut transmis par une adresse. Je répondis par un message par lequel je refusais de mettre à effet les recommandations du comité, vu que ses procédés étaient contraires à la loi ; et après un débat de cinq nuits, la résolution approuvant le rapport fut rescindée. Dans le cas de Gardiner, l'adresse proposée désapprouvant la mise en liberté de Gardiner a été rejetée. Elle ne me fut jamais envoyée en conséquence, et je n'aurais pu envoyer aucun message en réponse. Néanmoins, dans le dernier débat, mon mémoire au Conseil exécutif fut regardé comme un message à la Chambre en réponse à une adresse qui, n'ayant pas été adoptée, ne me fut jamais transmise.

19. Il y a un point de similitude cependant dans les deux cas, lequel, pour avoir échappé à l'attention dans le cours du dernier débat, mérite néanmoins, je crois, con-

sidération. C'est que dans les deux cas mes procédés ont été exposés à la critique parlementaire, vu qu'on m'a imposé personnellement comme représentant de Sa Majesté des fonctions administratives indépendantes de mes avis responsables. Il y a sans doute des fonctions politiques que le gouverneur, qui tient la balance entre les deux partis en lutte, doit nécessairement remplir d'après son propre jugement, tels que par exemple le refus ou l'acceptation de la résignation du ministère, le choix d'un nouveau premier ministre, et le fait d'accorder ou de refuser une dissolution, lorsque demande en est faite. Mais les dernières discussions en parlement ont, je crois, clairement démontré qu'on ne saurait obtenir aucun avantage en obligeant le gouverneur personnellement de prendre l'initiative dans des actes administratifs ordinaires, qui puisse compenser le blâme que sa conduite est exposée de recevoir dans la branche populaire de la législation.

20. Dans les cas de Rossi et Gardiner ma conduite a été discutée en Chambre, parce que la loi et la pratique constitutionnelle de cette colonie m'imposaient personnellement des devoirs, qui, dans les colonies voisines, ne sont pas dévolus au représentant de Sa Majesté, mais à ses avis responsables.

21. Dans le cas de Gardiner, tout le mécontentement résultait de la pratique en vigueur ici, depuis l'établissement du gouvernement responsable, de laisser au gouverneur l'exercice absolu de la prérogative du droit de grâce, sauf dans les cas de sentence capitale. J'ai toujours cru que cette pratique était vicieuse, mais je ne suis pas responsable de sa mise en vigueur. Au contraire, elle a été en opération pendant les seize années antérieures à mon arrivée dans la Nouvelle-Galles du Sud, et je l'ai fait abolir dès que j'ai pu obtenir l'assentiment des ministres. Pendant que le système était en vigueur, je fis cependant une promesse, au nom de la Couronne, que je me crus tenu en honneur plus tard de remplir. Ma conduite fut sévèrement critiquée par l'Assemblée. Mais on ne saurait assurément m'imputer ce conflit d'opinions. Il était le résultat inévitable du système exceptionnel en vigueur dans cette colonie et qui m'avait imposé ces fonctions.

22. De même dans le cas de Rossi, l'acte concernant les volontaires de la Nouvelle-Galles du Sud décrète que le gouverneur, le représentant de la Reine, sera le commandant en chef de toutes les forces locales qui seront levées dans la colonie, et lui impose certains devoirs en cette qualité. Les officiers en loi de la Couronne ont décidé que l'acte porte que le gouverneur, comme représentant de Sa Majesté, exercera les fonctions de commandant en chef sous sa responsabilité sans consulter son Conseil exécutif. Et cependant lorsque je refusai de mettre à effet la recommandation de l'Assemblée et de démettre un officier illégalement, je fus accusé de me mettre en antagonisme avec la Chambre. Il semble illogique de confier au représentant de Sa Majesté, qui n'est pas responsable au Parlement, l'exécution de certaines fonctions spéciales, sans avoir à consulter ses ministres, puis de se plaindre lorsqu'il exerce ses fonctions de la manière qui lui semble la plus conforme à l'honneur et à la dignité de la Couronne, de se plaindre, dis-je, que sa conduite ne reçoit pas l'approbation unanime de la branche populaire de la législation.

23. Certaines personnes qui n'examinent que la surface des choses, pourront peut-être dire que l'on ne s'est pas tant plaint dans ces cas de mes décisions que de la manière dont je les ai fait connaître. Mais ceux qui font sincèrement une pareille allégation manquent de discernement politique. Le grief véritable dans ces deux cas est que je ne voulais pas démettre Rossi et que je refusais de retirer ma promesse à Gardiner. De quelque manière qu'on les eût annoncées, ces décisions auraient déplu à un certain nombre de personnes qui auraient toujours trouvé un prétexte pour exprimer leur mécontentement. Par exemple, si je n'eusse pas motivé ma décision dans le cas de Gardiner, on aurait dit que je n'avais pas de raisons valides à faire connaître, ou que j'avais insulté grand nombre de sujets loyaux en les leur laissant ignorer. Si je n'eusse modifié mes raisons de façon à les rendre plus acceptables aux requérants, on eût dit qu'elles étaient tout à fait insuffisantes pour justifier ma décision. D'un autre côté, si mes explications n'eussent pas été soumises aux deux chambres, les ministres auraient été accusés de manquer de respect au parlement en ne lui donnant pas les informations qui avaient été communiquées au public du dehors.

24. Le seul moyen de soustraire l'action du Gouverneur à l'atmosphère brûlante des discussions parlementaires, c'est de lui ôter l'initiative autant que possible dans la transaction des affaires administratives. Quant à ces détails, son action devrait être limitée à l'acceptation ou au rejet de l'avis des ministres. L'importance du maintien de ce principe semble avoir été reconnu et mis à effet dans une plus grande mesure dans les colonies voisines que dans la Nouvelle-Galles du Sud. A Victoria par exemple, l'acte concernant les volontaires impose les devoirs qui sont ici dévolus personnellement au Gouverneur comme commandant en chef, au Gouverneur aidé de l'avis de son Conseil exécutif; de façon que la responsabilité de l'exercice des fonctions administratives dans les matières militaires, comme dans toutes les autres matières locales, retombe sur les ministres. Dans toutes les colonies, sauf la Nouvelle-Galles du Sud, la prérogative du droit de grâce a, depuis l'établissement du gouvernement responsable, été exercé de l'avis du Conseil exécutif ou d'un membre en particulier du Cabinet. On a dans tous les cas retiré un avantage des attaques que l'on a portées avec tant de persistance contre moi au sujet de l'élargissement de Gardiner, c'est que le système a enfin été harmonisé dans la Nouvelle-Galles du Sud avec celui des colonies voisines au sujet de la commission et de la communication des sentences ordinaires.

25. J'espère que ces explications convaincront Votre Seigneurie que je ne mérite pas les accusations que l'on a portées contre moi dans le récent débat. Dans la position où j'étais placé, il était de mon devoir, comme représentant de Sa Majesté, de maintenir l'honneur de la Couronne; et en remplissant cette fonction avec toute la discrétion et l'habileté dont j'étais capable; je ne pense pas que je puisse être accusé avec raison d'un seul acte que l'on doive regarder comme une insulte à l'Assemblée, ou comme une intervention inconstitutionnelle dans ses procédés.

J'ai, etc.,

HERCULES ROBINSON

(Incluse 1 dans No. 11.)

1873-4-NOUVELLE-GALLES DU SUD.

Élargissement du prisonnier Gardiner (Mémoire par Sir Hercules Robinson, et actes du Conseil exécutif y ayant trait.)

Soumis par ordre aux deux chambres du Parlement.

(No. 12.)

Le comte de Carnarvon à Sir H. Robinson, G. C. M. G.

DOWNING STREET, 20 mars 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche en date du 30 novembre, dans laquelle vous justifiez la conduite que vous avez tenue au sujet de l'élargissement de Gardiner, en réponse aux objections que l'on a soulevées dans l'Assemblée législative.

2. Dans mes dépêches précédentes sur ce sujet, je vous ai exposé si complètement mes opinions au sujet de ce cas en particulier et de l'exercice en général du droit de grâce, qu'il serait inutile de revenir sur ces questions.

3. Il est inutile de vous dire que j'accepte sans hésiter votre explication des circonstances dans lesquelles vous avez suivi la ligne de conduite à laquelle on a fait objection, et l'assurance que les réponses contenues dans votre mémoire en réponse aux requêtes qui vous avaient été adressées, n'avaient aucun rapport aux débats du parlement colonial.

4. Les pièces sur le sujet sont sur le point d'être soumises au parlement, et je serai heureux d'y joindre la dépêche maintenant sous considération; et comme quelques-unes de vos dépêches confidentielles contiennent des explications qui sont nécessaires pour bien comprendre le cas et votre conduite à ce sujet, et qui ne m'ont pas été communiquées autrement, il sera désirable qu'elles soient incluses ainsi que mes réponses.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

ANNEXE.

(No. 1.)

Clause VI de la commission du Gouverneur, en date du 23 février 1872.

Et Nous vous permettons et autorisons de plus, lorsque un crime aura été commis dans Notre dite colonie, de faire grâce, en Notre nom, à tout complice, n'étant pas le véritable auteur de tel crime, qui fournira tels renseignements et preuves qui donneront lieu à l'arrestation et à la condamnation du principal coupable; et de plus, d'accorder à toute personne convaincue d'aucun crime par aucune cour ou par aucun juge ou magistrat dans Notre dite colonie, une remission pleine et entière ou sujette à des conditions légales, ou tout sursis de l'exécution de la sentence de tout tel criminel pour la période de temps que vous jugerez à propos de fixer, et de remettre toutes confiscations, pénalités ou amendes, qui pourraient être dues et payables à vous.

(No. 2.)

Clause XIV des instructions au Gouverneur, en date du 23 février 1872.

Et attendu que Nous vous avons autorisé et permis, par Notre dite commission, lorsque vous le jugerez convenable, d'accorder, en Notre nom, à toute personne convaincue d'aucun crime par aucune cour, ou devant aucun juge ou magistrat dans notre dite colonie, une remission pleine et entière ou sujette à des conditions légales: Nous vous ordonnons et enjoignons par les juges de demander au juge président le procès de tout criminel qui pourra être condamné de temps à autre à la mort par la sentence d'aucune cour dans Notre dite colonie, et vous prendrez en considération tel rapport du dit juge à la première réunion que vous pourrez ensuite tenir convenablement de Notre dit Conseil exécutif, à laquelle le dit juge pourra être spécialement requis d'assister; et vous ne ferez pas grâce et n'accorderez pas de sursis à tel criminel comme susdit à moins qu'il ne vous semble désirable de le faire, après avoir reçu l'avis de Notre Conseil exécutif; mais vous devez décider dans ces cas d'accorder ou de refuser une grâce ou sursis, suivant votre propre jugement, que les membres de Notre dit Conseil exécutif approuvent ou non votre décision; vous consignerez, néanmoins, dans les procès-verbaux du dit Conseil, un exposé complet de vos raisons, dans le cas où vous décideriez telle question contrairement à la majorité des membres du dit Conseil.

(Canada—No. 248.)

*Le comte de Carnarvon au comte Dufferin.*DOWNING STREET,
18 octobre 1875.

MILORD,—J'ai dûment reçu et pris en considération la dépêche de Votre Seigneurie No. 96 du 13 avril, me communiquant une adresse votée à la Reine par la Chambre des Communes du Canada, au sujet de l'Acte des Ecoles du Nouveau-Brunswick de 1871, et j'ai cru à propos de différer ma réponse à cette dépêche jusqu'à votre retour au Canada.

L'adresse a été mise au pied du trône, et il a plu à la Reine de la recevoir bien gracieusement, mais je n'ai pas cru devoir conseiller à Sa Majesté de prendre aucune mesure à cet égard.

2. Je suis d'avis, ainsi que le représente l'adresse, que toute législation par le parlement impérial à l'effet de restreindre les pouvoirs qui sont conférés à une province par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord 1867, serait une intervention indue dans les constitutions provinciales, et dans les conventions d'après lesquelles les provinces ont consenti à entrer dans la Confédération. Etant donc de cette opinion et comprenant parfaitement que si je recommandais à la Reine d'intervenir directement dans cette affaire en conseillant à cette législature de légiférer dans une direction particulière, je pourrais être considéré comme conseillant une intervention dans le système de gouvernement établi par l'Acte d'Union différant peu de celle contre laquelle se prononce l'adresse.

3. Pour cette raison, je ne me suis pas cru libre de conseiller à Sa Majesté de prendre aucune mesure relativement à cette adresse. En même temps il ne peut pas être mal de ma part d'exprimer le ferme espoir que j'entretiens que, comme dans d'autres possessions anglaises, la majorité de la population du Nouveau-Brunswick, qui, par l'entremise de ses représentants, contrôle le système d'éducation de la province, sera disposée à adopter telles modifications aux règles existantes qui pourront les rendre plus acceptables à ceux qui pour des motifs de conscience se sont crus obligés de protester contre le système maintenant en force.

4. En terminant, je ne saurais, sans manquer à mon devoir, m'abstenir de faire observer que, comme l'éducation est un des sujets expressément et exclusivement réservés aux législatures provinciales par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord 1867, ceux dans le Nouveau-Brunswick qui prennent une part active en ce qui la concerne, doivent sérieusement considérer s'il y a quelque avantage, ou si plutôt il n'y a pas de sérieux inconvénients à amener publiquement la discussion dans la législature de la Puissance, sur une question controversée qui peut donner lieu à beaucoup d'irritation, et sur laquelle cette législature n'a aucune juridiction.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

Au Gouverneur-Général,
le Très-Honorable
Comte Dufferin, C. C. B., etc., etc.

CORRESPONDANCE ADDITIONNELLE relative à l'exercice du droit de grâce dans la Nouvelle-Galles du Sud. (Pour faire suite aux documents soumis au parlement au mois d'avril : C.—1202.)

TABLE DES MATIÈRES.

Numéro de la série.	De qui et à qui.	Date.	Sujet.
1	Gouverneur Sir H. Robinson, C.C.M.G.	8 février 1875. (rec. 12 avril.)	Concernant la pratique suivie dans la Nouvelle-Galles du Sud au sujet des requêtes et demandes pour commutation de peines.
2	Gouverneur Sir H. Robinson, C.C.M.G.	8 février 1875. (Rec. 12 avril.) (Extrait.)	Défaite du gouvernement sur l'amendement de M. Robertson à l'adresse en réponse au discours d'ouverture du gouverneur, et formation d'un nouveau ministère.
3	Au Gouverneur Sir H. Robinson, C.C.M.G.	26 avril 1875....	Approuvant sa conduite au sujet de la résignation du dernier ministère.
4	Au Gouverneur Sir H. Robinson, C.C.M.G.	27 avril 1875.....	Exprimant sa satisfaction de ce qu'il a pu se former une opinion favorable des principes énoncés dans la dépêche de Sa Seigneurie en date du 7 octobre dernier, au sujet de la prérogative du droit de grâce.
5	Au Gouverneur Sir H. Robinson, C.C.M.G.	4 mai 1875.....	L'esprit et la véritable interprétation des instructions royales au sujet de la distribution de responsabilité entre un gouverneur colonial et ses ministres, quant à l'exercice du droit de grâce.
6	Aux Gouverneurs des Colonies australiennes à l'exception de la Nouvelle-Galles du Sud)	4 mai 1875.....	Renfermant copie d'une dépêche-circulaire adressée au gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud concernant l'exercice du droit de grâce.

(No. 1.)

Gouverneur Sir H. Robinson, C. C. M. G. au comte de Carnarvon. (Reçu le 12 avril.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
SYDNEY, 8 février 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche, en date du 7 octobre *, laquelle, sur l'avis de mes aviseurs, a été communiquée au parlement. J'inclus quelques copies pour être consultées au besoin dans le ministère de Votre Seigneurie.

2. La décision que le gouverneur tout en étant tenu de consulter ses ministres est cependant responsable en définitive de l'exercice du droit de grâce, a, je crois, été généralement approuvée ici comme un règlement satisfaisant de la difficulté. J'inclus un article important publié par le *Morning Herald* de Sydney sur le sujet.

* Vide No. 5 du document soumis par ordre (C 1, 202) avril 1875.

3. La ligne de conduite prescrite par Votre Seigneurie est précisément celle qui a été adoptée ici durant les derniers huit mois. Toutes les requêtes et demandes de commutation de sentence me sont transmises par le département de la Justice, avec la recommandation du ministre inscrite sur ces pièces. Je lis ensuite attentivement ces pièces avant de rendre une décision dans chaque cas, et la seule fois où je n'ai pu approuver la recommandation du ministre, celui-ci a de suite reconnu la justesse de mon objection.

J'ai, etc.,

HERCULES ROBINSON.

(Incluse dans le No. 1.)

Article du "Morning Herald," de Sydney, en date du 2 février 1875.

La dépêche de Lord Carnarvon qui est arrivée dans la colonie juste au moment où la question Gardiner produisait une crise politique, renferme les commentaires du Secrétaire d'Etat sur cette question de prérogative, qui se rattache aux premières phases de cette discussion. Cette dépêche est explicite sur deux points : premièrement, sur qui retombe la responsabilité d'exercer le droit de grâce, et deuxièmement, sur l'opportunité de l'exil des prisonniers. Le comte de Carnarvon exprime sur ces deux points une opinion qui n'est pas conforme jusqu'à un certain point à celle du gouvernement colonial, et il agit en conséquence avec prudence afin de ne pas faire supposer qu'il veut porter une censure contre le gouverneur ou contre le gouvernement. Tout en reconnaissant l'importance de rendre les ministres dans cette colonie responsable de leur avis au sujet des rémissions de peine accordées aux prisonniers, il n'admet pas que la responsabilité doive retomber sur eux seulement, ou que cette rémission soit considérée comme étant du ressort de l'administration locale tout comme les autres matières gouvernementales. Il insiste au contraire sur le fait que le gouverneur est le représentant de Sa Majesté, pour ce qui concerne l'exercice de la prérogative royale du droit de grâce, et que cette prérogative est par elle déléguée seulement à des serviteurs dignes de confiance. Ce pouvoir est délégué dans la mère-patrie au secrétaire de l'Intérieur. Il est impossible que dans une colonie Sa Majesté puisse déléguer ce pouvoir de la même manière au secrétaire colonial personnellement, qu'elle ne connaît pas, et dans la nomination duquel elle n'est pas directement consultée. Le gouverneur seul peut être son représentant dans une colonie, et c'est au gouverneur en conséquence qu'elle délègue la responsabilité de cette importante prérogative sous ce rapport comme sous d'autres, le fait qu'une colonie est une dépendance rend impossible l'imitation précise de la forme de procédure adoptée dans la mère-patrie, où les rapports personnels avec la Reine sont possibles. Le comte de Carnarvon n'approuve pas non plus l'idée que l'on doive supprimer ou diminuer la responsabilité ministérielle au moyen de consultations irrégulières entre le gouverneur et le ministre spécialement chargé de la direction du département pénal. Il déclare, au contraire, que l'avis doit être aussi clairement exposé que dans les autres cas. D'après cet arrangement, rendu nécessaire par le fait que la prérogative royale peut être déléguée seulement aux personnes choisies et nommées par Sa Majesté, il s'en suit que le gouverneur et le cabinet seront tous deux responsables ; la responsabilité ne sera pas répartie entre eux, mais elle sera dévolue pleine et entière à chacun. Le droit de grâce est une branche de l'administration locale, et sera considéré comme tel ; les ministres décideront ce qu'ils croient sage d'adopter avant de faire leurs recommandations, qui devront être distinctement exprimées ; mais avant d'approuver leur recommandation, et d'exercer ou de refuser d'exercer, à leur demande, la prérogative royale, le gouverneur devra considérer qu'il est le dépositaire de cette prérogative et qu'il est responsable de la manière dont elle sera exercée. Les avis qui pourraient lui être communiqués ne sauraient le justifier de faire ce que, dans son opinion, sa souveraine désapprouverait.

Il est évident que, dans ces circonstances, il est possible qu'il surgisse des différences d'opinion entre un gouverneur et son ministre. Il sera du devoir du gouverneur de toujours agir avec tout le tact voulu dans ces cas de manière à prévenir cette collision, si cela est possible; et il sera du devoir des ministres judiciaires de s'efforcer également de l'éviter. Quoiqu'il en soit, il surgira des collisions, et il est évident que cet inconvénient, qui résulte du système du gouvernement responsable dans les colonies, n'existe pas en Angleterre. C'est l'une des anomalies qui résultent du fait inhérentes à l'établissement dans une colonie d'un système de gouvernement qui n'a pas été fait pour le pays, mais que l'on a adapté aux circonstances dans lesquelles se trouve placée la colonie comme témoignage de notre attachement à la mère-patrie. Il incombera à ceux qui seront chargés du gouvernement du pays de faire en sorte que cette difficulté théorique n'existe pas dans la pratique. Ce seront probablement des cas rares et exceptionnels que ceux où cette double responsabilité produira des difficultés insurmontables.

On se rappelle que M. Parkes en exposant la doctrine—généralement bonne—que la responsabilité doit aller de pair avec le pouvoir,—refusa de consentir à tout système où il serait appelé à donner des avis qui pourraient ne pas être suivis. La réponse du comte de Carnarvon, toutefois, est que ce système doit être suivi dans ce cas en particulier pour la raison que la prérogative du droit de grâce de Sa Majesté serait autrement dévolue à des personnes inconnues à Sa Majesté. Il arrive très rarement que la grâce d'un criminel prend les proportions d'un criminel politique comme dans le cas de Gardiner. Ce cas était le résultat d'un concours très extraordinaire de circonstances, qui pourraient ne pas survenir d'ici à longtemps, et, de fait, il ne se fut pas produit, si les principes maintenant exposés dans la dépêche du comte de Carnarvon eussent été compris et mis à effet il y a douze mois. Dans ce cas, si M. Parkes n'eût pas eu une conférence irrégulière d'une heure, et n'eût pas laissé le gouverneur sous une certaine impression, un avis ministériel distinct eût été offert conformément à la véritable responsabilité ministérielle. D'après la déclaration de M. Parkes en Chambre s'il eût été appelé à donner un avis, il n'aurait pas conseillé la libération immédiate de ce criminel, et il est probable que dans ce cas le gouverneur eût agi en conformité de l'avis qui lui a été offert, de sorte que l'on n'eût pas soulevé la difficulté en question. Si M. Parkes eût voulu assumer la responsabilité de donner un avis, et courir le risque de ne pas le voir suivi, il eût évité l'écueil sur lequel son cabinet est allé se briser, et il serait probablement encore premier ministre. Il est arrivé plus d'une fois par le passé que semblable avis ait été offert, mais pas en règle générale, et dans les circonstances, il eût mieux valu, comme l'ont démontré les événements, que les ministres eussent cru ce cas assez important pour exprimer leur opinion d'une manière formelle. La règle est maintenant établie que cet avis doit être toujours offert, et si cette règle est mise en vigueur, il ne pourra jamais surgir de cas où le gouverneur puisse dire qu'il a été influencé par son ministre, et où le ministre puisse dire de son côté qu'il ne saurait encourir aucune responsabilité, puisqu'il n'a ni offert ni donné son avis sur demande.

L'autre question importante à laquelle cette dépêche a trait est l'exil des prisonniers—Le secrétaire d'Etat dit clairement à ce sujet que le gouverneur ne devrait accorder aucun exil, à moins que ce ne soit sous sa responsabilité, et, de fait, ne devrait accorder aucun exil. Il admet la légalité de l'acte, mais il dit que l'on ne s'est servi de ce pouvoir que dans de rares circonstances, et qu'on devrait le laisser tomber en désuétude. C'est une pratique de nature à susciter de sérieuses plaintes, et la recommandation d'un ministre colonial ne saurait justifier le gouverneur de l'adopter. Le gouvernement semble avoir moins senti la difficulté que la population, à l'époque de l'exil de Gardiner. Comme cette loi existait depuis bien des années, et qu'elle avait été mise en vigueur, le gouvernement n'éprouva aucun embarras à continuer d'en faire l'application; mais la notoriété de cette transaction était cause qu'il n'était évidemment pas désirable de continuer cette pratique. Le monde entier savait qu'une colonie australienne, qui la première avait dénoncé la déportation, était dans l'habitude d'exiler ses criminels les plus noirs. La Californie a déjà protesté contre cet acte, et il n'est pas improbable que d'autres pays suivent cet exemple. C'est cette difficulté qui

rendait la grâce de Gardiner si peu désirable dans l'opinion de beaucoup de ceux qui ont petitionné contre sa mise en liberté. Un certain nombre pensaient qu'on pouvait en toute sûreté le libérer dans la colonie, mais telle n'était pas l'opinion générale; et s'il n'était pas sûr de le mettre ici en liberté, et s'il n'était pas prudent de l'exiler, il ne restait pas d'autre alternative que de prolonger sa détention. Cette difficulté continuera de se faire sentir à l'avenir. Si l'exil est de fait défendu par les instructions qui vous viennent de la mère-patrie, nous devons trouver les moyens voulus pour avoir soin nous-mêmes de nos criminels, et nous devons dans ce cas adopter les mesures de prévoyance adaptées aux circonstances dans lesquelles nous sommes placés. Nous avons invité toutefois, il y a longtemps, d'autres pays à résoudre le même problème social, et nous ne pouvons guère nous plaindre si on nous demande de mettre à effet nos principes.

(No. 2.)

(Extrait.)

Gouverneur Sir H. Robinson, C. C. M. G., au comte de Carnarvon (Reçu le 12 avril.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

SYDNEY, 8 février 1875.

J'ai l'honneur de vous faire rapport que lors de la réunion du gouvernement le 28 ultimo, l'amendement suivant à l'adresse en réponse à mon discours d'ouverture, fut proposé par M. J. P. Robertson dans l'Assemblée législative : —

“ Nous désirons, au sujet de la question importante qui a donné lieu à la dissolution du dernier parlement, exprimer très respectueusement notre regret que les aviseurs responsables de Votre Excellence vous aient conseillé de communiquer à l'Assemblée législative votre mémoire au Conseil exécutif, en date du 23 juin dernier, relativement à l'élargissement du prisonnier Gardiner, vu que certaines allégations qu'il contient sont injustifiables, et vu que, si on le considère comme une réponse aux représentations respectueuses et énergiques de la population, il n'est nullement désirable de se servir des documents de cette Chambre pour censurer ou blâmer nos commettants, et vu que si elle se rattache aux débats de cette Chambre, il constitue alors une violation des privilèges constitutionnels du parlement.”

Cet amendement fut adopté, le même soir, par une division défavorable au gouvernement : 33 contre 29. La Chambre s'ajourna, oubliant par inadvertance d'adopter l'ordre ordinaire pour la présentation de l'adresse par toute la Chambre, et il me fut en conséquence présenté le lendemain par l'Orateur d'une manière qui m'empêcha de faire la réponse verbale ordinaire.

Le lendemain (le 29), M. Parkes m'offrit sa résignation et celles de ces collègues. Je pris le temps voulu pour considérer la ligne de conduite à suivre, car je me sentais placé dans une fausse position par la rédaction de l'amendement qui n'était pas seulement une censure contre mes aviseurs, mais une imputation personnelle contre moi, en même temps qu'il constituait un empiètement sur les droits de ma charge.

Le 2 j'acceptai la résignation des ministres, et Sir William Manning, un membre distingué de la Chambre haute, accepta, sur mon invitation, la tâche de former une administration. A la réunion de la Chambre le même après-midi, je transmis à l'Assemblée législative le message dont copie est ci-jointe.

Le 5, Sir William Manning n'ayant pas réussi dans ses négociations, abandonna la tâche qu'il avait entreprise, et, sur son avis, je fis demander M. Robertson, qui se chargea de former une nouvelle administration. Je transmis en même temps à M. Robertson un mémoire exposant les raisons qui m'avaient induit à confier à Sir William Manning la tâche de former un nouveau Cabinet, et lui démontrant que je n'étais nullement responsable du délai ou de la difficulté que présentait la formation d'un nouveau gouvernement. J'inclus une copie de ce mémoire.

M. Robertson me demanda d'attendre jusqu'aujourd'hui pour compléter ses arrangements, et il vient de me communiquer une liste des membres du nouveau ministère dont voici les noms :

M. John Robertson, secrétaire colonial.
 M. William Forster, trésorier.
 M. Thomas Garrett, secrétaire des Terres.
 M. Lucas, secrétaire des Mines.
 M. John Lackey, secrétaire des Travaux Publics.
 M. Docker, ministre de la Justice et de l'Instruction publique.
 M. J. F. Burns, maître-général des Postes.
 M. Dolby, procureur-général.

Ces messieurs, à l'exception de M. Dolby, seront assermentés demain comme membres du Conseil exécutif. Le procureur-général, d'après l'arrangement actuel, est membre du gouvernement sans avoir de siège dans le Conseil exécutif.

* * * * *

(Incluse 1 dans le No. 2.)

1875.

ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.—NOUVELLE-GALLES DU SUD.

Adresse en réponse au discours d'ouverture du Gouverneur. (Message No. 2.)

[Imprimée par ordre de l'Assemblée législative, du 2 février 1875.]

HERCULES ROBINSON, *Gouverneur.*

Message No. 2.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

SYDNEY, 2 février 1875.

Le gouverneur n'ayant pu, par le mode de présentation de l'adresse de l'Assemblée législative, en réponse à son discours d'ouverture, donner sa réponse de la manière ordinaire, croit montrer son respect à l'Assemblée en lui communiquant par message.

2. Il reçoit avec satisfaction les sentiments de loyauté, à Sa Très Gracieuse Majesté qu'elle a exprimés.

3. Il ne saurait convenablement approuver la déclaration que certaines allégations du mémoire soumis par lui au Conseil exécutif sont injustifiables. Comme il est en définitive responsable de l'exercice du droit de grâce, le gouverneur réclame pour lui-même une liberté illimitée dans ses communications avec le Conseil exécutif lorsqu'il sollicite son avis, et il ne saurait admettre que le mémoire, examiné à ce point de vue, n'était pas tout à fait justifiable.

Tout en affirmant les droits constitutionnels inhérents aux fonctions qu'il a l'honneur de remplir, le gouverneur a pleine confiance qu'il respectera toujours pleinement les droits des représentants du peuple, et il est prêt en conséquence, avec cette réserve, à accepter la décision de l'Assemblée.

(Incluse 2 dans le No. 2.)

Mémoire par Son Excellence le gouverneur pour M. Robertson.

Je désire faire remarquer que je ne suis pas responsable du délai ou de la difficulté que présente la formation d'un nouveau ministère.

Si l'amendement à l'adresse se fut arrêté, comme je pense que cela aurait dû être, à la fin de la première période, exprimant le regret que l'on m'eût conseillé de déposer mon mémoire au Conseil exécutif sur le bureau de la Chambre, toute difficulté

eût disparue. J'aurais dans ce cas accepté la résignation des ministres et j'aurais probablement fait demander de suite M. Robertson pour former une nouvelle administration. Je n'aurais pas partagé l'opinion de la Chambre sur l'inopportunité de la mesure censurée, ou sur l'importance qu'on y attache; mais mes propres sentiments eussent été de peu d'importance. J'aurais admis que la Chambre était compétente à exprimer son opinion sur cette question, et j'aurais de suite pris les mesures nécessaires pour donner à cette opinion la signification constitutionnelle qu'elle devait avoir.

Mais l'amendement allait plus loin en motivant le regret de la Chambre, ce qu'il n'était pas nécessaire de me faire connaître. La première raison qu'on a donnée est que certaines allégations de mon mémoire au conseil exécutif était injustifiable. Il me semble que cette observation est non-seulement une imputation personnelle contre moi, mais qu'elle constitue un empiètement sur les droits constitutionnels inhérents à mes fonctions, et que l'Assemblée législative n'était pas justifiable de me présenter une adresse rédigée dans de pareils termes.

Le mode inusité adopté par l'Assemblée quant à la présentation de l'adresse augmenta mon embarras. La pratique presque invariable de l'Assemblée législative avait été de se rendre à l'hôtel du gouvernement pour présenter l'adresse en réponse au discours du gouverneur, à l'ouverture du parlement, à laquelle le gouvernement faisait d'ordinaire une réponse verbale. L'attitude que l'on a prise en cette circonstance ne me laissait d'autre alternative que le silence ou un message; et je n'eus aucune occasion d'envoyer un message, après la résignation des ministres, qui eut lieu vendredi, le 29 janvier, avant le mardi suivant, le 2 février, le jour choisi pour la réunion du parlement.

Lorsque le Cabinet m'offrit sa résignation, je me trouvai placé dans une position remplie de difficulté sans précédents; mais tout en étant disposé à donner effet au désir implicite de l'Assemblée quant à un changement de ministère, je ne voulais pas laisser passer sous silence un empiètement sur la prérogative de la Couronne. Mais je ne pouvais pas accepter la résignation des ministres avant d'avoir confié à d'autres personnes la formation d'une nouvelle administration. Si j'eusse envoyé ma protestation contre ce que je croyais être la partie inconstitutionnelle de l'amendement de l'Assemblée avant d'accepter la résignation des ministres, on aurait pu fort bien mettre en doute ma disposition à me rendre à la décision de l'Assemblée pour cette partie de l'amendement qui formait évidemment partie du domaine de ses droits constitutionnels. D'un autre côté, si j'eusse fait demander M. Robertson et que je lui eusse confié la formation d'un nouveau Cabinet, puis que j'eusse envoyé ma protestation à la Chambre, M. Robertson et probablement les principaux membres de l'opposition qui eussent fait adopter l'amendement, auraient été absents de leurs sièges. Or, il me semblait indispensable que les chefs du parti qui avait adopté l'amendement fussent en Chambre et libres de prendre l'attitude qui leur conviendrait avant que mon message au sujet de l'amendement fut lu à la Chambre.

Je pouvais fort bien obvier à ces difficultés en faisant le choix de Sir William Manning, un membre distingué de la Chambre Haute, pour former un gouvernement. L'habileté et la réputation de Sir William Manning, jointes au respect dont il jouit dans tout le pays, semblaient le qualifier d'une manière spéciale pour cette position. Il avait formé partie avec M. Robertson des administrations précédentes, et la rumeur publique le désignait comme l'un des principaux membres d'un nouveau ministère dans le cas où M. Robertson serait chargé de sa formation.

A part des raisons spéciales qui m'induisaient à demander Sir William Manning pour lui confier la formation d'un Cabinet, ce plan me semblait offrir la meilleure chance possible de constituer une administration forte. Il me semblait que supporté, comme je croyais qu'il le serait, par les principaux membres de l'opposition, il serait possible à Sir William Manning de former un parti capable de gouverner le pays avec vigueur durant une longue période de temps. La tentative que j'ai faite m'a déappointé; mais en examinant l'état des partis dans l'Assemblée, le chiffre peu élevé de la dernière majorité, et la nature exceptionnelle de la question qui avait produit la crise actuelle, je ne pouvais voir aucun arrangement qui eût une meilleure chance de

succès, en n'ayant en vue que l'intérêt public. Je ne regrette pas en conséquence d'avoir fait cet essai.

Avec ces observations que je me crois tenu de vous communiquer dans les circonstances particulières de ces cas, je suis prêt à mettre à effet la recommandation de Sir William Manning, lequel n'ayant pu obtenir le concours sur lequel il comptait, me suggère de faire demander maintenant M. Robertson.

HERCULES ROBINSON.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
SYDNEY, 5 février 1875.

— — —
(No. 3.)

Le comte de Carnarvon au Gouverneur Sir H. Robinson, C. C. M. G.
DOWNING STREET, 26 avril 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche en date du 8 février, * relatant les circonstances qui ont donné lieu à la résignation de votre dernier ministre, et à la formation d'une nouvelle administration par M. Robertson.

Dans les circonstances exceptionnelles que vous m'indiquez, la ligne de conduite que vous avez suivie dans ce cas me semble être la bonne, et je ne vois aucune raison de m'objecter aux termes du message que vous avez adressé à l'Assemblée le 2 février.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

— — —
(No. 4.)

Le comte de Carnarvon au Gouverneur Sir H. Robinson, C. C. M. G.
DOWNING STREET, 27 avril 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche en date du 8 février, * au sujet de l'exercice du droit de grâce.

Je vois avec plaisir que vous avez une opinion favorable de la mise à exécution des principes énoncés dans ma dépêche en date du 7 octobre dernier. †

Je vous ai écrit plus au long sur cette question dans une dépêche distincte.

J'ai, etc.,

CARNARVON,

— — —
(No. 5.)

Le comte de Carnarvon au Gouverneur Sir H. Robinson, C. C. M. G.,
DOWNING STREET, 4 mai 1875.

MONSIEUR,—Comme il y a eu, et qu'il peut y avoir encore, quelque malentendu dans ce pays et dans les colonies, au sujet de l'opinion exprimée par différents secrétaires d'Etat sur la distribution de la responsabilité entre un gouverneur colonial et ses ministres quant à l'exercice du droit de grâce, je crois qu'il est bon, aujourd'hui que cette question attire beaucoup l'attention en Angleterre et dans plusieurs des colonies, que je tâche de vous expliquer avec toute l'habileté dont je puis être capable, l'esprit et la véritable interprétation des instructions royales sur ce sujet.

* No. 1.

† Vide No. 5 du document imprimé par ordre (C 1,202) avril 1875.

2. On m'a dit que dans l'exposé que j'avais fait dans la Chambre des Lords, le 16 ultimo, de la procédure suivie dans les différentes colonies australiennes (citant dans ce cas votre dépêche du 3 juillet, imprimée à la page 46 du document parlementaire[†] ci-inclus), je n'ai pas indiqué exactement la ligne de conduite suivie à Victoria, car on me fait observer que la pratique de décider ces questions à une séance du Conseil exécutif prévaut encore.

3. Si mon assertion—qui, je puis l'observer, ne se rattachait pas aux cas de peine capitale seulement, mais à toutes les commutations ou rémissions de sentences—était inexacte, je suis heureux qu'elle soit rectifiée ; mais l'essence de la question ne semble pas consister selon moi dans le mode de recevoir l'opinion des ministres ; comme je l'ai dit dans ma dépêche en date du 7 octobre, le point important me semble être que le gouverneur ne doit pas agir sans avoir reçu de quelque manière formelle l'avis, soit de ses ministres collectivement, ou du ministre du département seulement, selon que la gravité du cas peut sembler l'exiger.

4. Laissant de côté les détails de la procédure qui peuvent varier sous certains rapports peu importants, suivant que la convenance ou l'usage peuvent rendre la chose désirable dans chaque colonie, je crois que l'exposé suivant de l'objet et de l'opération des instructions royales sera clair et intelligible.

5. Il doit donc être bien entendu qu'aucune sentence capitale ne peut être mise à exécution, commuée ou remise, sans que le cas ne soit pris en considération par le gouverneur et ses ministres réunis en Conseil exécutif. Le gouverneur peut commuer ou remettre une sentence secondaire après avoir dûment considéré l'avis de ses ministres réunis en Conseil exécutif ou du ministre qui est plus directement responsable des matières relatives à l'administration de la justice, et que cet avis soit ou non offert en Conseil exécutif, il semble désirable, qu'il ait été donné oralement ou non, qu'il soit mis par écrit.

6. Avis ayant ainsi été donné au gouverneur, il doit décider par lui-même sa ligne de conduite. Comme il se trouve dans une colonie australienne, où est établi le gouvernement responsable, il devra accorder plus de poids à l'opinion de ses ministres dans les cas liés à l'administration interne de la colonie que dans les cas qui se rattachent aux intérêts impériaux, ou à la politique impériale, ou aux intérêts d'autres contrées ou colonies.

7. Mais que le cas concerne plus directement l'administration interne de la colonie ou qu'il ait une plus grande portée, il m'a semblé ainsi qu'à mes prédécesseurs, que les instructions royales avaient non-seulement établi une saine doctrine constitutionnelle, mais un mode de procédure de nature à faciliter la tâche des gouvernements coloniaux dans l'administration de la justice sans empiéter sur la responsabilité des ministres.

8. Il est vrai qu'un gouverneur peut (et doit le faire s'il le juge convenable) prendre une décision contraire à l'avis qui lui est soumis. Mais les ministres ne seront alors aucunement responsables, et quoiqu'il puisse arriver dans un cas extrême—qu'on ne peut guère supposer dans la pratique—que le parlement, s'il désapprouve la conduite des ministres, exige des ministres qu'ils résignent, en se basant sur le fait qu'ils ont donné un avis reprehensible, ou qu'ils n'ont pas mis à effet des recommandations réputées justes, je ne crois pas que le grand principe de la responsabilité parlementaire se trouve atteint par ce résultat. D'un autre côté, un gouverneur qui en agissant contrairement à l'avis de ses ministres, aura produit leur résignation, aura évidemment assumé une responsabilité dont il devra rendre compte au gouvernement de Sa Majesté.

9. On a affirmé, je le sais, que les ministres ne voudraient pas assumer la responsabilité de l'administration des affaires, à moins que leur avis ne prévaile nécessairement sur toutes les questions, y compris celles qui se rattachent à la prérogative du pardon. Mais je suis porté à croire que cette opinion n'est pas généralement approuvée, et qu'il y a dans tous les cas une bonne raison pour qu'elle ne le soit pas. La pression politique aussi bien que sociale que l'on exercerait sur les ministres, si la

† No. 4 du même document.

décision de ces questions leur était de fait dévolue, leur susciterait de graves embarras, et le résultat final serait une sérieuse intervention dans les sentences des tribunaux.

10. Somme toute, j'espère donc que la législature coloniale et l'opinion publique en général seront comme moi d'avis que les règles et pratiques existantes sont salutaires, et qu'elles peuvent être avantageusement maintenues.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

(No. 6.)

Dépêche circulaire aux gouverneurs des colonies australiennes (à l'exception de la Nouvelle-Galles du Sud.)

DOWNING STREET, 4 mai 1875.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre propre information, et pour la communiquer à vos ministres, une dépêche que j'ai adressée au gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud, au sujet de l'exercice du droit de grâce*.

Ce sujet intéresse la colonie confiée à votre gouvernement autant que la Nouvelle-Galles du Sud. J'espère que les vues que j'ai exprimées s'accorderont généralement avec celles de vos ministres, aux observations desquels je suis disposé à donner une sérieuse attention, s'ils en ont à m'offrir.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 29 février 1876.

Le comité du Conseil Privé a pris en considération le rapport ci-joint de l'honorable ministre de la Justice, en date du 22 décembre 1875, sur la dépêche de l'honorable secrétaire d'Etat de Sa Majesté au département des Colonies, au sujet de la responsabilité ministérielle concernant le désaveu des actes provinciaux; il soumet respectueusement son approbation des vues exprimées dans le dit rapport, et il recommande qu'une copie de ce rapport et de ce mémoire soit transmis par Votre Excellence pour la considération du gouvernement de Sa Majesté.

(Pour copie conforme.)

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE.

OTTAWA, 22 décembre 1875.

Le soussigné auquel a été renvoyée la dépêche en date du 5 novembre 1875, du comte de Carnarvon à Son Excellence, sur la mémoire du Conseil en date du 8 mars 1875, au sujet de la responsabilité ministérielle, quant au désaveu des actes provinciaux, a l'honneur de faire rapport comme suit :

Le mémoire a été rédigé à la suite d'une dépêche du comte de Kimberley, en date du 30 juin 1873, dans laquelle Sa Seigneurie, de l'avis des officiers en loi de la Couronne en Angleterre, a donné avis à Son Excellence que la question de savoir si

* Fo. 5.

un acte provincial devrait être désavoué était une matière au sujet de laquelle Son Excellence devait agir suivant sa propre discrétion, et sans être guidé par l'avis de ses ministres responsables.

Pour bien comprendre la question ainsi soulevée, il est nécessaire de donner un court exposé préliminaire des faits.

Les pouvoirs des législatures locales sont limités par leur constitution à certains sujets d'une nature intérieure, de sorte que leur législation peut s'étendre à des intérêts provinciaux seulement et au plus Canadiens.

Les actes provinciaux qui ne sont pas du ressort de la législature, sont nuls *ab initio*. Il n'y a aucun pouvoir qui "permet" de les mettre en vigueur, et aucun pouvoir ne peut être mis en vigueur, de sorte que les actes nuls par elle adoptés sont frappés de nullité par la suite.

Les actes provinciaux qui tombent sous la juridiction de la législature sont en force *ab initio*, et continuent de l'être à moins et jusqu'à ce qu'ils soient désavoués.

Lord Carnarvon dit, dans la dépêche maintenant sous considération, que dans son opinion la constitution du Canada ne permet aucune intervention dans la législation provinciale sur un sujet qui est du domaine des législatures locales.

Sans vouloir exposer les principes sur lesquels doit s'exercer le pouvoir de désaveu, le soussigné prend la liberté de faire observer que les considérations en jeu sont d'une nature plus complète et plus délicate qu'on ne pourrait d'abord le supposer.

Dès le 9 juin 1868, un arrêté du Conseil fut adopté sur le sujet, approuvant un mémoire du ministre de la Justice qui énonçaient les vues suivantes :

"Les mêmes pouvoirs de désaveu qui ont toujours appartenu au gouvernement impérial au sujet des actes passés par les législatures coloniales ont été conférés par l'acte d'Union au gouvernement du Canada. Dans ces dernières années, le gouvernement de Sa Majesté n'est pas intervenu, règle générale, dans la législation des colonies qui jouissaient des institutions représentatives et du gouvernement responsable, sauf dans les cas spécialement mentionnés dans les instructions aux gouverneurs, ou dans les questions d'intérêt impérial et non purement local.

"Le gouvernement général sera, en vertu de la constitution actuelle du Canada, appelé bien plus souvent à considérer l'opportunité du désaveu ou de la sanction des actes provinciaux que le gouvernement de Sa Majesté l'a été au sujet des lois coloniales.

"En décidant si un acte d'une législature provinciale doit être désavoué ou sanctionné, le gouvernement doit non-seulement considérer s'il touche aux intérêts de tout le pays ou non, mais aussi s'il est inconstitutionnel, s'il dépasse la juridiction conférée aux législatures locales, et, dans les cas où il y a juridiction conjointe, s'il n'est pas conforme à la législation du parlement général."

Sans discuter la question de savoir jusqu'à quel point ce mémoire expose exactement les circonstances dans lesquelles le pouvoir de désaveu peut être exercé, on constatera, pour ne parler seulement que des cas auxquels fait allusion lord Carnarvon, qu'il peut surgir dans leur application beaucoup de questions graves et difficiles. Il peut y avoir une juridiction provinciale pour un but particulier, exercée de fait, quoique pas formellement, pour l'accomplissement d'une autre fin qui est de la juridiction exclusive du Canada.

Il est souvent très douteux qu'un acte soit ou ne soit pas du ressort de la législature locale. Il arrive fréquemment que des actes sont en somme valides, mais qui cependant renferment quelque disposition qui excède la juridiction de la législature.

Il y a une énorme différence dans la nature des lois qui ne sont pas du domaine de la législature; ainsi, quoique toutes leurs dispositions soient également nulles, on peut cependant laisser certains actes en opération sans inconvénients, tandis qu'on ne saurait laisser d'autres actes en vigueur sans produire de sérieux embarras. Il faut décider dans chaque cas en particulier si l'acte quoique renfermant quelques dispositions nulles, doit être désavoué ou si on doit le laisser en opération, et de fait on laisse ainsi en opération un grand nombre d'actes de cette nature.

Il appert donc que quelle que soit l'étendue du pouvoir de désaveu, et les principes sur lesquels on doit l'exercer, il doit être souvent très difficile de décider si,

somme toute, un acte en particulier doit être désavoué, ou si on doit le laisser en opération. La question en litige est de savoir par qui et sous quelle responsabilité le pouvoir de désaveu doit être exercé.

Le pouvoir du désaveu des statuts canadiens est conféré à la Reine en Conseil par la section 56 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867.

En vertu de la section 90 du même acte, cette disposition s'étend et s'applique à chaque province comme si elle était décrétée de nouveau, et l'application en est faite en substituant, entre autres choses, le gouverneur général à la Reine.

Il résulte donc que par les termes de l'acte, le pouvoir du désaveu des statuts provinciaux est confié au gouverneur général en Conseil—une phrase qui d'après la 13e section de l'acte signifie "le gouverneur général agissant par et de l'avis du Conseil Privé de la Reine pour le Canada."

Si l'acte de l'Amérique Britannique du Nord n'eût pas contenu ces dispositions expresses, il semble que le résultat aurait été le même en examinant les véritables principes de la constitution.

En supposant que l'acte qui a conféré le pouvoir du désaveu des statuts canadiens à Sa Majesté, n'eût pas ajouté les mots "en Conseil," on ne prétendra pas que le pouvoir ainsi conféré pourrait être constitutionnellement exercé autrement que de l'avis des ministres de Sa Majesté, qui seraient responsables de l'action de Sa Majesté, et, par parité de raisonnement, un pouvoir de désaveu des statuts provinciaux conféré au gouverneur ne pourrait être exercé que de l'avis de ses ministres qui seraient responsables de son action.

Il résulte de ces observations que les seules difficultés qui peuvent surgir sont :

1. Que le gouverneur proposerait de désavouer un statut provincial sans ou contre l'avis de ses ministres.
2. Que les ministres proposeraient de désavouer un statut provincial sans l'assentiment du gouverneur.

L'opinion du Conseil est que ni l'une ni l'autre de ces choses ne peut se faire ; que le pouvoir étant conféré au gouverneur en Conseil, toute action prise doit nécessairement être mise à exécution par un arrêté du Conseil, et qu'un gouverneur qui croit nécessaire qu'un acte provincial soit désavoué doit trouver des ministres qui prendront la responsabilité de conseiller son désaveu ; tandis que les ministres qui sont d'avis qu'un acte provincial doit être désavoué doivent résigné à moins d'obtenir l'assentiment du gouverneur à ce désaveu,—les ministres étant responsables au parlement dans chaque cas de l'action qui a été prise.

Lord Carnarvon est d'avis que c'est une question où il serait plus conforme à l'esprit de la constitution de ne pas établir une règle de conduite inflexible.

Mais le soussigné ose faire observer que la question implique simplement l'application à un statut bien clair des règles bien explicites, et l'application à un cas bien clair du principe fondamental de la constitution.

C'est l'esprit aussi bien que la lettre de la constitution que le Conseil a invoqués, et grande serait sa responsabilité s'il convenait que l'esprit ou la lettre permettait une règle de conduite relâchée au point de justifier ou même de rendre possible la violation de son principe fondamental.

Lord Carnarvon parle d'une correspondance (annexé à sa dépêche) avec une colonie australienne au sujet de l'exercice du droit de grâce, et suggère que la règle qui y est posée s'applique au cas actuel.

Il semble inutile de compliquer la question actuelle par une longue discussion des vues énoncées dans cette correspondance, lesquelles pourront être examinées à plus juste titre en même temps qu'une autre dépêche maintenant sous la considération du Conseil.

Si le soussigné supposait (sans l'admettre) l'exactitude, quant au Canada, des vues qui y sont énoncées, il ferait encore observer que justes ou non elle sont basées sur une considération principale que "le gouverneur auquel la Reine délègue personnellement une très haute prérogative (celle du droit de grâce) ne saurait se soustraire à l'obligation de juger par lui-même dans chaque cas où l'on se propose d'exercer cette prérogative ; d'autant plus qu'on peut vouloir l'exercer dans des cas

“ où sont en jeu des matières d'intérêt impérial ou la politique ou l'intérêt d'autres contrées ou colonies.” On allègue que cette considération autorise et de fait exige que le gouverneur agisse dans l'exercice de cette prérogative particulière d'une certaine manière et différemment jusqu'à un certain point du mode d'après lequel il doit agir ordinairement ; et comme il est investi d'un pouvoir exceptionnel, la responsabilité de ses ministres diminue nécessairement *pro tanto*.

Quoiqu'il en soit, la considération en question ne s'applique pas au cas actuel.

Il ne s'agit pas ici d'une haute prérogative de Sa Majesté, déléguée par elle, en vertu d'une commission spéciale, à son officier confidentiel, et dont ce délégué peut se servir dans des questions où peuvent être en jeu des intérêts impériaux ou étrangers.

Il n'y a pas de pouvoir ici conféré et il ne peut être délégué en conséquence par Sa Majesté.

Le pouvoir ici—pouvoir dont l'exercice touche aux intérêts provinciaux et canadiens—est conféré par un acte du parlement fédéral au gouverneur en Conseil, et le soussigné maintient avec assurance qu'il est impossible d'appliquer à l'exercice d'un pouvoir ainsi conféré le principe qu'on a énoncé comme étant applicable au cas de la prérogative du pardon. Il n'est pas possible non plus de considérer ce pouvoir sur des principes différents de ceux qui s'appliquent à l'exercice des autres pouvoirs du gouvernement qui sont conférés dans les mêmes termes par le même statut. De fait la discussion met en jeu toute la question du gouvernement responsable, et si l'on concède la règle proposée par lord Carnarvon, il sera impossible de refuser d'en faire l'application à notre système tout entier.

Cette règle est que “ Le Gouverneur-Général, après avoir eu recours à l'avis de ses ministres que le parlement tient responsable pour l'aviser sur tous ses actes publics (quoique pas dans tous les cas pour les actes eux-mêmes) peut fort bien être requis “ de donner sa propre décision sur la question du désaveu ou de la sanction.”

Lord Carnarvon ajoute que le remède constitutionnel dans un cas de sérieuse différence d'opinion entre le Gouverneur-Général et ses aviseurs, serait le même que dans tout autre cas de même nature, et que professant l'opinion que la constitution du Canada n'a en vue aucune intervention dans la législation provinciale, sur une question du domaine de la législature locale, par le parlement fédéral, ou comme conséquence par les ministres fédéraux, il est d'avis que ces ministres ne seraient pas justifiables d'abandonner l'administration des affaires publiques à cause de l'attitude prise par le Gouverneur-Général sur un pareil sujet, vu que c'est un fait dont le parlement fédéral ne saurait les tenir responsables, quoiqu'il puisse s'enquérir de l'avis qu'ils ont donné.

Je soussigné ose faire observer que le plan proposé par Lord Carnarvon n'est pas conforme à la constitution :—Que les ministres de Son Excellence (dont la recommandation est essentielle pour l'action à prendre) sont responsables non-seulement de l'avis donné mais aussi de l'action prise ; que le parlement canadien a le droit de leur demander compte non-seulement de ce qui est fait ; en un mot, que ce qui est fait est pratiquement *leur* acte.

L'importance pour la population de l'avis donné par les ministres est en proportion précise de son efficacité. Tant que la ligne de conduite suivie dépend de l'avis donné, la responsabilité de l'avis est la responsabilité de l'action, et elle est en conséquence précieuse : mais c'est l'action qui est réellement importante ; et admettre que l'action pourrait être contraire à l'avis, ce serait détruire la valeur de la responsabilité de l'avis—enlever à la population la garantie constitutionnelle qu'elle possède pour l'administration, à son gré, de ses affaires—de céder la substance pour ne conserver que l'ombre du gouvernement responsable.

Le soussigné partage l'opinion exprimé par lord Carnarvon, que si c'est le droit et le devoir du gouverneur d'agir dans aucun cas contrairement à l'avis de ses ministres, ceux-ci ne sauraient être responsables de son action et ne devraient pas se croire justifiables à cause de cela de quitter l'administration des affaires publiques. Voilà des résultats qui nous font difficilement conclure qu'un tel droit ou devoir puisse être dévolu avec raison au gouverneur, car ils démontrent que son action constituerait un exercice de pouvoir dont personne ne serait responsable envers le peuple libre sur lequel le gouverneur règne.

Le soussigné suggère que lord Carnarvon soit informé que le Conseil tout en partageant son opinion que l'appréciation exacte du sentiment public par Son Excellence, et l'entente parfaite qui règne entre Son Excellence et ses aviseurs sont de soi suffisantes pour rendre improbable toute différence d'opinion sérieuse au sujet du désaveu d'un statut provincial, et tout en appréciant hautement la grande considération manifestée par lord Carnarvon en exposant d'une manière si claire le principe qu'il croit applicable à la question en litige, il lui semble essentiel à la bonne administration des affaires et au maintien des bonnes relations entre le Gouverneur-Général les ministres et le parlement qu'il y ait une entente exacte au sujet de leurs droits et devoirs respectifs, et que pour les raisons exposées dans ce rapport, il persiste dans son opinion qu'aucune action ne peut être prise sur la question de savoir si un statut provincial doit être désavoué, à moins que ce ne soit de par et avec l'avis des ministres de Son Excellence qui sont, et de droit, doivent être responsables au parlement de leur action.

EDWARD BLAKE.

(No. 91.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 8 avril 1876.

MILORD,—A la demande de mon Conseil Privé, j'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie une copie d'un rapport qui m'a été communiqué par un comité de ce corps sur la question de la responsabilité ministérielle relativement au désaveu par le Gouverneur-Général des actes passés par les législatures des différentes provinces de la Confédération.

J'ai, etc.,

DUFFERIN

Le très-honorable
Le comte de CARNARVON,
etc., etc., etc.

(Canada. Confidentiel.)

Le comte de Carnarvon au comte de Dufferin.

DOWNING STREET, 5 novembre 1875.

MILORD,—Au sujet de la dépêche No. 248 en date du 18 octobre que je vous ai transmise concernant l'adresse de la Chambre des Communes, relativement à l'acte des écoles du Nouveau-Brunswick de 1871, j'ai pris en considération vos dépêches No. 89, en date du 7 avril, et No. 91 en date du 8 avril dernier, cette dernière contenant un rapport d'un comité du Conseil Privé du Canada sur la question de la responsabilité ministérielle à propos du désaveu par le Gouverneur-Général des actes passés par la législature provinciale.

2. Vos ministres faisaient observer dans ce rapport que, quoique mon prédécesseur eût décidé que dans ces matières le Gouverneur-Général devait agir suivant sa discrétion, sans être guidé par l'avis de ses ministres responsables, ils avaient émis une opinion contraire dans une lettre provenant du bureau du Conseil Privé.

3. Vos ministres déclaraient que l'effet de la section 90 de "l'acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867" conférerait le pouvoir de sanction ou de désaveu au Gouverneur-Général de la même manière qu'il est conféré dans d'autres cas à la Reine par les sections 56 et 57, qui mentionnent la "Reine en Conseil."

4. Le point en litige, si sa décision était d'une urgence pratique, pouvait n'être décidé finalement que par un appel au comité judiciaire du Conseil Privé d'un jugement colonial sur l'interprétation de l'acte. Mais je pense qu'il n'y a pas maintenant, dans tous les cas, de nécessité pratique pour obtenir une décision autorisée et concluante, et qu'il serait plus conforme dans ce cas de ne pas établir une règle d'action inflexible.

5. J'ai eu l'occasion dans un cas récent concernant l'Australie (les documents à ce sujet vous sont transmis ci-inclus) d'exposer ce qui me semble être la double responsabilité ou la responsabilité divisée du représentant de la Reine et de ses ministres dans l'exercice du droit de grâce. Le gouverneur est tenu dans ce cas de consulter ses aviseurs, mais d'agir en définitive sous sa propre responsabilité; et dans le cas d'un acte provincial, il me semble de même que le Gouverneur-Général, après avoir eu recours à l'avis de ses ministres, que le Parlement tient responsable des avis qu'ils lui donnent sur tous ses actes publics (quoique pas dans tous les cas pour les actes eux-mêmes), peut fort bien être requis de rendre sa propre décision sur la question de la sanction ou du désaveu. Il ne semble pas véritablement difficile de prévoir comment cette procédure, qui paraît peut-être illogique de prime abord, fonctionnerait dans la pratique.

Le remède constitutionnel dans un cas de sérieuse différence d'opinion entre le Gouverneur-Général et ses aviseurs, serait le même que tout autre cas de même nature. Professant, comme je l'ai déjà dit, l'opinion que la constitution n'a en vue aucune intervention dans la législation provinciale, sur une question du domaine de la législation locale, par le parlement fédéral, ou, comme conséquence, par les ministres fédéraux, je suis d'avis que ces ministres ne seraient pas justifiables d'abandonner l'administration des affaires publiques à cause de l'attitude prise par le Gouverneur-Général sur un pareil sujet, vu que c'est un fait dont le parlement fédéral ne saurait les tenir responsables, quoiqu'il puisse s'enquérir de l'avis qu'il ont donné.

6. Je me suis efforcé, vu le respect que je ressens pour les vues de vos ministres, de vous expliquer d'une manière aussi claire que possible ma compréhension des principes applicables à la mise à exécution définitive de la législation provinciale; mais je suis heureux de savoir que votre application exacte du sentiment public et l'entente parfaite qui existe entre vous et vos aviseurs sont de soi suffisantes pour rendre très improbable toute sérieuse différence d'opinion sur un pareil sujet.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

Gouverneur-Général.

Le très-honorable

Le comte de Dufferin, C. P., C. C. B.

COPIE d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 8 mars 1875.

Le comité du conseil a pris en considération la question de la responsabilité ministérielle relativement au désaveu des actes passés par les législatures locales des provinces confédérées.

Lord Kimberley, ci-devant ministre des Colonies, dans une dépêche endate du 30 juin 1873, relativement au désaveu des actes passés par la législature du Nouveau-Brunswick, au sujet du système d'éducation dans cette province, déclare ce qui suit:

1. "Que ces actes de la législature du Nouveau-Brunswick sont, comme les actes de 1871, du domaine de cette législature.

2. "Que la Chambre des Communes du Canada ne peut constitutionnellement intervenir dans leur opération en passant une résolution comme celle du 14 mai dernier. Permettre la mise en vigueur d'une pareille résolution, ce serait admettre le rappel virtuel de la section de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867, qui attribue le droit exclusif de législation dans ces matières à la législature provinciale.

3. "Que c'est une question où vous devez agir suivant votre propre discrétion, et où vous ne pouvez être guidé par l'avis des ministres responsables du Canada."

La section 90 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, est conçue dans les termes suivants :

90. Les dispositions suivantes du présent acte, concernant le parlement du Canada, savoir :—Les dispositions relatives aux bills d'appropriation et d'impôts, à la recommandation de votes de deniers, à la sanction des bills, au désaveu des actes et à la signification du bon plaisir quant aux bills réservés, s'étendront et s'appliqueront aux législatures des différentes provinces, tout comme si elles étaient ici décrétées et rendues expressément applicables aux provinces respectives et à leurs législatures, en substituant toutefois le lieutenant-gouverneur de la province au gouverneur-général, le gouverneur-général à la Reine et au secrétaire d'Etat, un an à deux ans, et la province au Canada."

Le pouvoir de désaveu est ici clairement conféré au Gouverneur-Général de la même manière que le pouvoir de sanction ou de désaveu est conféré à Sa Majesté par les sections 56 et 57, c'est-à-dire à la Reine en Conseil.

Le comité est donc humblement d'avis que le passage cité ci-dessus, s'il était mis en vigueur, détruirait la responsabilité ministérielle, et imposerait au Gouverneur-Général une responsabilité non prévue par le statut, et qui ne serait pas conforme à la constitution. Cette manière de voir serait impraticable, vu que quelque autorité légale compétente doit examiner les statuts passés par les législatures locales pour permettre au Gouverneur-Général d'arriver à une décision intelligente. Si cela pouvait se faire en utilisant les services de quelqu'un en dehors du Conseil Privé, on établirait ainsi un corps auxiliaire non prévu par la Constitution. Si c'est l'œuvre du ministre ou des ministres, alors la responsabilité ministérielle est en cause.

M. Reeve à M. Holland.

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ, 13 décembre 1872.

MONSIEUR,—J'ai soumis au lord président du Conseil votre lettre en date du 9 courant, transmettant copie d'une dépêche du Gouverneur-Général du Canada avec ses incluses, concernant un acte passé par la législation provinciale du Nouveau-Brunswick au sujet des écoles communes, et demandant si l'on pouvait convenablement obtenir l'opinion des lords du comité judiciaire du Conseil Privé sur cette question.

Il appert à Sa Seigneurie que, vu que le pouvoir de sanctionner ou désavouer les statuts provinciaux est conféré par le statut au Gouverneur-Général du Canada, agissant de l'avis de ses aviseurs constitutionnels, il n'y a rien dans ce cas qui donne à Sa Majesté en Conseil aucune juridiction sur cette question, quoiqu'il soit possible que l'effet et la validité de cet acte puissent être à l'avenir mis en cause devant Sa Majesté sur un appel interjeté des cours de justice en Canada.

Dans ce cas, Sa Seigneurie est d'opinion que Sa Majesté ne saurait être convenablement conseillée de renvoyer à un comité du Conseil en Angleterre une question

que Sa Majesté en Conseil n'a pas le pouvoir maintenant de déterminer, et sur laquelle l'opinion du Conseil Privé ne lierait pas les parties en Canada.

J'ai, etc.,

HENRY REEVE,
Reg. C. P.

HENRY T. HOLLAND, écr.

Le comité recommande qu'une copie de ce mémoire soit transmise par Votre Excellence pour la considération du gouvernement de Sa Majesté.

(Pour copie conforme.)

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

(No. 117.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 2 mars 1876:—
demandant copie de la correspondance entre l'honorable ministre de
la Marine et des Pêcheries et l'agent de ce département dans Victoria,
ou toute autre personne au sujet d'une plainte portée par le bureau du
chemin de fer canadien du Pacifique, Victoria, pour faire voir l'incon-
venient occasionné par le fait de permettre au steamer du gouvernement
le "*Sir James Douglass*" de transporter des passagers quand il est
engagé par le gouvernement pour transporter les partis d'exploration.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 8 avril 1876.

(No. 118.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 8 mars 1876 :
demandant copie des instructions données à François-Xavier DeSales
Laterrière, écuyer, médecin, de la Malbaie, pour aller vacciner les Sau-
vages de la côte nord du St. Laurent, dans le comté de Saguenay,
pendant l'année 1875, etc.

Par ordre

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 10 avril 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les
réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

(No. 119.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 2 mars 1876 :
demandant copie de la correspondance entre le département des Travaux Publics et le surintendant du Canal Welland au sujet des dommages causés aux terres situées le long de la Grande-Rivière en élevant l'eau dans la partie supérieure du dit canal ; aussi, toutes instructions données aux évaluateurs, relativement à l'évaluation des dits dommages ; aussi, les rapports, s'il en est, qui ont été faits au gouvernement par les évaluateurs durant les années 1874 et 1875 ; aussi le montant des dommages payés ou à payer aux différentes parties, et nombre d'acres pour lesquels on a payé ou que l'on doit payer.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'État.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 16 mars 1876.

(No. 120.)

RÉPONSE

A une ADRESSE DU SÉNAT, datée le 4 avril 1876 :—demandant copie de toutes soumissions pour la construction du chemin de fer entre le Portage du Rat et le Lac à la Croix.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'État.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 12 avril 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées]

(No. 121.)

REPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 29 mars 1876 :—
demandant copie de toutes soumissions pour les travaux à faire sur le canal Lachine, et copie de toute la correspondance s'y rattachant ; aussi, copie du contrat conclu pour ces travaux avec indication du montant payé pour ce service.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 12 avril 1876.

(No. 122.)

REPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 7 avril 1876 :—
demandant copie de toute correspondance, quelle qu'en soit la nature, de tous télégrammes, etc., échangés entre le gouvernement et le Rév. M. Dupré, prêtre, curé de Sorel et président du bureau de direction du collège classique et commercial de Sorel, Robert Sewell S. Hayden, écr., arpenteur provincial, et toute autre personne, aussi, pour copie de tout rapport du dit Hayden, ou de toute autre personne, concernant la demande d'achat d'un terrain appartenant au gouvernement, situé en la ville de Sorel, par la corporation du dit collège de Sorel ; aussi, pour copie de toutes communications de qui que ce soit, quelle qu'en soit la nature, concernant cette affaire, échangées à ce sujet soit entre le colonel Coffin, employé du gouvernement, ou tout autre employé du gouvernement, et n'importe quelle autre personne résidante en la ville de Sorel ou ailleurs, concernant la dite demande d'achat du dit terrain

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 11 avril 1876.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

(No. 123.)

REPONSE

A une Adresse de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 3 avril 1876 :—
demandant la correspondance entre le gouvernement de la Colombie-
Anglaise et celui de la Puissance au sujet de la construction d'une
ligne de télégraphe d'Esquimalt à Nanaimo ; aussi, les ordres en
conseil et la correspondance avec tout autre officier ou personne sur le
même sujet.

Par ordre,

R. W. SHERBURN,

~~Secrétaire d'Etat.~~

SECRETARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 11 avril 1876.

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

REPOSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 9 avril 1876 :—
demandant une liste de tous les employés de certains Départements Publics à Ottawa, avec un état indiquant le bonus accordé à chacun des employés, et copies de tous ordres en Conseil, rapports ou documents accordant tel bonus et faisant voir sur quelle base tel bonus a été distribué parmi ces derniers.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 7 avril 1875.

ÉTAT du personnel permanent des différents départements du gouvernement civil, le 6 mars 1876, ainsi que le bonus qui leur a été payé en décembre 1875.

BUREAU DU SECRÉTAIRE DU GOUVERNEUR-GÉNÉRAL.

Nom.	Rang.	Salaire.	Bonus.
Hon. E. G. P. Littleton.....	Secrétaire.....	2,400 00	200 00
John Kidd.....	Premier commis.....	1,850 00	350 00
St. Leger A. Herbert.....	Première classe.....	1,250 00	100 00
Charles J. Jones.....	2me classe cadette.....	1,000 00	.....
William Campbell.....	do.....	750 00	50 00
George Smith.....	Messenger.....	500 00	50 00
Sergt. Strounger.....	do.....	430 00	.....
do Chalkley.....	do.....	395 00	.....

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ.

J. O. Coté.....	Premier commis.....	2,200 00	150 00
F. H. Hinsworth.....	Première classe.....	1,550 00	140 00
Francis Bennett.....	Troisième classe.....	600 00	100 00
H. Alexander.....	2me classe ancienne.....	1,250 00	100 00
W. H. Lee.....	do. do.....	1,250 00	100 00
L. J. Burpee.....	2me classe cadette.....	900 00	.....
Frank Newby.....	do do.....	800 00	100 00
William Reynolds.....	Messenger.....	400 00	.....
M. Naughton.....	do.....	600 00	50 00
B. Grenier.....	do.....	500 00	50 00
William Groom.....	do.....	450 00	.....

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE.

H. Richardson.....	Premier commis.....	2,400 00	200 00
Augustus Keefer.....	2me classe ancienne.....	1,500 00	100 00
Fred White.....	Première classe.....	1,600 00	.....
John Leslie.....	2me classe ancienne.....	1,100 00	.....
J. R. Hall.....	2me classe cadette.....	1,000 00	.....
F. J. Falding.....	do do.....	800 00	.....
Henry Kinloch.....	2me classe ancienne.....	1,200 00	.....
do.....	Secrétaire particulier.....	300 00	.....
P. Lynch.....	Messenger.....	500 00	50 00
F. Curran.....	do.....	500 00	50 00
Augustus Power.....	2me classe ancienne.....	1,100 00	.....
E. T. Steele.....	Aspirant.....	300 00	.....

SECRÉTAIRE D'ÉTAT.

Grant Powell.....	Premier commis.....	2,100 00	200 00
H. E. Steele.....	Première classe.....	1,550 00	150 00
W. H. Jones.....	do.....	1,750 00	100 00
Richard Pope.....	Premier commis.....	1,700 00	150 00
J. M. Tôtou.....	Première classe, surnuméraire.....	1,400 00	150 00
L. A. Catellier.....	Commis en chef.....	1,600 00	50 00
J. A. Bélanger.....	2me classe ancienne.....	1,350 00	100 00
E. Brousseau.....	do do.....	1,200 00	100 00
H. J. Morgan.....	Premier commis.....	1,500 00	100 00
James Young.....	Première classe.....	1,500 00	.....
Jno. Rhodes.....	Troisième classe.....	650 00	50 00
T. Roxborough.....	do.....	600 00	50 00
Thos. Robertson.....	do.....	550 00	50 00

ÉTAT du personnel permanent dans les différents Départements, etc.—*Suite.*SECRETÉAIRE D'ÉTAT.—*Suite.*

Nom.	Rang.	Salaire.	Bonus.
John Burns.....	3me classe	550 00	150 00
C. Ballantyne.....	do	500 00	50 00
A. G. Learoyd.....	do	500 00	50 00
W. S. Glidden.....	do	450 00	.....
Seymour Tobin.....	2me classe cadette.....	850 00	.....
do	Secrétaire particulier.....	600 00	.....
P. Logan.....	Messageur.....	500 00	50 00
J. Hughes.....	do	450 00	50 00
Thos. O'Keefe.....	do	500 00	50 00
James Larkin.....	do	360 00	70 00
B. Chamberlin.....	Imprimeur de la Reine.....	2,000 00	200 00
W. Glidden.....	2me classe cadette.....	850 00	100 00
A. Potvin.....	3me classe	550 00	50 00
A. G. Kingston.....	do	500 00	50 00

MILICE ET DÉFENCE.

B. Sulte.....	1ère classe	1,450 00	100 00
J. R. E. Chapleau.....	2me classe	1,000 00	100 00
H. J. D. Lane.....	do do	1,000 00	100 00
J. W. Gow.....	Messageur.....	500 00	50 00
J. Macpherson.....	1er commis et comptable.....	3,000 00	.....
O. H. O'Meara.....	1re classe	1,550 00	100 00
F. X. Huot.....	2me classe ancienne.....	1,200 00	200 00
W. H. Aumond.....	do do	1,200 00	100 00
Alphonse Benoit.....	Cadette do	800 00	100 00
Napoléon Casault.....	Messageur.....	500 00	50 00
T. Wily.....	1er commis.....	2,100 00	200 00
Charles Walkem.....	1ère classe	1,300 00	100 00
George Grant.....	2me classe ancienne.....	1,250 00	150 00
J. Yeomans.....	3me classe.....	650 00	50 00
Wm. R. Wright.....	1er commis.....	2,100 00	200 00
O. Stuart.....	1ère classe	1,550 00	100 00
Grant Seymour.....	do surnuméraire.....	1,400 00	100 00
F. X. Lambert.....	do do	1,400 00	100 00
Geo. Sherwood.....	2me classe cadette.....	1,000 00	100 00
C. Junot.....	do do	1,000 00	50 00
T. C. Larose.....	do do	1,000 00	100 00
O. Dion.....	Gardien de bureau.....	500 00	50 00
Michael Ryan.....	Messageur.....	500 00	50 00
Colin Campbell.....	2me classe cadette.....	850 00	100 00
do	Secrétaire privé.....	600 00	.....
D. A. Macdonald.....	1ère classe	1,200 00	100 00
F. L. Jones.....	2me classe cadette.....	700 00	100 00

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR.

William Howe.....	2me classe ancienne	1,200 00	.....
George Dickieson.....	do cadette.....	750 00	.....
do	Secrétaire particulier.....	300 00	.....
<i>Division des Sauvages.</i>			
Robert Sinclair.....	1ère classe	1,400 00	200 00
L. Vankoughnet.....	Deputé surintendant général.....	2,050 00	100 00
Allan W. McNeil.....	2me classe ancienne.....	1,150 00	50 00
J. Y. DeBoucherville.....	do do	1,150 00	100 00

ETAT du personnel permanent dans les différents Départements, etc.—*Suite.*DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR.—*Suite.*

Nom.	Rang.	Salaire.	Bonus.
<i>Division des Sauvages.—Suite.</i>			
Fredk. Smith.....	2e classe cadette.....	850 00	100 00
Thos. F. S. Kirkpatrick.....	do do.....	900 00	50 00
John Penner.....	do do.....	800 00	.....
L. F. Lacasse.....	do do.....	850 00	50 00
<i>Terrains de l'Artillerie.</i>			
W. F. Coffin.....	1er commis.....	2,200 00	100 00
Andrew Russell.....	do.....	2,050 00	.....
F. P. Austin.....	1ère classe.....	1,350 00	100 00
William Mills.....	do.....	1,300 00	150 00
Robert Lang.....	2me classe ancienne.....	1,150 00	100 00
C. C. Rogers.....	do cadette.....	800 00	.....
<i>Terres Fédérales.</i>			
J. S. Dennis.....	Arpenteur général.....	2,600 00	.....
P. B. Douglas.....	2me classe ancienne.....	1,200 00	100 00
J. Johnston.....	1ère classe.....	1,250 00	250 00
F. Clayton.....	2me classe ancienne.....	1,200 00	.....
W. M. Goodeve.....	do do.....	1,200 00	100 00
N. Tétu.....	do do.....	1,150 00	100 00
R. W. Baldwin.....	do cadette.....	750 00	50 00
K. J. Henry.....	do do.....	800 00	100 00
F. H. Cowper Cox.....	do do.....	800 00	100 00
F. S. Checkley.....	do do.....	800 00	100 00
P. B. Symmes.....	do do.....	800 00	100 00
W. B. Richardson.....	3me classe.....	500 00	50 00
C. Owne.....	Messenger.....	500 00	50 00
H. J. Brooke.....	do.....	450 00	80 00
Robt. Jessop.....	do.....	460 00	40 00

DÉPARTEMENT DU RECEVEUR-GÉNÉRAL.

T. C. Bramley.....	1er commis.....	2,000 00	200 00
I. B. Stanton.....	1ère classe surnuméraire.....	1,600 00	50 00
Francis Lewis.....	do do.....	1,800 00	150 00
C. W. Shay.....	do do.....	1,400 00	50 00
Francis Hunter.....	do do.....	1,400 00	150 00
J. B. H. Neeve.....	2me classe ancienne.....	1,350 00	100 00
J. R. Nash.....	do do.....	1,300 00	100 00
C. Turgeon.....	do do.....	1,100 00	50 00
C. Gough.....	do do cadette.....	800 00	75 00
F. Casault.....	Messenger.....	500 00	50 00
F. McCaffrey.....	do.....	500 00	50 00
H. G. Dunlevie.....	2me classe ancienne.....	1,200 00	100 00
E. D. Sutherland.....	do cadette.....	700 00	50 00
L. F. Dufresne.....	.....	.....	.....

DEPARTEMENT DES FINANCES.

Norris Godard.....	1er commis.....	2,300 00	200 00
Thomas Cruse.....	1ère classe.....	1,800 00	100 00
G. M. Jarvis.....	do surnuméraires.....	1,400 00	100 00

ETAT du personnel permanent des différents départements.—*Suite.*DEPARTEMENT DES FINANCES.—*Suite.*

Nom.	Rang.	Salaire.	Bonus.
		\$ cts.	\$ cts.
R. W. Baxter.....	Première classe.....	1,500 00	100 00
John A. Torrance.....	do	1,400 00	100 00
R. O'Reilly.....	2e classe ancienne.....	1,200 00	100 00
H. A. Jones.....	do do	1,200 00	100 00
John Simpson.....	Assistant auditeur.....	2,400 00	200 00
James Paterson.....	Première classe.....	1,550 00	100 00
E. C. Barber.....	do surnuméraire.....	1,400 00	.....
J. B. Simpson.....	2e classe cadette.....	850 00	100 00
Thomas Hector.....	Première classe (correspondance).....	1,500 00	.....
Thomas Cross.....	2e classe ancienne.....	1,100 00	50 00
C. J. Anderson.....	Premier commis.....	1,850 00	200 00
H. R. Fripp.....	2e classe ancienne.....	1,150 00	100 00
M. A. Higgins.....	Première classe.....	1,800 00	.....
F. Toller.....	do	1,300 00	100 00
W. A. Blackmore.....	2e classe ancienne.....	1,250 00	.....
do	Secrétaire particulier.....	600 00	.....
George Aumond.....	2e classe cadette.....	850 00	50 00
W. L. Orde.....	do do	800 00	100 00
H. H. Gray.....	do do	700 00	100 00
Thomas Ross.....	Premier commis.....	2,350 00	200 00
G. J. Tasker.....	2e classe cadette.....	800 00	100 00
J. A. Clayton.....	do do	800 00	100 00
J. McNichol.....	do do	700 00	.....
G. T. Crookshank.....	Troisième classe.....	450 00	100 00
W. A. Geddes.....	2e classe ancienne.....	1,150 00	100 00
J. B. Cherriman.....	Surintendant des assurances.....	4,000 00	.....
N. Garland.....	2e classe cadette.....	700 00	50 00
Walter Hatch.....	Troisième classe.....	450 00	50 00
C. Webber.....	2e classe cadette.....	750 00	100 00
H. F. Fosbery.....	do do	750 00	100 00
J. P. Macpherson.....	do do	700 00	100 00
<i>Bureau de la Trésorerie.</i>			
John Langton.....	Secrétaire.....	1,000 00	.....
J. M. Courtney.....	Premier commis.....	2,250 00	200 00
Patrick Pender.....	Messager.....	500 00	50 00
John Pender.....	do	500 00	50 00
Thomas Coad.....	do	500 00	50 00
P. Conolly.....	do	500 00	50 00

DEPARTEMENT DES DOUANES.

J. W. Parmelee.....	Premier commis.....	2,000 00	.....
J. W. Peachy.....	do	2,050 00	200 00
J. R. Audy.....	Première classe.....	1,500 00	150 00
G. A. Mailleu.....	do	1,500 00	150 00
P. E. Sheppard.....	do	1,500 00	100 00
W. A. Bell.....	2e classe ancienne.....	1,400 00	50 00
C. V. Bliss.....	do cadette.....	1,000 00	.....
H. C. Hay.....	do ancienne.....	1,350 00	100 00
James Barry.....	do do	1,300 00	150 00
P. C. Ryan.....	do do	1,250 00	150 00
C. F. Stephens.....	do do	1,100 00	50 00
G. W. Grant.....	do do	1,150 00	50 00
T. J. Watters.....	do do	1,150 00	100 00
J. F. Fairweather.....	do cadette.....	700 00	100 00
C. H. Harding.....	do do	700 00	100 00
Fred. Bennett.....	do do	700 00	100 00
A. C. Bleakney.....	Troisième classe.....	500 00	50 00

ETAT du personnel permanent des différents départements.—*Suite.*DEPARTEMENT DES DOUANES.—*Suite.*

Nom.	Rang.	Salaire.	Bonus.
		\$ ct.	\$ cts.
W. C. Baker.....	Troisième classe.....	450 00	50 00
G. H. Fawcett	do	450 00	50 00
James Brewer.....	Messenger.....	500 00	50 00
Jno. Walls	do	500 00	50 00

DEPARTEMENT DU REVENU DE L'INTERIEUR.

E. Miall, jr.....	Assistant Commissaire.....	2,400 00	200 00
F. Measam.....	Première classe.....	1,300 00	100 00
P. M. Robins	do	1,400 00	200 00
W. L. Heron.....	2e classe ancienne.....	1,250 00	100 00
R. Nettle.....	do do	1,000 00	100 00
F. R. E. Campeau.....	do do	1,200 00	100 00
W. Himsworth, jr.....	Première classe.....	1,250 00	150 00
Wm. Carter.....	2e classe cadette.....	800 00	100 00
B. H. Teakles.....	do do	900 00	50 00
N. Stewart.....	do do	900 00	50 00
A. Graham.....	do ancienne.....	1,000 00	100 00
F. B. Blatch.....	do cadette.....	850 00	100 00
J. F. Shaw.....	Troisième classe.....	550 00	100 00
C. E. Shubuck.....	do	450 00	100 00
John Brunel.....	do	500 00	50 00
J. E. Valin.....	2e classe cadette.....	800 00	50 00
W. J. Johnstone.....	Première classe.....	1,600 00	.....
John Fowler.....	Messenger.....	500 00	50 00
Geo. Fowler.....	do	480 00	.....

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

F. Braun.....	Premier commis.....	2,300 00	200 00
Wm. Buckingham.....	Première classe.....	1,450 00	350 00
do	Secrétaire particulier.....	600 00	.....
T. B. French.....	2e classe ancienne.....	1,400 00	.....
*C. F. Street.....	do do	1,200 00	.....
J. W. Harper.....	Surnuméraire.....	1,530 00	100 00
F. H. Ennis.....	Première classe.....	1,500 00	.....
L. D. Dion.....	2e classe cadette.....	800 00	.....
J. F. N. Bonneville.....	Première classe.....	1,250 00	150 00
H. A. Fissiault.....	do	1,750 00	50 00
W. J. Tilley.....	2e classe ancienne.....	1,250 00	150 00
A. J. Duffy.....	do cadette.....	800 00	150 00
Louis Lefebvre.....	do do	850 00	100 00
L. W. Fortier.....	do do	800 00	.....
James Baine.....	Première commis.....	2,150 00	50 00
O. Dionne.....	Première classe.....	1,500 00	50 00
W. P. Bradley.....	do	1,500 00	50 00
W. H. Lewis.....	Troisième classe.....	500 00	.....
<i>Division des Ingénieurs.</i>			
John Page.....	Ingénieur en chef.....	4,000 00	300 00
J. F. Baillargé.....	Assistant do	3,000 00	150 00
Thos. S. Scott.....	Architecte.....	3,000 00	.....
A. Fisher.....	2e classe cadette.....	800 00	.....
Charles MacCarthy.....	Première classe.....	1,600 00	50 00

* M. Street a été transféré au bureau du Conseil Privé comme secrétaire de l'honorable Président du Conseil.

ÉTAT du personnel permanent des différents départements, etc.—*Suite.*DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.—*Suite.*

Nom.	Rang.	Salaire.	Bonus.
		\$ cts.	\$ cts.
<i>Division du génie.—Fin.</i>			
J. LeB. Ross.....	2me classe ancienne	1,400 00	100 00
S. McLaughlin.....	do do	1,300 00	.....
E. St. O. Chapleau.....	do do	1,600 00	.....
L. H. Filteau.....	do do	800 00	50 00
F. E. A. Evanturel.....	do cadette	1,000 00	.....
Michael Walsh.....	Messageur.....	500 00	50 00
H. Potvin.....	do	500 00	50 00
G. Deslaurier.....	do	500 00	50 00
C. Neville.....	do	204 00	.....

DÉPARTEMENT DES PÊCHERIES ET DE LA MARINE.

W. F. Witcher	1er commis.....	2,000 00	200 00
John Hardie	do	2,000 00	100 00
John Tilton	1ère classe	1,700 00	100 00
James Tomlinson.....	.....	2,000 00	300 00
M. Grayburn	2me classe ancienne	1,100 00	.....
S. P. Bauset.....	1ère classe	1,450 00	150 00
W. L. Magee.....	do	1,450 00	150 00
W. S. Pettigrew	2me classe ancienne	1,200 00	100 00
F. F. Gourdeau.....	do do	1,150 00	100 00
W. H. Alexander.....	do cadette.....	850 00	100 00
W. P. Anderson.....	do do	1,000 00	.....
R. Venning	do do	800 00	50 00
J. Makinson	do do	700 00	.....
G. Trudeau.....	do do	750 00	100 00
Jas. B. Halkett.....	3me classe.....	600 00	50 00
F. B. Gautier.....	do	500 00	50 00
A. Chisholm.....	do	600 00	50 00
do	Secrétaire particulier	200 00	.....
W. B. Carleton.....	3me classe.....	600 00	50 00
Jules Morin.....	Messageur.....	500 00	50 00
James Robertson.....	do	210 00	.....

DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

John Lowe.....	Secrétaire.....	2,150 00	100 00
A. J. Cambie.....	1er commis.....	1,950 00	100 00
Rev. C. Tanguay	Attaché.....	1,200 00	100 00
S. Drapeau.....	2me classe ancienne	1,350 00	50 00
D. Brymner.....	do do	1,250 00	100 00
W. H. Johnson.....	do do	1,150 00	100 00
C. G. Neville.....	do do	1,150 00	100 00
H. Gasgrain.....	1ère classe.....	1,150 00	150 00
H. B. Small.....	2me classe cadette.....	900 00	150 00
N. F. Boissonnault.....	3me classe.....	730 00	.....
E. Tétu	2me classe cadette	1,050 00	100 00
do	Secrétaire particulier	600 00	.....
D. Routhier	2me classe ancienne	1,050 00	100 00
E. D'Auteuil	2me classe cadette	950 00	100 00
D. Lannigan.....	3me classe.....	730 00	70 00
J. B. Jackson	2me classe ancienne.....	1,050 00	250 00
J. E. Dionne.....	3me classe.....	730 00	70 00
W. J. Lynch.....	do	650 00	75 00
Thos. McCaba.....	do	500 00	100 00
J. F. Doré.....	1ère classe.....	1,450 00	150 00

ETAT du personnel permanent des différents départements, etc.—*Suite.*DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.—*Suite.*

Nom.	Rang.	Salaire.		Bonus.	
		\$	cts.	\$	cts.
J. E. Lemieux	Gardien.....	500	00	100	00
Jos. Leveillé	Réparateur des modèles.....	450	00	50	00
Joseph Boilly.....	Messenger	500	00	50	00
B. Moreau.....	do	500	00	50	00
J. B. Lacroix.....	do	500	00	50	00

DÉPARTEMENT DES POSTES.

William White.....	1er commis.....	2,400	00	400	00
W. D. LeSueur	1ère classe	1,500	00	150	00
G. H. Hargrave.....	2me classe ancienne	1,350	00	100	00
B. King.....	1ère classe.....	1,450	00		
H. S. Weatherly.....	do	1,750	00	100	00
H. W. Griffin.....	2me classe ancienne	1,250	00	100	00
J. Plunkett.....	do do	1,250	00	100	00
A. Lindsay	do do	1,200	00	100	00
J. Graham	do do	1,200	00	100	00
S. Smith, fils.....	do cadette	850	00	100	00
A. W. Throop	do do	750	00	75	00
J. F. Ruttan.....	do do	800	00	75	00
O. B. Brodie	3me classe	550	00	50	00
W. L. Blair	do	550	00	50	00
James Lemoine.....	do	500	00	50	00
H. A. Wicksteed.....	1er commis.....	2,400	00	200	00
W. H. Smithson	do	1,900	00	150	00
R. Oliver.....	Surnuméraire de 1ère classe.....	1,400	00	100	00
E. H. Benjamin.....	2me classe ancienne	1,350	00	100	00
H. J. Garrett.....	do do	1,350	00	100	00
P. E. Bucke	1ère classe	1,350	00	100	00
J. Walsh.....	2me classe ancienne.....	1,200	00	100	00
G. M. Patrick	do cadette.....	800	00	50	00
R. J. Oliver	do do	750	00	50	00
D. McCarthy	do do	700	00	50	00
J. Hopkirk	3me classe	550	00	50	00
C. G. Falconer	do	550	00	50	00
L. Blanchet	2me classe cadette.....	800	00	75	00
E. A. D. Jones	3me classe.....	550	00	50	00
J. Ashworth.....	1er commis.....	2,100	00	200	00
P. LeSueur	do	2,400	00	150	00
C. W. Jenkins.....	1ère classe.....	1,550	00	100	00
J. Brophy	2me classe ancienne	1,400	00	100	00
J. McDougall.....	do cadette	1,000	00	50	00
E. J. Shaw	do do	850	00	100	00
C. J. Higgins.....	do do	800	00	50	00
C. Sangster	do ancienne.....	1,150	00	50	00
M. K. Dunlevie.....	do cadette.....	700	00	50	00
J. F. Wall.....	do do	700	00	50	00
J. C. Stewart	1er commis.....	2,100	00	150	00
D. Matheson.....	1ère classe	1,400	00	100	00
J. R. Smith.....	2me classe cadette	900	00	100	00
A. J. Boswell	do do	750	00		
E. B. Bell	do do	700	00	50	00
H. Kreps	do do	700	00	50	00
W. H. Harington	do do	700	00	50	00
W. H. Egleson.....	do do	700	00	50	00
W. H. MacCuaig.....	3me classe.....	500	00	50	00
G. R. White.....	do	550	00	50	00
J. M. O'Leary	do	550	00	50	00
J. G. Fortier	do	650	00	50	00

ETAT du personnel permanent des différents départements, etc.—*Fin.*DÉPARTEMENT DES POSTES.—*Fin.*

Nom.	Rang.	Salaires.		Bonus.	
		\$	cts.	\$	cts.
H. M. Jarvis.....	3me classe.....	500	00	25	00
G. R. Major.....	do.....	500	00	50	00
H. A. Ferguson.....	do.....	500	00	50	00
L. W. Travis.....	do.....	500	00	25	00
G. L. Plunkett.....	do.....	500	00	50	00
Geo. Rance.....	do.....	600	00	50	00
T. H. Allen.....	2me classe cadette.....	800	00	50	00
H. G. Hopkirk.....	do ancienne.....	1,150	00	100	00
do.....	Secrétaire particulier.....	300	00		
J. C. Bonner.....	3me classe.....	550	00	50	00
A. W. Wall.....	do.....	500	00	50	00
O. Fortier.....	do.....	500	00	50	00
J. H. Spencer.....	do.....	500	00	50	00
F. W. Mills.....	do.....	500	00	50	00
W. Brophy.....	do.....	500	00	50	00
H. J. Larkin.....	do.....	500	00	50	00
W. J. Barrett.....	2me classe cadette.....	800	00		
J. Berry.....	3me classe.....	500	00	50	00
P. F. Leahy.....	do.....	500	00	50	00
A. McGillis.....	do.....	500	00	25	00
D. McDonald.....	do.....	500	00	25	00
A. J. McDermid.....	do.....	500	00	25	00
C. P. LeSueur.....	do.....	500	00	25	00
D. D. McPherson.....	do.....	500	00	25	00
W. Bristow.....	do.....	500	00	25	00
A. W. McLennan.....	do.....	500	00	100	00
W. A. Jones.....	do.....	500	00	25	00
P. D. Mcntyre.....	do.....	500	00	25	00
J. A. McLaurin.....	do.....	500	00	25	00
G. Binks.....	do.....	400	00	50	00
L. C. A. Casgrain.....	do.....	400	00	100	00
J. A. McDonnell.....	do.....	400	00	50	00
W. Fréchette.....	do.....	400	00	100	00
A. Aimé Dorion.....	do.....	400	00	100	00
S. Craig.....	do.....	400	00	100	00
L. H. Pouliot.....	do.....	400	00	100	00
A. Mair.....	do.....	500	00	25	00
Maurice Bennett.....	Messenger.....	500	00	50	00
E. Doughtry.....	do.....	390	00	20	00
J. Bell.....	do.....	390	00	20	00

ETAT des commis surnuméraires et messagers employés dans les différents départements, 20 mars 1876.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR.

Nom.	Rang.	Salaire. — Par jour.
		\$ cts.
John O'Donnell	Commis	2 50
B. Billings	do	2 50
R. Rauscher	do	2 50
L. Jarvis	do	2 00
M. J. Stenson	do	2 00
J. C. Stewart	do	2 00
M. Benson	do	2 00
H. G. Maingy	do	1 50
W. E. Maxwell	do	1 50
A. W. Russell	do	1 50
D. Regan	do	1 50
J. McDonald Gordon	do	1 50
J. L'Etoile	do	1 50

DÉPARTEMENT DES FINANCES.

George Lowe, fils	Teneur de livre	2 00
E. H. Harington	Copiste	2 00
A. O. Audy	Commis	2 00
J. Fraser	do	2 00
J. Hopkirk	do	2 00
A. Dorion	Aspirant	1 50

DÉPARTEMENT DES POSTES.

Brown Wallis	Commis	2 00
M. Treadwell	do	2 00
E. Chateauvert	do	2 00
A. Fraser	do	2 00
W. Blanchard	do	2 00
W. F. Forsyth	do	2 00
J. P. Nutting	do	2 00
E. Bucke	do	1 50
C. A. Doucet	do	1 50
H. H. Morton	do	1 50
J. Dodd	Messenger	\$400 par ann

BUREAU D'AGRICULTURE.

H. E. Juvet	Commis	2 00
E. H. St. Denis	do	2 00
Auguste Leveque	do	2 00
Henri Garon	do	1 50
Emile Martineau	do	1 50
C. McMorrison	do	1 50

ETAT des commis surnuméraires et messagers employés dans les différents départements, 20 mars 1876,—*Suite.*

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

Nom.	Rang.	Salaire. — Par jour.
		\$ cts.
E. Bunce	Commis	2 00
J. A. Thériault	do	1 50
F. Yielding	do	1 50
M. Grant	do	1 50
J. B. Dorion	do	1 50
G. C. Jones	do	1 50

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

H. G. Tiepke.....	Commis	2 00
Alexis Fraser	do	2 00
John A. L. Waddell.....	do	1 50
Moses V. C. Nicholson	do	1 50
Jos. Tomlinson, fils.	do	1 00

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

A. Lusignan	Secrétaire particulier.....	\$600 $\frac{1}{2}$ ann. et \$50 $\frac{1}{2}$ mois.
A. P. Wright	Commis	\$100 $\frac{1}{2}$ mois
R. Devlin	do	\$82 do
R. Archangeault	Messenger.....	\$38.75 do

DÉPARTEMENT DES DOUANES.

C. E. McKiel.....	Commis	2 00
G. V. Ince	do	2 00
Fred. Robson	do	1 50

SECRETARIAT D'ÉTAT.

Ira W. Storr	Commis	2 00
George Collins.....	do	2 00
John Walsh	do	2 00
M. C. Cunningham	do	1 50
Henry Allen	Messenger	1 00

ÉTAT des commis surnuméraires et messagers employés dans les différents départements, 20 mars 1876.—*Fin.*

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE.

Nom.	Rang.	Salaire. — Par jour.
		\$ cts.
C. J. Weatherley.....	Commis.....	
J. E. Dion	do	

MILICE ET DEFENSE.

P. Clarke.....	Commis.....	2 00
D. Waldo	do	2 00

(No. 125.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 7 avril 1876 :—
demandant correspondance envoyée au département de la Marine et
des Pêcheries, dans le cours de l'automne dernier, au sujet de la détresse
parmi les pêcheurs de la côte nord du St. Laurent, et la réponse du
gouvernement à cette correspondance.

Par ordre.

R. W. SCOTT

Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 12 avril 1876.

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