



**CIHM/ICMH  
Microfiche  
Series.**

**CIHM/ICMH  
Collection de  
microfiches.**



**Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques**

**© 1986**

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Coloured covers/<br>Couverture de couleur   | <input type="checkbox"/> Coloured pages/<br>Pages de couleur   |
| <input type="checkbox"/> Covers damaged/<br>Couverture endommagée  | <input checked="" type="checkbox"/> Pages damaged/<br>Pages endommagées  |
| <input type="checkbox"/> Covers restored and/or laminated/<br>Couverture restaurée et/ou pelliculée  | <input type="checkbox"/> Pages restored and/or laminated/<br>Pages restaurées et/ou pelliculées  |
| <input type="checkbox"/> Cover title missing/<br>Le titre de couverture manque   | <input checked="" type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed/<br>Pages décolorées, tachetées ou piquées   |
| <input type="checkbox"/> Coloured maps/<br>Cartes géographiques en couleur   | <input type="checkbox"/> Pages detached/<br>Pages détachées  |
| <input type="checkbox"/> Coloured ink (i.e. other than blue or black)/<br>Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)   | <input checked="" type="checkbox"/> Showthrough/<br>Transparence   |
| <input type="checkbox"/> Coloured plates and/or illustrations/<br>Planches et/ou illustrations en couleur  | <input type="checkbox"/> Quality of print varies/<br>Qualité inégale de l'impression   |
| <input type="checkbox"/> Bound with other material/<br>Relié avec d'autres documents   | <input type="checkbox"/> Includes supplementary material/<br>Comprend du matériel supplémentaire   |
| <input type="checkbox"/> Tight binding may cause shadows or distortion<br>along interior margin/<br>La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la<br>distorsion le long de la marge intérieure   | <input type="checkbox"/> Only edition available/<br>Seule édition disponible   |
| <input type="checkbox"/> Blank leaves added during restoration may<br>appear within the text. Whenever possible, these<br>have been omitted from filming/<br>Il se peut que certaines pages blanches ajoutées<br>lors d'une restauration apparaissent dans le texte,<br>mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont<br>pas été filmées. | <input type="checkbox"/> Pages wholly or partially obscured by errata<br>slips, tissues, etc., have been refilmed to<br>ensure the best possible image/<br>Les pages totalement ou partiellement<br>obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,<br>etc., ont été filmées à nouveau de façon à<br>obtenir la meilleure image possible. |
| <input checked="" type="checkbox"/> Additional comments:/<br>Commentaires supplémentaires: La pagination est comme suit : 211-331 p.   |  |

This item is filmed at the reduction ratio checked below/  
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	14X	18X	22X	26X	30X
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12X	16X	20X	24X	28X	32X

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

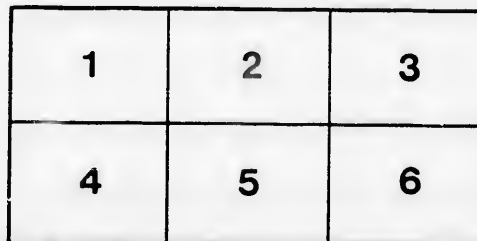
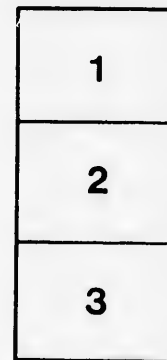
Seminary of Quebec  
Library

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol  $\rightarrow$  (meaning "CONTINUED"), or the symbol  $\nabla$  (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Séminaire de Québec  
Bibliothèque

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont le couvercle en papier est imprimé sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole  $\rightarrow$  signifie "A SUIVRE", le symbole  $\nabla$  signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

210

*Donc G. Baillairegé  
de M. Desjardins  
de J. Desjardins  
de M. Desjardins  
de M. Desjardins*



*Bibliothèque,  
Le Séminaire de Québec,  
3, rue de l'Université,  
Québec 4, Q.U.E.*

ANNEXE No 24.

TABLES

NT L'ÉTENDUE ET LE PROGRÈS DE DIVERS TRAVAUX PUBLICS,  
LES DISTANCES, Etc., SUR LES PRINCIPALES ROUTES DE NAVIGATION,  
LES CHEMINS DE FER, LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES, Etc.

NAVIGATION INTERIEURE DU CANADA ;  
ROUTES OCÉANIQUES ENTRE LE CANADA ET LES  
PAYS ÉTRANGERS ;  
ROUTES CANADIENNES PAR TERRE JUSQU'AU LITTORAL  
DE L'OcéAN  
CHEMINS DE FER ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT ;  
Etc., Etc.

PAR

G. F. BAILLAIRGÉ,  
Sous-ministre des travaux publics.

INDEX

N° 1.-

N° 2.-

N° 3.-

N° 4.-

N° 5.-

N° 6.-

N° 7.-

N° 8.-

N° 9.-

N° 10.-

N° 11.-

N° 12.-

N° 13.-

N° 14.-

N° 15.-

N° 16.-

N° 17.-

N° 18.-

N° 19.-

N° 20.-

N° 21.-

N° 22.-

N° 23.-

N° 24.-



## ANNEXE No 25.

1<sup>re</sup> PARTIE.

## INDEX DES TABLEAUX CONCERNANT LA NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA.

- N<sup>o</sup> 1.—Tableau des distances, navigation du Saint-Laurent, depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur.
- N<sup>o</sup> 2.—Tirant d'eau, navigation du Saint-Laurent.
- N<sup>o</sup> 3.—Distances entre les principales localités de Montréal à Québec, en suivant la ligne centrale du chenal des navires.
- N<sup>o</sup> 4.—Navigation du Saint-Laurent : Niveaux des rivières et des lacs au dessus de celui de la marée, à Albany et aux Trois-Rivières, d'après diverses autorités.
- N<sup>o</sup> 5.—Niveaux constatés entre la marée basse aux Trois-Rivières et le niveau minimum observé dans le port de Montréal, à l'entrée inférieure de la vieille écluse n<sup>o</sup> 1, au pied du canal Lachine.
- N<sup>o</sup> 6.—Maximum et minimum des niveaux et des hauteurs d'eau sur le buse d'aval de la vieille écluse n<sup>o</sup> 1, au pied du canal Lachine, dans le port de Montréal, adoptés précédemment et aujourd'hui par les ingénieurs du port, de l'aqueduc, etc.
- N<sup>o</sup> 7.—Navigation du Saint-Laurent : Observations sur le chenal dragué entre Québec et Montréal et le tirant d'eau dans le chenal sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.
- N<sup>o</sup> 8.—Navigation des lacs depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux Trois-Rivières. Longueur, largeur, profondeur, superficie et élévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.
- N<sup>o</sup> 9.—Chenal des navires au travers des battures du lac Sainte-Claire.
- N<sup>o</sup> 10.—Canal du Saut Sainte-Marie.
- N<sup>o</sup> 11.—Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation ; aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.
- N<sup>o</sup> 12.—Lac Saint Jean ; longueur, largeur, superficie, niveau au-dessus de la mer, profondeur, les vents, la glace, etc.
- N<sup>o</sup> 13.—Route d'eau, depuis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint Jean.
- N<sup>o</sup> 14.—TABLEAU indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1885 inclusivement.
- N<sup>o</sup> 15.—TABLEAU des navires d'outre-mer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1885 inclusivement.
- N<sup>o</sup> 16.—Fleuve Saint-Laurent et route Dawson, du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur sur la côte nord du lac Supérieur, et de ce dernier point à Winnipeg.
- N<sup>o</sup> 17.—Distances approximatives de l'embouchure de la rivière Rouge, en descendant, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord ou Saskatchewan Principale, et de là en remontant jusqu'à Ford-Edmonton.
- N<sup>o</sup> 18.—Observations relatives aux bateaux à vapeur et au tirant d'eau sur la voie de navigation entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton sur la Saskatchewan.
- N<sup>o</sup> 19.—COURS D'EAU ET NAPPES D'EAU NAVIGABLES.—Manitoba et le Nord-Ouest.
- N<sup>o</sup> 20.—Volume d'eau que décharge la rivière Saskatchewan et ses bras nord et sud.
- N<sup>o</sup> 21.—Noms des navires qui fréquentent les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.
- N<sup>o</sup> 22.—Port Nelson, Baie d'Hudson.
- N<sup>o</sup> 23.—Tableau des principaux fleuves du globe, comparés au fleuve Saint-Laurent et à la rivière des Outaouais.
- N<sup>o</sup> 24.—Comparaison des routes par l'Outaouais et le Saint-Laurent.

(N° de renvoi, 40,995.)

## TABLEAUX DES DISTANCES, ETC.

## N° 1.—NAVIGATION DU SAINT LAURENT.

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

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires.	
			Inter-médiaires.	Total au détroit de Belle-Île.
Détroit de Belle-Île.....	Cap-Whittle.....	Golfe Saint-Laurent.....	240	240
Cap Whittle.....	Phare ouest d'Anticosti....	do.....	201	441
Phare ouest d'Anticosti....	Pointe-au-Père.....	Fleuve Saint-Laurent.....	203	643
Pointe-au-Père.....	Rimouski.....	do.....	6	649
Rimouski.....	Bic.....	do.....	12	661
Bic.....	Ile-Verte.....	do.....	39	700
Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec.....	do.....	123	826
Québec.....	Trois-Rivières.....	do eau de marée.....	74	900
Trois-Rivières.....	Montréal.....	do.....	86	986
Montréal.....	Lachine.....	Canal Lachine.....	8 $\frac{1}{2}$	994 $\frac{1}{2}$
Lachine.....	Beauharnois.....	Lac Saint-Louis.....	15 $\frac{1}{2}$	1,009 $\frac{1}{2}$
Beauharnois.....	Sainte-Cécile.....	Canal Beauharnois.....	17 $\frac{1}{2}$	1,021
Sainte-Cécile.....	Cornwall.....	Lac Saint-François.....	32 $\frac{1}{2}$	1,053 $\frac{1}{2}$
Cornwall.....	Dickinson's-Landing.....	Canal Cornwall.....	11 $\frac{1}{2}$	1,065 $\frac{1}{2}$
Dickinson's Landing.....	Pointe-Farran.....	Fleuve Saint-Laurent.....	5	1,070 $\frac{1}{2}$
Pointe-Farran.....	Extrém sup. de l'Île Croyle	Canal de la P'te-Farran....	10 $\frac{1}{2}$	1,081 $\frac{1}{2}$
Extrém. sup. de l'Île Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent....	4	1,085 $\frac{1}{2}$
Williamsburg.....	Rapide-Plat.....	Canal du Rapide-Plat.....	4 $\frac{1}{2}$	1,090
Rapide-Plat.....	Village de la P'te-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent.....	3	1,093
Village de la P'te-Iroquois	Extrém. sup. de la Presqu'île	Canal de la P'te-Iroquois..	2 $\frac{1}{2}$	1,095 $\frac{1}{2}$
Presqu'île.....	Pointe-Cardinal, Edward-	Canal de la Jonction.....	2	1,097 $\frac{1}{2}$
Pointe-Cardinal.....	burg.....	Canal des Galops.....	7 $\frac{1}{2}$	1,105
Rapide des Galops.....	Tête du Rapide des Galops	Fleuve Saint-Laurent.....	59	1,134
Prescott.....	Prescott.....	do.....	170	1,334
Kingston.....	Kingston.....	Lac Ontario.....	27	1,361
Port-Dalhousie.....	Port-Dalhousie.....	Canal Welland.....	232	1,593
Port-Colborne.....	Port-Colborne.....	Lac Érie.....	18	1,611
Amherstburg.....	Amherstburg.....	Rivière Détroit.....	25	1,636
Windsor.....	Windsor.....	Lac Sainte-Claire.....	33	1,669
Pied de l'Île Sainte-Marie..	Pied de l'Île Sainte-Marie..	Rivière Sainte-Claire....	270	1,939
Sarnia.....	Sarnia.....	Lac Huron.....	47	1,986
Pied de l'Île Saint-Joseph..	Pied de l'Île Saint-Joseph..	Rivière Sainte-Marie.....	1	1,987
Saut-Sainte-Marie.....	Saut-Sainte-Marie.....	Canal du Saut Ste-Marie..	7	1,994
Tête du Saut-Sainte-Marie..	Tête du Saut-Sainte-Marie..	Rivière Sainte-Marie....	390	2,384
Pointe-aux-Pins.....	Pointe-aux-Pins.....	Lac Supérieur.....		
Duluth.....	Duluth.....			

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Île à la tête du lac Supérieur, il y a 71 $\frac{1}{2}$  milles de navigation artificielle, et 2,312 $\frac{1}{2}$  de navigation naturelle.

Du détroit de Belle-Île à Liverpool, 1,542 milles géographiques, ou 2,234 milles statutaires.

L'ascension totale, du point de marée au lac Supérieur, est aujourd'hui évaluée à 602 $\frac{1}{2}$  pieds au-dessus du niveau de marée aux Trois-Rivières, et à 601.78 pieds au-dessus du niveau de marée, à New-York, d'après les informations les plus récentes obtenues le 7 avril 1883.

Pour les détails relatifs aux diverses sections de navigation sur les rivières et canaux, savoir :—les distances intermédiaires ou totales; la chute intermédiaire et l'élevation totale au-dessus du niveau de la marée; les dimensions et la profondeur de chaque canal et de chaque écluse, etc., sur la route navigable du Saint-Laurent et de ses affluents, etc., voyez les tableaux nos 4, 5, 13, 14, 15, 29 de l'annexe n° 20 du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, voir l'annexe n° 15.



N° 2.—Tirant d'eau—Navigation du Saint-Laurent.

Sections de navigation.	Minimum de la profondeur en 1886.	Profondeur lorsque les travaux en voie d'exécution seront achevés.
	Pieds. 25 à 27½ 12	Pieds. 27½ 14
Chenal dragué—De Québec à Montréal—En voie d'exécution.....		
Canal Lachine—Agrandissement achevé.....	9	14
Canal Beauharnois—Sera agrandi, ou l'on construira un autre canal vis-à-vis, sur la rive nord.....	9	14
Canal Cornwall—Agrandissement commencé en 1876—Progresse.....	9	14
Canaux de Williamsburg—Agrandissement commencé en 1881—Progresse.....	9	14
Canal Murray—Achévé—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de navig.	10	10
Canal de la Baie Burlington—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de nav.	10	10
Canal Welland—Agrandissement achevé—On le creuse à 14 pieds.....	12 à 14	14
Canal du Saut-Ste-Marie—Etat du Michigan—Agrandissement achevé...	16·8	16·8

N° 3.—DISTANCES ENTRE LES DIVERSES LOCALITÉS DE MONTRÉAL A QUÉBEC.

Mesurées en milles anglais en tenant le centre du chenal des navires.

De	A	Milles statutaires.	
		Intermédiaires	Total.
Montréal, quai de l'île, vis-à-vis la douane..	Longue-Pointe.....	6 1/10	6 1/10
Longue-Pointe.....	Pointe-aux-Trembles, en haut.....	4	10 1/10
Pointe-aux-Trembles, en haut.....	Varenes.....	3 3/10	13 3/10
Varenes.....	Cap Saint-Michel.....	2 1/10	15 4/10
Cap Saint-Michel.....	Verchères.....	5 1/10	21 1/10
Verchères.....	Phare de l'île aux Prunes.....	1 1/10	22 1/10
Phare de l'île aux Prunes.....	Chenal de Contreccœur, entrée supérieure.....	6 2/10	28 1/10
Chenal de Contreccœur, entrée supérieure.....	Lavaltrie.....	1 1/10	30 1/10
Lavaltrie.....	Chenal de Contreccœur, entrée inférieure.....	4 1/10	35
Chenal de Contreccœur, entrée inférieure.....	Lanoraie.....	1 1/10	36 1/10
Lanoraie.....	Sorel, vis-à-vis du phare.....	8 1/10	45
Sorel, vis-à-vis du phare.....	Phare de l'île de Grâce.....	3 1/10	48 1/10
Phare de l'île de Grâce.....	Phare de l'île aux Roches.....	3 1/10	52 1/10
Phare de l'île aux Roches.....	Phare-flottant n° 1.....	5 1/10	57 1/10
Phare-flottant n° 1.....	do 2.....	2 1/10	60 1/10
do 2.....	Bouée blanche.....	4 1/10	64 1/10
Bouée blanche.....	Phare-flottant n° 3.....	0 1/10	71 1/10
Phare-flottant n° 3.....	Port-Saint-François.....	4 1/10	75 1/10
Port-Saint-François.....	Trois-Rivières.....	6 1/10	82
Trois-Rivières.....	Bécancour, bouée de fer au coude.....	5 1/10	87 1/10
Bécancour, bouée de fer au coude.....	Champlain.....	6	93 1/10
Champlain.....	Quai de Batiscan.....	7 1/10	101 1/10
Quai de Batiscan.....	Cap Levrault.....	4	105 1/10
Cap Levrault.....	Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal.....	3 1/10	108 1/10
Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal.....	Cap Charles.....	2 1/10	111
Cap Charles.....	Rapides du Richelieu.....	9	120
Rapides du Richelieu.....	Quai du Platon.....	4 1/10	124 1/10
Quai du Platon.....	Sainte-Croix.....	6 1/10	130 1/10
Sainte-Croix.....	Écureuils.....	1 1/10	132
Écureuils.....	Pointe-aux-Trembles, en bas.....	7	139
Pointe-aux-Trembles, en bas.....	Cap Rouge.....	12	151
Cap Rouge.....	Québec, quai de la douane.....	9 1/10	160 1/10

EAU.

utaires.

Total au détroit de Belle-Île.

240  
441  
643  
649  
661  
700  
826  
900  
986  
994  
1,009  
1,021  
1,053  
1,065  
1,070  
1,071  
1,081  
1,086  
1,090  
1,093

1,095  
1,097  
1,105  
1,134  
1,334  
1,361  
1,593  
1,611  
1,636  
1,669  
1,839  
1,936  
1,987  
1,994  
2,384

de navigation

taires.

302½ pieds au-marée, à New-

r, savoir :—les s du niveau de la route navigable de l'annexe-

## N° 4.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

NIVEAUX du fleuve et des lacs au-dessus du niveau de la marée à Albany et aux Trois-Rivières, d'après les autorités suivantes :—

Sections de navigation	Au-dessus du niveau de la marée à Albany.	Au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.						
	Ingénieurs des E. U., 1816, 1816, 1882, 1883.	Cartes de l'Amirauté, 1817, 1818, 1822, 1823.	Rubidge, 1846.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires-Shanly, 1858.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires-Clarke, 1858.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1867.	Rapport de la commission des canaux, 1871.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1882.
Albany, rivière Hudson...	a. b. 0'00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trois-Rivières, fleuve St-Laurent.....	.....	0.00	0'00	0'00	0'00	0'00	0'00	0 00
Montréal, fleuve Saint-Laurent.....	.....	.....	12'75	13'00	12'75	13'25	11'00	11'75
Kingston, lac Ontario....	.....	1817. 232'20	234'00	.....	.....	234'00	234'00	240'00
Oswego do .....	245'15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lac Érié, explor. de 1816	564'85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do 1876	571'68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do rapport de 1882	568'57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do autorités canadiennes .....	.....	1818. 564'00	564'00	.....	.....	564'00	564'00	566'75
Lac Sainte-Claire.....	.....	.....	.....	.....	.....	572'00	568'00	570'75
Lac Huron.....	.....	1832. 590'00	594'00	.....	.....	578'00	574'00	576'75
E. Georgienne, lac Huron	.....	594'00	594'00	572'00	574'00	578'00	578'00	576'75
Lac Michigan .....	.....	.....	.....	.....	.....	580'00	578'00	578'75
Lac Supérieur, Saut-St-Marie .....	Haut moy. au-dessus du niveau de la mar. à N.-York c f. 601'78.	1823. 627'00	.....	.....	.....	600'00	600'00	602'75

## OBSERVATIONS.

(a) La marée à Albany signifie la moyenne de la marée basse, qui est d'environ un pied plus élevée que la marée la plus basse.— Voir le télégramme du major D. L. Malloy, ingénieur et arpenteur-adjoint de l'Etat de New-York, n° 32,607, en date du 12 mars 1883.

## MONTANT ET BAISSANT MOYENS DE LA MARÉE À ALBANY ET À NEW YORK.

(b) Suivant un télégramme reçu le 23 avril 1883 de John G. Parke, chef intérimaire des ingénieurs, à Washington, E. U., le montant et le baissant moyens de la marée à l'île du Gouverneur, port de New-York, est de 4'40 pieds, et à Albany il est de 2'32 pieds. (Voir n° 33,865.)

## DÉCLIVITÉ DE LA RIVIÈRE HUDSON DEPUIS ALBANY JUSQU'À NEW YORK.

(c) Suivant une lettre datée à Washington, E.-U., le 1er mai 1883, de Richard D. Cutts, préposé intérimaire du bureau d'hydrographie et de géodésie des États-Unis, la différence de niveau à marée basse, entre l'île du Gouverneur (port de New-York) et Albany, ou la déclivité totale entre les deux points, est de 4'27 pieds. (Voir n° 34,047.) Voir les observations d, e, f, sur la page suivante.

## N° 5.—DES TROIS-RIVIERES A MONTRÉAL.

ÉLEVATION au-dessus de la marée la plus basse observée aux Trois-Rivières, telle qu'établie par les niveaux pris durant la construction du chemin de fer du Nord, de 1876 à 1879, et en février 1883.

Mission des canaux, 1871.	Rapport du ministre des Travaux publics, 1882.	Désignation.	Point de repère—chemin de fer du Nord. entre Montréal et Québec.	Élévation.	
				Inter-médiaire.	Au-dessus de l'eau basse aux T.-Rivières.
0 00	0 00	Niveau minimum de l'eau observé aux Trois-Rivières par B. Steckel, jusqu'au 19 septembre 1881	d 39 55	d 0 00	d 0 00
1 00	11 75	Som. de l'angle S.E. du quai de la Cie du Richelieu aux T.-Riv.	56 55	17 00	17 00
4 00	240 00	Point de repère ou sommet de la maçonnerie du pont du chemin de fer, rivière Saint-Maurice, 2 milles en amont de l'emb...	90 00	33 45	50 45
		Point de repère, sommet du pont du chemin de fer à Terrebonne	81 17	8 83	41 62
		Sommet du couronnement de l'ancienne écluse n° 1, à l'entrée du canal Lachine, Montréal, à environ 19 milles du pont du chemin de fer de Terrebonne	67 19	13 98	27 64
		Niveau minimum de l'eau observé à Montréal, depuis septembre 1852 : du 8 au 9 novembre 1879, et le 6 octobre 1881, au pied du canal Lachine, vieille écluse n° 1	e 11 28	e 15 91 Pieds d'eau sur le buse infér. de l'écluse n° 1.	e 11 73
4 00	563 75	Sommet du buse inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, Montréal	35 86	e 15 42	—3 69
8 00	570 75	Niveau de l'eau basse, actuellement adopté par la commission du port : Profondeur sur le buse, 16½ pds ; niveau de l'eau basse antérieurement adopté par la commission du port de Montréal : sur le buse, 17 ; moyenne d'été de l'aqueduc de Montréal : sur le buse, 19 pds.		Élévat. au-dess. du buse infér. de l'écluse n° 1.	
4 00	576 75	Sommet du cour. de la vieille écluse n° 1, au-des. du buse d'aval.	67 19	31 33	27 64
8 00	576 75	Niv. maxim. de l'inond. en amont du pont Victoria, avril 1858	79 61	43 75	40 06
8 00	578 75	Niveau d'été sur les battures du lac Saint-Pierre, 10 50 pds ; cela correspond à 17 pds sur le buse inférieur de l'écluse n° 1 Montréal.			
0 00	602 75				

## OBSERVATIONS.—Suite.

Voir tableau précédent, n° 4, navigation du Saint-Laurent.

(a) Le niveau de la marée aux Trois-Rivières est le plus bas qui ait été constaté jusqu'au 19 septembre 1881. Il est de 17 pds au-dessous du point de repère, à l'angle sud-est du quai de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario.— Voir notes en date du 21 février 1883, n° 33,687.

(e) L'élévation du niveau de l'eau basse, disons 11 73 pds, à Montréal, au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières, représente une profondeur de 15 42 pds d'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

(f) L'élévation moyenne du lac Supérieur au-dessus du niveau de la mer se réfère au niveau moyen de la marée à New-York.— Voir le télégramme du major Farquhar, ingénieur, daté de Détroit, le 7 avril 1883, n° 33,363.

## N° 6.—PORTS DES TROIS-RIVIERES ET DE MONTRÉAL.

NIVEAUX de l'eau haute et de l'eau basse au-dessus de la marée aux Trois-Rivières, et du sommet du busc d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine à Montréal.

Désignation.	Point de repère—Ingénieurs du port de Montréal.	Point de repère—Ingénieurs du chemin de fer de la Rive Nord.	Au dessus du sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1 du canal Lachine, Montréal.	Élévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.
Niveau minimum observé aux Trois-Rivières le 19 septembre 1881 .....	84 69	39 55	3 69	0 00
Sommet du busc inférieur, vieille écluse n° 1, à l'entrée inférieure du canal Lachine.....	81 00	35 86	0 00	(—)3 69
Niveau minimum observé à Montréal, depuis septembre 1882 jusqu'au 8 et 9 novembre 1879, et jusqu'au 6 octobre 1881 .....	96 42	57 28	15 42	+11 73
Niveau minimum, port de Montréal, tel qu'adopté récem. par la commission du port de Montréal	97 50	52 36	16 50	+12 81
Niveau minimum, port de Montréal, tel que précédemment adopté.....	98 00	52 86	17 00	+13 31
Niveau d'été, aqueduc de Montréal, T. C. Keefe.....	100 00	54 86	19 00	+15 31
Niveau du couronnement de la vieille écluse n° 1.	112 33	67 19	31 33	+27 64
Niveau maximum de l'inondation, au-dessus du pont Victoria, en 1858 .....	122 75	79 61	43 75	+40 06
Point de repère de l'artillerie, sur la rampe du mur de revêtement, en face du marché Bonsecours.				
D'après les ingénieurs du projet Shearer.....	119 63	74 49	38 63	+34 94
D'après John Sutcliffe, I.O.....	119 61	74 47	38 61	+34 92
D'après les ingénieurs du port de Montréal	119 57	74 43	38 57	+34 38

## N° 7.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

OBSERVATIONS sur le chenal dragué entre Québec et Montréal, et le tirant d'eau dans tous les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.

## CHENAL DRAGUÉ ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Le creusement du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de 25 pieds a été terminé en 1883. Par l'acte du parlement 46 Vic., chap. 38, sanctionné le 25 mai 1883, le prélèvement de \$900,000 fut autorisé pour continuer le dragage jusqu'à une profondeur de 27½ pieds. Les commissaires du havre commencèrent les opérations le 18 juin 1883, et les ont poussées avec vigueur jusqu'à ce jour, excepté pendant l'interruption nécessaire de l'hiver. On trouvera dans l'annexe n° 28, une description de ces opérations. La largeur des parties draguées sur le chenal varie de 350 à 450 pieds.

## CANAUX—VOIE DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Lorsque l'agrandissement des canaux fut résolu, en 1871, l'échelle de navigation fut fixée à une profondeur uniforme de 12 pieds sur toute la voie du Saint-Laurent. L'exécution de ce projet fut autorisée en 1873.

En 1875, on représenta vivement l'opportunité d'approfondir les divers chenaux de manière à permettre aux navires tirant 14 pieds d'eau de les franchir.

Le  
les fond  
à l'entre  
Les  
la voie  
Sur  
entre le  
de 14 p  
Cel  
chir av  
avoir un  
navires  
seront f  
Rel  
du rapp  
1880, et  
A l  
Wellan  
120 pie  
sur la m  
mont te

D'  
chargé  
nouvelle

N°

Noms d

Supérieur  
Rivière S  
Michigan  
Green Ba

Détroit d

Bale Geo  
Huron  
Rivière S  
Lac Saint  
Rivière L  
Lac Éric  
Rivière M  
Lac Onta  
Lac Saint  
Lac Saint  
Lac Saint  
Fleuve S  
entre h

Parcours

Le gouvernement acquiesça à cette demande et des ordres furent donnés de poser les fondations de toutes les structures permanentes, sur les sections non encore adjudgées à l'entreprise, à une profondeur correspondant à 14 pieds d'eau sur les buses des écluses.

Les ordres ainsi donnés s'appliquaient à toutes les constructions importantes sur la voie principale de navigation entre le lac Érié et la cité de Montréal.

Sur tous les canaux agrandis, les écluses auront partout 270 pieds de longueur entre les portes, 45 pieds de largeur, et à leur achèvement, il y aura une profondeur de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Cela permettra à presque tous les navires de construction ordinaire de les franchir avec une charge pesant mille tonneaux et davantage; mais comme il semble y avoir une tendance à augmenter la largeur du travers et la section transversale des navires destinés au transport du fret, il est probable qu'avant longtemps les canaux seront fréquentés par des navires jaugeant au moins 1,500 tonneaux.

Relativement à ce qui précède et pour plus amples détails, voir les pages 4 et 5 du rapport de M. John Page, ingénieur en chef des canaux, en date du 16 février 1880, et publié la même année.

À l'ouverture de la navigation, en 1887, on complètera le creusement du canal Welland, jusqu'à une profondeur de 14 pieds, sur toute sa largeur, qui est d'environ 120 pieds, depuis Allanburg en descendant, et depuis le bief de partage vers l'ouest, sur la moitié de sa largeur, c'est-à-dire 60 pieds; le creusement devra être complètement terminé à la largeur requise le 1er novembre 1887.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

D'après un télégramme, n° 33,238, en date du 5 avril 1883, du major Farquhar, chargé de la direction des travaux sur ce canal, le maximum de chute de la nouvelle écluse du canal agrandi est de 18'6 pieds, et le minimum de 16'8 pieds.

N° 8.—NAVIGATION DES LACS.—DU LAC SUPÉRIEUR AU POINT DE MARÉE.

Noms des lacs et rivières qui les relient.	MILLES STATUTAIRES.			PROFONDEUR EN PIEDS.		Superficie en milles carrés.	Élévation au-dessus du niveau de la mer, aux Trois-Rivières.
	Maximum de longueur.	Maximum de largeur.	Largeur moyenne.	Maximum.	Moyenne.		
Supérieur .....	290	160	80	.....	900	32,000	Pieds. 602½
Rivière Sainte-Marie .....	35	4	1	60	39	.....	584½
Michigan .....	345	84	58	.....	1,000	12,400	578½
Green Bay (Dalle Verte) .....	100	25	18	.....	500	2,000	578½
Détroit de Mackinaw .....	50 Nonajouté ci-dessous	20	10	200	40	.....	578½
Bale Georgienne.....	130	55	40	.....	500	.....	576½
Huron .....	270	105	70	900	450	23,000	576½
Rivière Sainte-Clair.....	33	.....	.....	50	35	.....	.....
Lac Sainte-Claire.....	25	25	20	27	15	360	570½
Rivière Détroit.....	25	3	1	37	20	.....	.....
Lac Érié.....	250	60	38	204	90	10,000	566½
Rivière Niagara.....	35	3	1	.....	30	.....	.....
Lac Ontario.....	190	52	40	600	412	6,700	240
Lac Saint-François.....	38	5	4	80	36	132	142
Lac Saint-Louis.....	15	7	5	64	30	75	68
Lac Saint-Pierre.....	30	9	7	40	8	200	0
Fleuve Saint-Laurent, reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières.....	186	.....	.....	.....	20	.....	.....
Parcours total de la navig sur les lacs do	2,112	Y compris les sections du fleuve.				96,877	.....
do	1,778	A l'exclus. des sections du fleuve.				.....	.....

L.

ois-Rivières,  
nal Lachine

Élévation  
au-dessus du  
niveau de  
la marée aux  
Trois-  
Rivières.

- 0 00
- (-)-3'69
- +11'73
- +12'81
- +13'31
- +15'31
- +27'64
- +40'06
- +34'94
- +34'92
- +34'38

d'eau dans  
ont.

à une pro-  
Vic., chap.  
pour conti-  
neur jusqu'à  
dans l'an-  
guées sur le

navigation  
nt-Laurent.

rs chenaux

### N° 9.—CANAL DES NAVIRES A TRAVERS LES BATTURES DU LAC SAINTE-CLAIRE, MICHIGAN, E.-U.

Le canal a été projeté en 1866, dans le but d'avoir un chenal droit traversant les Battures du lac Sainte-Claire, ayant 13 pieds de profondeur et 300 pieds de largeur, pourvu de chaque côté d'une digue de 7,300 pieds de longueur. Les digues devant se composer de caissons en bois reposant sur des pilotis enfoncés dans le fond primitif de la batture, et remplis de matières extraites du chenal passant entre elles, chacune des digues devant être protégée des deux côtés par des palplanches. Les travaux furent achevés conformément à ce projet, en 1871.

Le projet en question fut modifié en 1873 de manière à donner un chenal de 16 pieds de profondeur et de 200 pieds de largeur. Cette modification fut complétée en 1874.

### N° 10.—CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides de la rivière Sainte-Marie, qui relie les eaux des lacs Huron et Supérieur, est situé dans l'Etat du Michigan, et a été originai- rement projeté en 1837. Le canal ne fut cependant commencé que le 4 juin 1853, et le premier bateau franchit l'ancien canal le 18 juin 1855. Prix de l'ancien canal à la date du 14 mai 1855, \$999,802.46. En 1870, l'agrandissement du canal fut com- men- cé, et il a été ouvert à la navigation le 1er septembre 1881, mais il n'a été ter- miné qu'en 1882, époque à laquelle le coût de l'agrandissement s'élevait à \$2,405,000. Le bief supérieur du canal agrandi est de 5 500 pieds de long, la largeur minimum de 108 pieds, et la largeur à l'entrée d'amont 500 pieds. La nouvelle écluse du canal agrandi est de 515 pieds de long, entre les portes, 80 pieds de large dans le sas, 60 pieds de large entre les portes, avec 16 pieds d'eau sur les seuils à l'eau basse moyenne; l'ascension totale varie de 16 $\frac{1}{2}$  à 18 pieds. Les deux vieilles écluses au pied du canal ont chacune 350 pieds de long, 70 pieds de large au sommet et de 61 au fond du sas, et 70 pieds entre les portes avec 12 pieds d'eau sur les seuils.

Années.	Recettes brutes.	Tonnage.	Nombre de voiliers.	Nombre de bateaux à vapeur.	Nombre de passages.	Ouvert.	Fermé.
1855.....	\$ cts 4,374 66	166,266					
1856.....	7,575 78	101,458				13 juin.....	13 nov.
1857.....	9,406 74	180,820				4 mai.....	23 do
1858.....	10,848 80	219,819				9 do.....	30 do
1859.....	16,941 84	352,642				18 avr.....	20 do
1860.....	24,777 82	403,637				3 mai.....	28 do
1861.....	16,672 16	276,639				11 do.....	26 do
1862.....	21,607 17	359,612				3 do.....	14 do
1863.....	30,574 44	507,434				27 avr.....	27 do
1864.....	34,287 31	571,428	1,015	366	1,411	2 mai.....	24 do
1865.....	22,339 64	409,062	602	395	997	1 do.....	4 déc.
1866.....	23,669 54	453 530	555	453	1,008	5 do.....	3 do
1867.....	33,515 54	556,898	870	476	1,205	4 do.....	3 do
1868.....	25,977 18	432,563	817	328	1,121	2 do.....	3 do
1869.....	31,579 96	521,881	930	379	1,388	4 do.....	3 do
1870.....	41,896 43	690,825	1,397	431	1,828	4 do.....	29 nov.
1871.....	33,865 45	752,100	1,064	573	1,637	29 avr.....	1er déc.
1872.....	41,232 44	914,735	1,212	792	1,637	8 mai.....	29 nov.
1873.....	44,943 18	1,204,445	1,549	963	2,004	11 do.....	26 do
1874.....	38,923 97	1,070,837	883	91	2,517	5 do.....	18 do
1875.....	41,199 04	1,269 583	569	1,454	1,724	12 do.....	2 déc.
1876.....	46 867 50	1,511 676	684	1,733	2,093	12 do.....	2 do
1877.....	44,351 43	1,439,215	1,401	1,950	2,417	8 do.....	26 nov.
1878.....	43,437 00	1,367,126	1,031	1,476	2,451	2 do.....	30 do
1879.....	41,385 67	1,677,071	1,403	1,618	2,567	8 avr.....	3 déc.
1880.....	44,552 78	1,734,690	1,718	1,735	3,121	23 mai.....	3 do
1881.....	Perception	2,094,757	1,706	2,117	5,003	28 avr.....	15 nov.
1882.....	des péages	2,468,050	1,663	2,733	4,774	7 mai.....	5 déc.
1883.....	dis-continué,	2,012,269	1,458	2,620	4,315	21 avr.....	3 do
1884.....	9 juin 1881.	2,397,837	1,710	3,608	5,689	2 mai.....	11 do
1885.....		3,085,927	1,689	3,354	5,390	23 avr.....	10 do
						6 mai.....	3 do

ES DU LAC

traversant les  
de largeur,  
gués devant se  
fond primitif  
elles, chacune  
Les travaux  
un chenal de  
fut complétée

qui relie les  
a été originai-  
4 juin 1853, et  
en canal à la  
canal fut com-  
il n'a été ter-  
à \$2,403,000.  
ur minimum  
cluse du canal  
dans le sas,  
à l'eau basse  
cluses au pied  
de 61 au fond

Jusqu'au 9 juin 1881, le canal était possédé et exploité par l'Etat du Michigan, et les péages perçus étaient affectés au paiement des frais d'exploitation. A neuf heures du matin, ce jour-là, la propriété et le contrôle du canal furent transférés aux Etats-Unis, et dès lors la navigation du canal devint libre.

Les tonnages donnés dans le tableau doivent être compris comme étant le "tonnage enregistré." Les tonnages du "fret" diffèrent considérablement de cette colonne, mais ce n'est que depuis que le canal est passé sous le contrôle des Etats-Unis qu'on fait cette distinction entre les deux dans les registres du canal.

A part ceux énumérés sous le titre "voiliers" et "bateaux à vapeur," la colonne "nombre de passages" comprend tous les radeaux et autres embarcations non enregistrés qui sont passés dans le canal.

En 1879, le nombre était de .....	100
1880 do .....	59
1881 do .....	181
1882 do .....	372
1883 do .....	237
1884 do .....	371
1885 do .....	337

Un changement dans les lois prescrivant la manière de calculer le tonnage pour l'enregistrement fut mis en vigueur en 1883, et il en est résulté dans le chiffre du tonnage enregistré une réduction inférieure à celle de 1882, tandis que de fait le tonnage réel (tonnage de "fret") qui est passé dans le canal en 1883 a excédé celui de 1882 de 237,584 tonneaux, et en 1884, il y a eu un nouvel excédant de 605,898 tonneaux, comme suit :

1882 tonnage enregistré, 2,463,088.	Tonnage de fret, 2,029,520
1883 do 2,642,259.	do 2,267,105
1884 do 2,997,837.	do 2,873,003
1885 do 3,035,937.	do 3,256,628

Les statistiques de 1886 n'ont pu être obtenues assez tôt pour ce rapport ; il est probable que le tonnage du fret est d'environ 4,500,000 tonneaux.

En vertu de l'acte du 5 août 1886, par les Etats-Unis, relativement aux rivières et aux havres, un octroi de \$250,000 a été accordé pour "améliorer la rivière Sainte-Marie, Michigan, et pour la construction d'une nouvelle écluse et d'un chenal pour y aborder." D'après cet acte, le projet approuvé par le ministère de la guerre, est celui de construire une seule écluse avec une chute de 18 pieds, d'une longueur de 800 pieds entre ses poteaux tourillons, et de 100 pieds de largeur, avec portes convenables à cette largeur, et une profondeur de 21 pieds d'eau sur les buses, sur l'emplacement occupé par les deux premières écluses construites en 1855. Le prisme du canal devra être creusé suffisamment pour donner une profondeur d'eau d'au moins 20 pieds.

Voir lettres nos 63,286 et 72,608 du brigadier général Poe, de l'armée des Etats-Unis.

Fermé.
23 nov.
23 do
30 do
20 do
28 do
26 do
14 do
27 do
24 do
4 déc.
3 do
3 do
3 do
3 do
29 nov.
1er déc.
29 nov.
26 do
18 do
2 déc.
2 do
26 nov.
30 do
3 déc.
3 do
15 nov.
5 déc.
3 do
11 do
10 do
3 do

N<sup>o</sup> 11.—TABLEAU indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation; aussi, les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			Tonnage des navires.
	Longueur.	Largeur.	Profondeur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau, avec chargement.	
Lachine.....	270	45	12	250	44	12	1,000
Beauharnois.....	200	45	9	180	44	9	700
Cornwall.....	200	55	9	180	51	9	750
Williamsburg.....	200	45	9	180	44	9	700
Welland.....	270	45	12	250	44	†12	1,000
Ecluse de Saint-Ours.....	200	45	7	180	44	7	600
Chambly.....	118	23½	7	110	23	6½	230
Rideau.....	134	33	5	120	21½	4½	250
Sainte-Anne.....	200	45	9	180	44	9	700
Carillon.....	200	45	9	180	44	9	700
Grenville.....	200	45	9	180	44	9	700
Oulbute.....	200	45	6	180	44	9	700
Saint-Pierre.....	200	49½	18	199	44	6	550
Rivière Trent.....	131	32½	4½		49	17½	1,000
<i>Canaux des Etats-Unis.</i>							
Erié.....	110	18	7	103	17½	6½	220
Champlain.....	100	18	5	92	17½	4½	80
Saint-Ste-Marie (nouv.)...	515	80	16	490	58	16	Pour passer plusieurs navires. 2,000
do (ancien)...	350	70	12	320	67	12	

(Pour les détails sur les canaux, voir les profils sous forme de tableaux, nos 4, 5, 12, 13, 14, 15 et 29 de l'annexe n<sup>o</sup> 30 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882).

† On est à faire le creusement du canal Welland sur toute sa longueur, jusqu'à une profondeur de 14 pieds, et cet ouvrage devra être complété vers la fin de 1887.

#### N<sup>o</sup> 12.—LAC SAINT-JEAN.

Le lac est à une distance d'environ 100 milles statutaires de Québec, en droite ligne; 41½ milles par le chemin le plus court à partir de Chicoutimi, et à 110 97 milles statutaires de Tadoussac, *via* la Petite-Décharge et la rivière Sagouanay.

Sa plus grande longueur depuis Belle Rivière, près du pied du lac, à son extrémité sud-est, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mistassini, en remontant à la tête du lac à son extrémité nord-ouest..... 27¼ mil. sta.

Sa plus grande largeur, depuis l'embouchure de la rivière Péribonca jusqu'à l'embouchure de la rivière Ouiatchouan, ou du nord au sud, en suivant le méridien..... 20 "

Sa largeur en suivant le méridien au centre du lac..... 17½ "

Contour du lac, suivant la carte publiée par le commissaire des terres de la couronne, Québec, en 1880..... 85 "

Superficie du lac d'après E. E. Taché, sous-commissaire des terres de la Couronne, Québec..... 365 40 "



es de naviga-  
ir ces écluses.

Pieds.	Tonnage des navires.
12	1,000
9	700
9	750
9	700
12	1,000
7	600
6½	230
4½	250
9	700
9	700
9	700
6	550
17½	1,000
6½	220
4½	80
6	2,000
2	Pour passer plusieurs navires.

ux, nos 4, 5,  
lics, 1867 à  
eur, jusqu'à  
de 1887.

, en droite  
t à 110 97  
may.

il. sta.

“

“

“

“

L'élevation de son niveau au-dessus de la mer, d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de Québec, en date du 8 mars 1881..... 278 pieds.

L'élevation de son niveau au-dessus de la mer, d'après la carte régionale de 1880 ..... 300 “

Élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après Richardson, à l'embouchure de la rivière Ashuapmouchouan, en juin 1870..... 293 “

On dit que la profondeur du lac est généralement de 3 pieds à un mille du rivage, qu'elle varie de 12 à 54 pieds en gagnant le large sur une distance de 1½ mille à 3 milles du rivage, et qu'elle est de 60 pieds vers le milieu du lac..... 3 à 60 pds.

Voir la note S, partie III, annexe n° 8 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882.

Bouchette, dans son dictionnaire topographique, représente la profondeur du lac comme étant de 240 pieds au centre.

En 1884, M. Joseph Roza, l'ingénieur dirigeant des travaux dans le district du Saguenay, ayant reçu instruction de constater la profondeur du lac vers le centre, dit dans une lettre adressée au député du ministre des travaux publics, en date du 18 juin 1884, que la plus grande profondeur du lac est de 225 pieds; et que la profondeur moyenne varie de 72 à 90 pieds dans la partie la plus profonde du lac.

Au printemps, les eaux du lac montent de 15 à 34 pieds au-dessus du niveau d'hiver, et cela dans l'espace de quinze jours.

En automne, elles montent subitement de 3 à 4 pieds, durant les grands vents, mais seulement pour peu de temps.

Les inondations du printemps retardent considérablement la culture sur de grandes étendues de terres, autour du lac, ce qui a fait le sujet de nombreuses plaintes.

Sa Grandeur Mgr Racine, évêque de Chicoutimi, dans une lettre (n° 10,666) en date du 29 décembre 1880, à sir Hector L. Langevin, ministre des travaux publics, dit que l'écoulement des eaux du lac a beaucoup diminué depuis que le gouvernement a fait construire une glissoire et des digues à la tête de la "Petite-Décharge," et il demande en conséquence au gouvernement d'améliorer l'autre issue appelée la "Grande-Décharge."

Il a été accédé à cette demande, et les améliorations requises sont en voie d'exécution.

*Exploration hydrographique.*

Vers le commencement de juillet 1883, par ordre du ministre des Travaux publics, une exploration hydrographique du lac Saint-Jean a été commencée dans le but d'aviser aux moyens à prendre pour améliorer la navigation de ce lac; elle a été discontinuée avant l'hiver pour ne pas excéder la dépense autorisée.

*Les vents.*

Les vents du nord-ouest et du sud-ouest sont ceux auxquels le lac est le plus exposé.

*La glace.*

La glace commence à se former en novembre, et après le 10 décembre elle est devenue assez épaisse sur le lac pour permettre aux plus grosses charges d'y passer en sûreté.

La glace commence à disparaître sur les bords du lac vers le milieu d'avril. Il en est complètement libre vers le 12 de mai.

*Le lit du lac.*

Le lit du lac, suivant sir William Logan, et M. Richardson, un de ses aides, est formé d'une pierre calcaire qui s'élève à la surface sur la rive ouest.

Une description complète de la formation géologique de la région du lac Saint-Jean est donnée dans le rapport de la Commission géologique du Canada, depuis son commencement jusqu'à l'année 1863, où il fut publié. Voir les extraits dans la note H, partie III, annexe n° 8, Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Pour plus amples détails relativement au climat, au sol, aux forêts, établissements, etc., des régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, voir l'annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

*Débordement du lac Saint-Jean.*

M. Thomas Guerin, un des ingénieurs du département des travaux publics, qui a consacré bien des années à l'étude de questions relatives à la science hydraulique, a été chargé, en 1885, de calculer la quantité d'eau fournie au lac par ses tributaires, pour qu'il puisse être suggéré un moyen de diminuer le débordement, et l'inondation des terres fertiles aux alentours du lac Saint-Jean, qui est la conséquence de ce débordement. Il a fini son examen durant l'automne de 1886, mais n'a pas encore sondé le lac.

N° 13.—ROUTE D'EAU.

Depuis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean, d'après la carte de l'Amirauté corrigée jusqu'à 1871, et celle qui a été publiée à Québec en 1880 par le département des terres de la couronne.

Nom des places.	DISTANCE EN MILLES.		Largeur de la rivière Saguenay en milles.		Sur quel côté de la rivière Saguenay.	Profondeur au milieu de la rivière Saguenay à la basse marée.	Monillage.	Observations.
	Par la carte imprimée.		en milles.					
	Marins.	Statut.	Marins.	Statut.				
Tadoussac.....	0-00	0-00	0-75	0-86	Côté N. E.....	En brasses. 104	Mouillage.	Les côtes en arrière ont 400 pieds de hauteur.
Anse-à-l'Eau.....	0-50	0-58	0-80	0-92	d.....	88	do	Les côtes en arrière ont 1,080 pieds de hauteur.
Anse-à-la-Barque.....	1-00	1-10	1-00	1-16	d.....	100	do	
Baie et rivière Saint-Etienne.....	10-50	9-00	1-15	1-32	Côté S. O.....	50	do	
Rivière Sainte-Marguerite.....	.....	13-00	1-00	1-15	Côté N.....	72	do	
Iles-St-Louis (pointe inférieure).....	17-00	24-90	1-30	1-50	à m. de la rive S.....	39	do	
Iles-Saint-Barthélemy.....	18-00	16-50	1-20	1-38	Près de la rive N.....	39	do	
Rivière Petit-Saguenay.....	.....	18-50	1-30	1-50	Côté S.....	98	do	
Anse du Cap-Espérance.....	24-00	21-80	2-50	2-88	do	118	do	
Cap Écrite.....	.....	23-00	2-00	2-30	Côté S. O.....	.....	.....	
Cap Écrite.....	30-00	28-50	0-90	1-01	Côté S.....	146	.....	Les côtes en arrière sont de granit syénitique et de 1,560 pieds de hauteur.
Pointe-Trinité.....	.....	32-78	1-70	1-96	Côté N.....	145	.....	
Tableau.....	.....	35-00	1-30	1-50	Côté S.....	142	.....	
Descente-des-Femmes.....	42-00	40-20	1-50	2-18	Côté N.....	118	Monillage.	Côtes de granit syénitique et de gneiss.
Cap-à-l'Est.....	47-50	45-00	1-80	2-07	do	118	.....	
Mi-ch. entre C. à l'E. et C. à l'O.....	47-00	45-00	.....	.....	do	.....	.....	
Cap-à-l'Ouest ou pd. de la Baie des Ha! Ha!.....	.....	46-60	1-80	2-07	do	80	do	Vis à-vis le Cap-à-l'Ouest.
Tête de la Baie des Ha! Ha!.....	.....	52-40	1-20	1-38	Dans le chenal.....	80	.....	
Petits-Ilets.....	55-00	50-00	2-50	2-88	Côté O.....	5	do	
Pointe-aux-Roches.....	57-00	55-90	1-60	1-84	Côté N.....	60	do	
Chicotimi.....	65-00	63-25	1-50	1-73	do	3 1/2	do	
Chicotimi.....	.....	71-25	0-45	0-72	Côté S.....	2	do	De Chicoutimi à Terres-Rompues, la largeur de la rivière varie de 3 à 4, 2 et 5 dixièmes de mille statistaire.
Rivière Chicoutimi.....	.....	72-22	0-40	0-46	do	.....	.....	
Riv.-des-Vases, Terres-Rompues.....	.....	77-22	0-20	0-23	Côté N.....	2 à 1	.....	
.....	.....	67-15	à 0-50	à 0-58	.....	.....	.....	
Rivière Shipshaw.....	.....	68-02	0-40	.....	do	.....	La mer m. jusqu'ici.	Des Terres-Rompues au lac Saint-Jean, il y a de nombreux rapides.
Rivière-aux-Sables.....	.....	69-76	.....	.....	Côté S.....	.....	.....	
Grand Remous ou rivière des Aulnaies, près la ligne du canton Kinogami.....	.....	73-02	0-50	0-56	Côté N.....	do	.....	

du lac Saint-Jean, depuis son débouché dans la note de 1852. Les établissements établis en 1858 du Rap.

publiques, qui a été drainée, a été tributaire, a été inondation de ce débouché encore sondé

N° 13.—Route d'eau depuis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, etc.—Fm.

Noms des places.	DISTANCE EN MILLES.		Largeur de la rivière Saguenay en milles.		Sur quel côté de la rivière Saguenay.	Profondeur au milieu de la rivière Saguenay à la basse marée.	Mouillage.	Observations.
	Par le routier imprimé.		Par la carte.					
	Marins.	Statut.	Marins.	Statut.				
Rivière Duclou	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rivière Gervais	.....	.....	76 50	87 97	Côté N	En brasses.	.....	.....
Jonction de la Grande et Petite	.....	.....	82 58	94 97	do	do	.....	.....
Décharge	.....	.....	86 28	99 22	Entre N. et S.	do	.....	.....
Embouchure de la Petite-Dé-	.....	.....	96 50	110 97	Extrémité N.-E.	do	.....	.....
charge, pied du lac St-Jean.	.....	.....	97 58	112 22	du lac	do	.....	.....
Embouchure de la Grande-Dé-	.....	.....	119 32	137 22	Extrémité N.-O.	do	.....	.....
charge, pied du lac St-Jean.	.....	.....	118 02	135 72	du lac	do	.....	.....
Rivière Mistassini, <i>via</i> Grande-	.....	.....	113 45	130 47	Côté le plus au nord du lac	do	.....	.....
Décharge	.....	.....	.....	.....	Ext. S.-O. du lac	do	.....	.....
Rivière Mistassini, <i>via</i> Petite-	.....	.....	.....	.....	Rive S.	do	.....	.....
Décharge	.....	.....	.....	.....	do	do	.....	.....
Rivière Peribonca, <i>via</i> Petite-	.....	.....	.....	.....	do	do	.....	.....
Décharge	.....	.....	.....	.....	do	do	.....	.....
do Chomouchonan <i>via</i> do	.....	.....	118 23	135 97	do	do	.....	.....
do Onistachonan, <i>via</i> do	.....	.....	113 02	129 97	do	do	.....	.....
do Metabetchouan, <i>via</i> do	.....	.....	107 80	123 97	do	do	.....	.....

NOTE.—Les distances mesurées sur la carte de l'Amirauté sont correctes. Celles qui sont données par le routier du Saint-Laurent publié en 1880, depuis la baie Saint-Etienne jusqu'à Chicoutimi, paraissent comprendre ¼ de mille depuis Tadoussac jusqu'à l'embouchure du Saguenay.

N° 14.—  
bat  
la r

1840	.....
1841	.....
1842	.....
1843	.....
1844	.....
1845	.....
1846	.....
1847	.....
1848	.....
1849	.....
1850	.....
1851	.....
1852	.....
1853	.....
1854	.....
1855	.....
1856	.....
1857	.....
1858	.....
1859	.....
1860	.....
1861	.....
1862	.....
1863	.....
1864	.....
1865	.....
1866	.....
1867	.....
1868	.....
1869	.....
1870	.....

1871	.....
1872	.....
1873	.....
1874	.....
1875	.....
1876	.....
1877	.....
1878	.....
1879	.....
1880	.....
1881	.....

1882	.....
1883	.....
1884	.....
1885	.....
1886	.....

• E  
Grosse-Il  
Vo  
gation à  
N. E  
Lady Elg  
du fret.

N° 14.—TABLEAU indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1886, inclusivement.

Année.	Nombre de voyages.	Tonnage.	Equipage.	Steamers.
1840.....	2	524	40	Unicorn.
1841.....	1	282	20	do
1842.....	1	250	20	North America.
1843.....	5	1,830	120	do et Alliance.
1844.....	4	1,185	90	Alliance.
1845.....	5	861	95	Pocahontas.
1846.....	6	1,128	112	Lady Colborne.
1847.....				
1848.....	3	1,620	60	Alliance.
1849.....	9	1,035	135	Rowland Hill.
1850.....	9	1,035	135	do
1851.....	9	1,035	135	do
1852.....	9	1,035	135	do
1853.....	15	2,145	225	Saguenay.
1854.....	15	2,145	225	do
1855.....	15	2,145	225	do
1856.....	15	2,145	225	do
1857.....	15	2,145	225	do
1858.....	15	2,145	225	do
1859.....	15	2,145	225	do
1860.....	15	2,145	225	do
1861.....	19	5,320	570	Magnet.
1862.....	19	5,320	570	do
1863.....	19	5,320	570	do
1864.....	21	5,880	630	do
1865.....	21	5,880	630	do
1866.....	31	8,505	930	do et Champion.
1867.....	54	27,706	2,085	do et Union.
1868.....	42	19,880	1,560	do
1869.....	77	36,593	2,255	do
1870.....	84	39,526	2,395	Advance, St. George, Magnet, Union et Clyde.
1871.....	89	41,568	2,585	do do
1872.....	80	30,155	1,630	Union et Clyde.
1873.....	14	3,100	280	St. George, Clyde, Union, Saguenay.
	91	77,208	2,730	
1874.....	81	71,148	2,400	Saguenay, Union, St. Lawrence.
1875.....	88	76,866	2,640	do do
1876.....	90	81,115	2,700	do do
1877.....	96	82,356	2,880	do do
1878.....	106	92,861	3,180	do do
1879.....	78	72,929	2,340	do et St. Lawrence.
1880.....	77	73,983	3,250	do do
1881.....	100	69,598	3,500	do Union, St. Lawrence et Chicoutimi.
1882.....	67	66,959	2,880	do et St. Lawrence.
1883.....	78	70,256	3,120	do et Union.
1884.....	85	70,095	3,400	do do
1885.....	78	60,337	3,110	St. Lawrence, Union et Druid.
1886.....	106	68,193	4,457	St. Lawrence, Union et Magnet.

\* En 1847 les bateaux à vapeur étaient employés au service de transport des immigrants de la Grosse-Île à Montréal.

Voir n° 72,680, daté du 24 novembre 1886, de A. Gaboury, secrétaire de la Compagnie de Navigation à la vapeur du Saint-Laurent, Québec.

N.B.—Entre 1840 et 1860 les steamers Admiral, Lord Sydenham, Princess Royal, Dorchester, Lady Elgin et Mayflower ont aussi fait quelques voyages à la Baie des Ha! Ha! avec des passagers et du fret.

N° 15. — TABLEAU des navires d'outremer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1886, inclusivement, donnant le nombre des navires, leurs tonnages et équipage, pour chaque année et chaque port.

Année.	Chicoutimi.			Tadoussac.			Les Escoumains.			Saut-au-Cochon.		
	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi. page.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi. page.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi. page.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi. page.
1840.....												
1841.....												
1842.....												
1843.....												
1844.....												
1845.....												
1846.....												
1847.....												
1848.....												
1849.....												
1850.....												
1851.....												
1852.....	45	19,908	617									
1853.....	23	10,478	329									
1854.....	23	13,738	358									
1855.....	9	5,771	169									
1856.....	16	12,235	285									
1857.....	21	13,490	324									
1858.....	13	8,749	232									
1859.....	28	14,534	406									
1860.....	31	15,853	475									
1861.....	31	21,599	541									
1862.....	13	10,758	263									
1863.....	21	12,244	310									
1864.....	19	12,395	310									
1865.....	18	14,767	385									
1866.....	28	19,812	533									
1867.....	13	7,892	174									
1868.....	17	12,301	304									
1869.....	25	17,215	383	18	11,275	254	8	8,215	246			
1870.....	15	11,355	243	6	4,928	101						
1871.....	15	11,714	242	4	2,057	50						
1872.....	34	22,077	494	1	531	12						
1873.....	31	19,826	458	3	1,715	38						
1874.....	44	25,270	620	7	3,170	79	6	3,127	76	1	498	14
1875.....	34	17,266	442	5	2,021	57	1	654	14	6	3,275	77
1876.....	28	15,682	379	3	776	29	5	1,214	61	3	1,454	35
1877.....	27	18,093	398	5	3,215	73	1	271	91	8	4,441	101
1878.....	34	23,375	505	7	2,735	77	5	1,752	59	8	3,745	102
1878.....	34	18,180	420	6	2,583	67	.....	.....	.....	5	3,631	73
1879.....	34	18,180	420	6	2,583	67	.....	.....	.....	5	3,631	73
1880.....	42	23,907	543	4	1,855	48	7	2,578	80	10	4,494	117
1881.....	34	19,584	431	8	4,104	96	8	3,971	104	7	3,777	85
1882.....	29	17,614	372	2	1,149	26	7	3,424	92	5	2,994	62
1883.....	36	20,831	452	4	2,306	52	4	1,729	36	10	4,512	115
1884.....	33	17,058	384	3	2,007	43	11	5,256	135	7	3,298	81
1885.....	36	21,946	428	6	2,326	59	2	789	20	8	4,250	95
1886.....	26	13,575	289	14	7,353	147	2	1,140	21	10	4,415	94

Voir n° 73,085, daté du 7 décembre 1886, de l'honorable J. G. Blanchet, percepteur des douanes, Québec. Pour plus amples détails voir l'annexe n° 8, du Rapport Général des Travaux publics, 1867-1882.

N° 5.—

Détroit  
Québec.Pied du  
Tête du  
Pointe-à-  
Port-Ar-  
Lac She-

Pied de

Tête de

Angle N  
des BLe t  
ParChe  
Pou

voir les

Chamb

En

bâti s

Owen S

Supérie

Un

durant

lac Hur

erreur c

deux pa

l'accide

autre sa

N° 16.—FLEUVE SAINT-LAURENT ET ROUTE DAWSON.

N° 5.—Du Déroit de Belle-Ile à Port-Arthur (Prince-Arthur's Landing), sur la côte nord du lac Supérieur, et jusqu'à Winnipeg.

De	A	Sections de la voie.	Milles statutaires.	
			Inter-mé-diaires.	Total jusqu'au Déroit de Belle-Ile.
Déroit de Belle-Ile .....	Québec .....	Golfe et fleuve Saint-Laurent	826	826
Québec .....	Pied du Saut-Ste-Marie ...	Fleuve et lacs du Saint-Laurent	1,160	1,986
Pied du Saut-Ste-Marie...	Tête du Saut-Ste-Marie.....	Canal du Saut Sainte-Marie.....	1	1,987
Tête du Saut-Ste-Marie...	Pointe-aux-Pins.....	Rivière Sainte-Marie.....	7	1,994
Pointe-aux-Pins.....	Port-Arthur .....	Lac Supérieur .....	270	2,264
Port-Arthur .....	Lac Shebandowan .....	Route Dawson, par terre.....	45	2,309
Lac Shebandowan .....	Pied du lac La Pluie .....	Route Dawson, en suivant la chaîne des lacs et portages.	192	2,501
Pied de la riv. La Pluie..	Tête de la rivière La Pluie.	Route Dawson, en passant par le canal de Fort-Frances ...	1	2,501½
Tête de la riv. La Pluie.	Angle Nord-Ouest du lac des Bois .....	Route Dawson, par la rivière La Pluie et le lac des Bois..	119½	2,621
Angle Nord-Ouest du lac des Bois.....	Fort-Garry, Winnipeg. ....	Route Dawson, par terre.....	96	2,716

Le trajet, par bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de... 532 milles statutaires.  
 Parcours de la route Dawson, chaîne de lacs et portages de Port-Arthur à Fort-Garry, Winnipeg ..... 452 do do  
 Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Port-Arthur à Winnipeg ..... 430 do do  
 Pour les détails sur la route entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, à Fort-Garry (Winnipeg), voir les rapports de S. J. Dawson, I. C., 20 avril 1868, et du 1er mai 1869, imprimés par ordre de la Chambre des communes du Canada, en 1868 et 1869.

En 1884, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a mis trois puissants vapeurs bâtis sur le Clyde, et éclairés à l'électricité, l'*Algoma*, l'*Alberta* et l'*Athabaska*, sur la route entre Owen Sound, sur le lac Huron, par le canal du Saint-Sainte-Marie, et le Port-Arthur, sur le lac Supérieur.

Un de ces vapeurs, l'*Algoma*, propulseur de 1,153 tonneaux nets, fut détruit, le 7 novembre 1885, durant une tempête de neige et de vent sur le lac Supérieur, pendant son voyage de Owen-Sound, lac Huron, à Port-Arthur, lac Supérieur. Il échoua sur la rive sud de l'île-Royale, par suite d'une erreur de jugement, selon toute apparence. Huit passagers et trente hommes de l'équipage périrent; deux passagers et douze hommes de l'équipage furent sauvés. L'assiette du vaisseau au moment de l'accident était 7 pds 2 pcs en avant et 13 pds 4 pcs en arrière. Le vapeur était évalué à \$25,000, outre sa cargaison de \$17,000.

les ports des  
 inclusivement,  
 que année et

ut-au-Cochon.

b. Tonnag  
 a- enregis-  
 s. tré. Equi-  
 page.

1	498	14
6	3,275	77
3	1,454	35
8	4,411	101
8	3,745	102
5	3,631	73
10	4,494	117
7	3,777	85
5	2,994	62
10	4,512	115
7	3,288	81
8	4,250	95
10	4,415	94

teur des douanes,  
 aux publics, 1867-

N° 17.—TABLEAU des distances approximatives entre divers points, depuis l'embouchure de la rivière Rouge, à la tête du lac Winnipeg, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord, ou cours principal de la Saskatchewan, dans la direction du pied du lac, et, de là, en suivant la Saskatchewan, jusqu'au Fort-Edmonton, d'après les cartes publiées en 1878, 1880, etc.

Nom des localités.	Distances inter-médiaires.	Distances totales de l'embouchure de la R. Rouge.
<i>Lac Winnipeg.</i>		
	Milles.	Milles.
1. De l'embouchure de la rivière Rouge à celle de la Saskatchewan, ou de la tête du lac Winnipeg jusqu'au Grand-Rapide, dans la direct. du pied du lac..	260	260
<i>Saskatchewan-Nord ou cours principal de la Saskatchewan.</i>		
2. De l'embouchure de la Saskatchewan, sur le lac Winnipeg, au Grand-Rapide, jusqu'au pied du lac des Cèdres .....	20	
3. Du pied à la tête du lac des Cèdres .....	30	
4. De la tête du lac des Cèdres à Cumberland-House .....	115	
5. De Cumberland-House au rapide de Tobin .....	52	
6. Du rapide de Tobin à Fort-à-la-Corne .....	92	
7. Du Fort-à-la-Corne aux "Fourches," Saskatchewan-Nord et Sud.....	14	
8. Des "Fourches" de la Saskatchewan au rapide de Cole.....	9	
9. Du rapide de Cole à Carlton-House.....	71	
10. De Carlton-House à Battleford, sur la ligne proj. du c. de fer C. du Pacifique.	110	
11. De Battleford à Fort-Pitt .....	96	
12. De Fort-Pitt à Fort-Saskatchewan.....	185	
13. De Fort-Saskatchewan à Fort-Edmonton .....	20	
		813
Total de l'embouc. de la rivière Rouge au Fort-Edmonton, env. 30 milles en amont de l'intersection de la ligne projetée du ch. de fer C. du Pacifique .....		1,073

Voir pages 392 à 395, note A, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

#### N° 18.—OBSERVATIONS:

Entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton, trois vapeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson font le service; l'un deux fait le trajet entre la rivière Rouge et la Grande-Chute, près du lac Winnipeg. Les navires ne peuvent franchir cette chute. A ce point la compagnie a construit un tramway long d'environ quatre milles, ce qui nécessite le transbordement des passagers et du fret.

Un deuxième vapeur voyage depuis le haut des chutes jusqu'à Carlton-House, 400 milles.

Un troisième vapeur complète le trajet de ce point à Fort-Edmonton, 410 milles. Le trajet total est de 1,073 milles, et il se fait, dit-on, en quinze jours à peu près.

A l'époque des eaux basses, on n'a, dit-on, que trois à quatre pieds d'eau, et même moins.

Pour plus amples détails, voir l'annexe, page 65, du Rapport du ministre des Travaux publics, 1879-80, n° 11,090.

Pour les distances entre le Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing) et Winnipeg, et de là vers l'ouest par le chemin de fer Canadien du Pacifique, voir l'annexe n° 30, Parties III et IV du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882; voir aussi les tables comparatives des distances de Liverpool, Angleterre, sur l'Atlantique, à Yokohama, Japon, sur le Pacifique, par les routes océaniques et de chemins de fer, les plus courtes, Partie IV de cet annexe.



N° 19.—COURS ET NAPPES D'EAU NAVIGABLES—Manitoba et Territ. du Nord-Ouest.

Noms des lacs et rivières.	Longueur.	Longueur moyenne.	Profondeur moyenne.	Observations.
	Milles.	Pieds.	Pieds.	
Lac Winnipeg .....	300	.....	.....	Le bateau à vapeur <i>Anson Northup</i> inaugura la navigation à vapeur sur cette rivière en 1859.  Voir n° 18. Le bateau à vapeur en fer <i>Lily</i> , appartenant à la Compagnie de la Baie-d'Hudson, fait la desserte de cette rivière depuis 1877.
Lacs Manitoba et Winnipegosis....	230	.....	.....	
Rivière Rouge (limites du Manitoba)	90	.....	.....	
Rivière Assiniboine .....	350	150	4	
Rivière Souris (probable) .....	120	100 à 135	2 à 3½	
Lac et rivière Qu'Appelle .....	200	70 à 100	2 à 4½	
Lac Long .....	40	.....	.....	
Riv. Saskatchewan (tronc princp.)	400	.....	.....	
“ “ (branche Nord)	800	.....	.....	
“ “ (branche Sud)	1,000	750 à 2,000	5 à 8	
Lac et rivière Athabaska .....	500	900	.....	
Rivière de la Paix .....	700	.....	.....	
Riv. Mackenzie et lac des Esclaves.	1,500	1,200 à 3,000	20 à 300	
Le Petit Lac des Esclaves .....	75	.....	.....	

N° 20.—RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

EXTRAIT DE L'OUVRAGE DE MACOUN SUR LE MANITOBA ET LE GRAND NORD-OUEST, PUBLIÉ EN 1882.

Une évaluation approximative du débit, en pieds cubes, des bras nord et sud et du cours principal de la Saskatchewan, évaluation faite par le professeur H. Y. Hind. en 1858, donne les résultats suivants :

	Pieds cubes par heure.
Branche Sud .....	123,425,616
Branche Nord.....	91,011,360
Rivière Saskatchewan à Fort-à-la-Corne.....	214,441,290
“ “ près de la rivière aux Cerfs....	206,975,000

Pour les détails au sujet de la Saskatchewan, voir pages 392 à 395 du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour plus amples informations sur la rivière Saskatchewan, voir le Rapport fait par le professeur H. Y. Hind et publié par ordre de la législature du Canada en 1859,

is l'embou-  
d-Rapide, à  
katchewan,  
an, jusqu'au

Distances  
totales  
de l'em-  
bouchure  
de la  
R. Rouge.

Milles.

280

813

1,073

1867 à 1882.

apeurs de la  
ajet entre la  
ne peuvent  
long d'envi-  
a fret.  
arleton-House,

n, 410 milles.  
s à peu près.  
eau, et même

istre des Tra-

et Winnipeg,  
l'annexe n°  
1882 ; voir  
l'Atlantique,  
ns de fer, les

N° 21.—Noms des navires qui ont fréquenté les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest en 1878 et 1879, d'après l'ouvrage de Macoun publié en 1882.

Nom du navire.	Nom de la rivière ou du lac qu'il fréquente.	Navire canadien ou américain.	Observations.
Alpha .....	Assiniboine et R. Rouge infér....	Canadien .....	Appartient à la compagnie dite: "Winnipeg and Western Transportation Company.
Cheyenne .....	do .....	do .....	
Swallow .....	Riv. Rouge infér.	do .....	
Prince Rupert.....	do .....	do .....	Appartient à la Compagnie de la Baie-d'Hudson.
Keeewatin .....	do .....	do .....	
Ellen .....	do .....	do .....	
Colville .....	Lac Winnipeg....	do .....	
Northcote .....	Saskatchewan...	do .....	
Lilly .....	do .....	do .....	do do do
Marquette .....	Assiniboine .....	do .....	
Manitoba .....	Rivière Rouge...	Américain .....	Appartient à la Compagnie de transport de Kittson ou de la Rivière-Rouge; cette compagnie possède aussi quatorze barges de 1,900 tonneaux.
Dakota .....	do .....	do .....	
Selkirk .....	do .....	do .....	
Minnesota .....	do .....	do .....	
Grandin .....	do .....	Indépendant.....	Appartient à la grande ferme Grandin.

Voir annexe n° 8, page 392 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

## N° 22.—PORT-NELSON.

EXTRAIT DE L'OUVRAGE DE MACOUN SUR LE MANITOBA ET LE GRAND NORD-OUEST PUBLIÉ EN 1882.

Port-Nelson est de quatre-vingts milles, environ, plus rapproché de Liverpool que New-York (en passant par le détroit d'Hudson). Il se trouve à l'embouchure d'un fleuve parfaitement navigable, déchargeant un volume d'eau double de ceux des bras nord et sud réunis de la Saskatchewan, et qui se jette dans la mer par une dépression étroite des Laurentides, dont la chute est d'environ vingt pouces au mille, ou, en chiffres ronds, de sept cents pieds, sur un parcours d'un peu plus de quatre cents milles statistiques, à partir du point où il débouche du lac Winnipeg.

En outre, Port-Nelson est presque à la même distance que Québec de Toronto, de la lisière d'une vaste région fertile, au nord-ouest, dont la superficie dépasse deux cents millions d'acres.

Depuis plus de deux cents ans, de deux à cinq voiliers en moyenne, fréquemment escortés par des vaisseaux de guerre, sont partis d'Europe et d'Amérique à destination de Port-Nelson, ou autres ports de la baie d'Hudson, et sont revenus pendant la même saison, avec des cargaisons, par la seule voie praticable, le détroit d'Hudson.

Pour les détails sur la voie de navigation des régions arctiques et de la baie d'Hudson, voir l'annexe n° 8, pages 390 à 392, du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Voir aux pages 398 à 405 du même rapport, les notes sur les régions arctiques et la route de la baie d'Hudson.

En 1884, 1885 et 1886, un bateau à vapeur le "Neptune" en 1884, et le "Alert", en 1885 et 1886, a été envoyé à la baie d'Hudson par le gouvernement fédéral, pour y constater quelle est la durée de la navigation ainsi que les moyens d'entrée et de sortie pour les bâtiments fréquentant cette baie.

Le rapport  
1. C  
empêch  
2.  
ne sont  
le 1er ju  
3. C  
sérieux,  
l'ou  
hélice, c  
à surfac  
un temp  
de char  
l'on eut  
Le  
nière ex  
fédéral, l

N° 23.—

Nor

Amazones...  
Mississippi...  
Saint-Laure  
Niagara.....  
Ganges.....  
Nil.....  
Ohio, à Wh  
Thames.....  
Rhône.....  
Rhin.....  
Ottawa (Gr  
Riv. des Fra

Voir ra  
l'Ontariois.

Le lieutenant Andrew R. Gordon, M. R., commandant de l'expédition, dit, dans son rapport de 1885, sur les voyages qu'il a faits en 1884 et 1885 :—

1. Que dans son opinion, la température des détroits est telle qu'elle peut y empêcher la navigation, de novembre à avril inclusivement.

2. Qu'il est raisonnable de croire, que, durant les années ordinaires, les glaces ne sont pas assez brisées pour permettre le passage des vaisseaux-marchands avant le 1er juillet.

3. Que si un vaisseau réussit à y pénétrer, en juillet, il ne court pas de risque sérieux, mais qu'il pourra être retardé plus ou moins suivant les années.

Pour les expéditions de 1885 et de 1886, on se servit du bateau à vapeur, à hélice, de Sa Majesté, le "Alert," d'environ 700 tonneaux, avec engins condenseurs à surface, de 50 forces de chevaux et d'une vitesse d'environ  $5\frac{1}{2}$  nœuds à l'heure, par un temps calme, ou une vitesse moyenne de 6 nœuds, en consommant 4 à 6 tonnes de charbon par jour. Au milieu des banquises de glace, on n'alluma qu'un feu et l'on eut une vitesse de 4 nœuds, en consommant 2 tonnes de charbon par jour.

Le 23 juin fut la date fixée pour le départ du "Alert" de Halifax, pour la dernière expédition, dont le rapport, sera soumis à la prochaine session du parlement fédéral, 1887.

N° 23.—TABLEAU DES PRINCIPALES RIVIÈRES du monde, comparées avec le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Outaouais.

Noms.	Etendue de drainage en milles carrés.	Longueur en milles.	Débit en pieds cubes par seconde.			Autorité.	
			Aux eaux basses.	Moyenne.	Aux eaux hautes.		
Amazones.....	2,400,000	4,000	.....	.....	1,700,000	Encyclopædia Britannica	
Mississippi.....	1,228,000	4,400	447,200	.....	1,270,000	C. Ellet, fils.	
Saint-Laurent.....	565,000	2,600	.....	900,000	.....	A. J. Russell, écr.	
Niagara.....	237,300	.....	370,569	389,000	406,000	Rapp. de l'Etat de N.-Y.	
Ganges.....	432,000	1,680	86,300	207,000	494,200	Sir O. Lyell.	
Nil.....	520,200	2,240	23,100	220,000	.....	Encyclopædia Britannica	
Ohio, à Wheeling.....	25,000	.....	1,400	.....	280,277	C. Ellet, fils.	
Thames.....	5,000	215	1,330	.....	7,900	Encyclopædia Britannica	
Rhône.....	38,000	560	7,000	.....	21,000	204,000	D'Aubuisson.
Rhin.....	88,000	700	13,400	33,700	164,000	do	
Ottawa (Grenville)....	80,900	700	35,000	85,000	150,000	Explorat. de l'Outaouais.	
Riv. des Français.....	4,700	.....	9,500	.....	.....	do	

Voir rapport de T. C. Clarke, I. O., 2 janvier 1860, sur son exploration pour la canalisation de l'Outaouais.

## N° 24.—Comparaison des routes de l'Outaouais et du Saint-Laurent.

No.	Nom de la route.	Distances—Chicago à Montréal.				Ascension et descente par les écluses.		
		Lacs.	Rivière.	Canal.	Total.	En montant.	En descendant.	Total.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1	Canal Welland.....	1,145	132	71	1,348	.....	535	535
2	Toronto et Baie Georgienne.....	775	155	120	1,050	130	675	805
3	Rivière des Français et de l'Ottawa, suivant le projet de Walter Shanly. *.....	575	347	58	980	83	615	698

\* N.-B.—Le coût probable des travaux à faire suivant le projet de Walter Shanly est de \$24,000,000, le coût de l'élargissement du canal Lachine et des autres canaux sur la route, y compris.

T. C. Clarke évalue le coût total, suivant son projet, à \$12,000,000, à part de l'élargissement du canal Lachine.

Voir annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, 1867-82.

Laurent.

ension et descente  
ur les écluses.

En des- cendant.	Total.
Pieds.	Pieds.
535	535
676	805
615	698

st de \$24,000,000,  
ris.  
élargissement du

---

ANNEXE No 24.

PARTIE II.

TABLES DES DISTANCES, ETC., ETC.

ROUTES DE L'OCÉAN

ENTRE LES

Principaux Ports du Canada et des Etats-Unis dans  
L'Amérique du Nord,

ET CEUX DES

PAYS ÉTRANGERS.

---

---

N° 1

2.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

13.

14.

ANNEXE No 24—*Suite.*

## PARTIE II.

## SOMMAIRES DES TABLES DES DISTANCES.

- N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.
- 2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.
- 6.—Distances jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Portland, Etat du Maine, et Québec.
- 7.—Des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à Galway, à Liverpool, au Hâvre, à la Havane et à Rio-Janciro.
- 8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.
- 9.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Couchant, ou à l'Amérique du Nord, aux Antilles, à l'Amérique du Sud, à l'Asie, etc.
- 10.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant ou à l'Inde, la Chine, le Japon et l'Australie, par voie de terre.
- 11.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant, par le Cap de Bonne-Espérance.
- 12.—Tableau des latitudes et des longitudes des principaux ports canadiens.
- 13.—Grand cercle ou distances en ligne directe des principaux ports de l'Amérique du Nord et de Terre-Neuve à l'Angleterre et au Japon.
- 14.—Définition du mille géographique ou marin et du mille statutaire.

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec.....	Saguenay.....	Fleuve Saint-Laurent.....	106	122
Saguenay.....	Pointe-au-Père.....	do .....	53	61
Pointe-au-Père.....	Phare, extrém. ouest d'Anticosti.	do .....	176	202
Extr. ouest d'Anticosti	Cap Whittle, côte du Labrador..	Golfe Saint-Laurent.....	175	201
Cap Whittle.....	Phare de Belle-Ile, entrée est du détroit .....	do .....	209	240
Belle-Ile.....	Malin-Head, nord de l'Irlande....	Océan Atlantique.....	1,750	2,013
Malin-Head.....	Liverpool .....	Océan Atl. et mer d'Irlande	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, <i>via</i> Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.			2,661	3,060

N° 2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur—Fond-du-Lac—à Québec.....	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.....	2,661	3,060
(S.M.C.) Total depuis tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.....	4,016	4,618
La route du détroit de Belle-Ile comparée à celle du Cap Race est plus courte de....	158	182

N.B.—Le détroit de Belle-Ile a 80 milles de longueur et 14 milles de largeur, en moyenne.

N° 3.—

Québec.  
Saguenay.  
Pointe-au-Père.  
Métis.....  
Cap Ste-  
Cap de l-  
Pointe d-  
Cap des  
Cap St-  
Cape Ra-  
Malin-He-  
Total de  
l'Irlande

N° 4.—

De la tête  
De QuébecTotal de  
HeadN.B.—La  
long

N° 5.—

De Port-  
De QuébecTotal de  
HeadN.B.—La  
long



N° 3.—De Québec à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec.....	Saguenay.....	Fleuve Saint-Laurent...	106	122
Saguenay.....	Pointe-au-Père.....	do.....	53	61
Pointe-au-Père.....	Pointe-Métis.....	do.....	22	25
Métis.....	Cap Ste.-Anne-des-Monts...	do.....	71	82
Cap Ste.-Anne-des-Monts....	Cap de-la-Madeleine.....	do.....	46	53
Cap de-la-Madeleine.....	Pointe de la Renommée.....	do.....	29	33
Pointe de la Renommée.....	Cap des Rosiers.....	do.....	25	29
Cap des Rosiers.....	Cap St-Pierre-de-Miquelon	Golf Saint-Laurent.....	343	394
Cap St-Pierre-de-Miquelon.	Cap Race.....	Océan Atlantique.....	131	152
Cape Race.....	Malin-Head.....	do.....	1,800	2,070
Malin-Head.....	Liverpool.....	do et mer d'Irlan.	192	221
Total depuis Québec jusq'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.....			2,819	3,242

N° 4.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur, Fond-du-Lac, à Québec.....	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.....	2,819	3,242
<b>Total</b> depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.....	4,174	4,800
N.B.—La route du Cap Race comparée à celle du détroit de Belle-Ile est plus longue de.....	158	182

N° 5.—De Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing), rive nord du lac Supérieur, à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De Port-Arthur, rive nord du lac Supérieur, à Québec.....	1,250	1,428
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.	2,661	3,060
<b>Total</b> depuis Port-Arthur jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.....	3,911	4,498
N.B.—La route du Cap Race, comparée à celle du détroit de Belle-Ile, est plus longue de.....	158	182

Head, nord de

Milles géographiques.	Milles statutaires.
106	122
53	61
176	202
176	201
209	240
1,750	2,013
192	221
<b>2,661</b>	<b>3,060</b>

le et le nord

Milles géographiques.	Milles statutaires.
1,355	1,558
2,661	3,060
<b>4,016</b>	<b>4,618</b>
158	182

anne.

N° 6.--Distance jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E.; Saint-Jean, N.-B.; Portland, Etat du Maine, et Québec, d'après la carte de Colton, en date de 1861.

D'Halifax à Liverpool, par le Cap Clair.

De	A	Sections de navigation.	Distance en Milles.	
			Géographiques.	Statutaires.
Halifax, N.-E.....	Cap Clair.....	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. S.-O. de l'Irlande	2,200	2,530
Cap Clair.....	Liverpool.....	Jusqu'au haut du chenal Saint-George....	330	380
		Total.....	2,530	2,910

De Saint-Jean à Liverpool, par le Cap Clair.

Saint-Jean, N.-B.....	Cap Sable.....	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse.	180	207
Cap Sable.....	Cap Clair.....	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair.....	Liverpool.....	Jusqu'au haut du chenal Saint-George....	330	380
		Total.....	2,820	3,243

De Portland à Liverpool, par le Cap Sable et le Cap Clair.

Portland, Etat du Maine.	Cap Sable.....	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse.	210	242
Cap Sable.....	Cap Clair.....	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair.....	Liverpool.....	Jusqu'au haut du chenal Saint-George....	330	380
		Total.....	2,850	3,278

De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.

Québec.....	Cap Race.....	Fleuve et golfe Saint-Laurent jusqu'à la pointe S.-O. de Terre-neuve.....	827	951
Cap Race.....	Malin-Head.....	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. N. de l'Irlande.	1,800	2,070
Malin-Head.....	Liverpool.....	Descente du Chenal Nord.....	182	221
		Total.....	2,819	3,242
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande....			2,661	3,060

Pour plus amples détails, voir les tables de distances qui précèdent.

B. ; Portland,  
1861.

N° 7.—TABLE des distances des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à  
Galway, Liverpool, Havre, Havane et Rio-Janeiro.

Distance en Milles.		Statu- taires.		Milles géographiques.	
				De Portland, Me., à	Liverpool..... 2,850
				De Louisbourg, N.-E., à	Galway ..... 2,100
				do	Liverpool ..... 2,350
				do	Havre ..... 2,450
				do	Havane ... 1,700
				do	Rio-Janeiro ..... 5,200
				De Halifax, N.-E., à	Galway ..... 2,240
				do	Liverpool ..... 2,500
				do	Havre..... 2,600
				do	Havane ..... 1,600
				do	Rio Janeiro ..... 5,100
				De St-Jean, N.-B., à	Galway ..... 2,450
				do	Liverpool ..... 2,700
				do	Havre..... 2,800
				do	Havane ..... 1,550
				do	Rio-Janeiro ..... 5,050
				De Québec à	Louisbourg, par le Cap Nord..... 742
				do	Galway { par Belle-Ile. .... 2,392
					{ par le Cap Race..... 2,700
				do	Liverpool { par Belle-Ile (2,661; carte
					{ de Colton) ..... 2,649
					{ par le Cap Race (2,819 do 2,808
					{ par Belle-Ile ..... 2,810
					{ par le Cap Race ..... 2,939
				do	Havane ..... 2,891
				do	Rio-Janeiro ..... 5,546
				De Boston à	Galway ..... 2,600
				do	Liverpool..... 2,895
				do	Havre ..... 2,993
				do	Havane ..... 1,530
				do	Rio-Janeiro ..... 4,935
				De New-York à	Galway ..... 2,700
				do	Liverpool..... 3,095
				do	Havre ..... 3,228
				do	Havane ..... 1,240
				do	Rio-Janeiro ..... 4,885
				De Philadelphie à	Liverpool..... 3,275
				do	Havre ..... 3,358
				do	Havane ... 1,190
				do	Rio-Janeiro ..... 4,990
				De Baltimore à	Liverpool ..... 3,450
				do	Havre ..... 3,543
				do	Havane ..... 1,160
				do	Rio Janeiro ..... 5,000
				De Richmond à	Liverpool..... 3,380
				do	Havre..... 3,473
				do	Havane ..... 1,090
				do	Rio-Janeiro ..... 4,930
				De la Nouv.-Orléans à	Liverpool ..... 4,780
				do	Havre..... 4,838
				do	Havane ..... 595
				do	Rio-Janeiro ..... 5,315

Voir Annexe n° 56.—Rapport général, 1867.



N° 10.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne des voyages, en jours, d'Angleterre au Levant—Inde, Chine, Japon et Australie, par voie de terre.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Gibraltar, Europe.....	1,151	5	
do	Malte, Méditerranée.....	2,132	9	
do	Alexandrie, Afrique.....	2,951	14	
do	Suez do.....	3,203	15	
do	Aden do.....	4,511	21	
do	Bombay, Inde.....	6,175	30	
do	Galle, Ceylon, Inde.....	6,645	32	
do	Madras do.....	7,190	36	
do	Calcutta do.....	7,860	40	
do	Penang do.....	7,858	38	
do	Singapour do.....	8,239	40	
do	Hong Kong, Chine.....	9,676	49	
do	Shanghai do.....	10,546	54	
do	Pékin do.....	11,373	59	
do	Nagasaki, Japon.....	11,016	60	
do	Yokohama, Yedo (aujourd'hui Tokio), Japon.....	11,586	65	
do	Détroit du roi George, Australie.....	9,975	48	
do	Melbourne do.....	11,315	54	
do	Sydney do.....	11,875	57	
do	Auckland, Nouvelle-Zélande.....	13,083	64	
do	Otago do.....	12,423	62	

La durée ci-dessus peut être abrégée de 4 jours par la route continentale de Londres à Marseille *via* Paris, et de là à Alexandrie être réduite à 9 jours au lieu de 14, que prend le voyage par voie de Gibraltar.

N° 11.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours, du Levant par le Cap de Bonne-Espérance.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Cap de Bonne-Espérance.....	5,850	38	
do	Natal.....	6,670	44	
do	Ile-Maurice.....	8,162	53	
do	Madras, Inde.....	13,000	66	
do	Calcutta, Inde.....	13,770	69	
do	Melbourne, Australie.....	11,720	60	
do	Sydney do.....	12,280	64	
do	Otago, Nouvelle-Zélande.....	13,040	70	
do	Auckland do.....	13,540	72	
Melbourne, Australie.....	Liverpool, par Cap Horn.....	13,200	66	

Voir carte du monde par Mercator.

N° 12. TABLEAU des latitudes et longitudes des principaux ports canadiens.

	Latitude nord.			Longitude ouest.		
	°	'	"	°	'	"
Halifax, N.-E., observatoire de l'arsenal maritime.....	44	39	04	63	35	00
Louisbourg, N.-E., phare.....	45	54	20	59	57	15
Sydney do tour de l'église anglicane.....	46	08	45	60	12	50
Pictou do tour de la douane.....	45	40	50	62	42	10
Charlottetown, I.P.-E., édifice provincial.....	46	14	10	63	07	37
Saint-Jean, N.-B., boule horaire sur la douane.....	46	16	42	66	03	45
Frédéricton, N.-B.....	46	03	00	68	38	15
Québec, Qué., citadelle.....	46	49	12	71	12	15
Trois-Rivières, Qué.....	46	23	00	72	33	00
Montréal do.....	45	31	00	73	33	00
Ottawa, Ont.....	45	23	00	75	42	00
Kingston, Ont., horloge de la ville.....	44	15	15	76	28	30
Toronto do phare sur le quai de la Reine.....	43	38	20	79	28	35
Hamilton do.....	43	54	00	79	57	00
Rondeau do phare, extrémité sud de la jetée de l'est.....	42	15	35	81	54	25
Port-Colborne, Ont., phare, jetée de l'ouest.....	42	53	00	79	19	30
Goderich do do.....	43	45	10	81	32	30
Collingwood do do sur le brise-lames.....	44	31	00	80	02	10
Port-Arthur.....	48	24	00	89	28	00
Winnipeg, Manitoba.....	49	52	00	97	08	00
Victoria, C.B.....	48	30	00	123	25	00

## GRAND CERCLE OU DISTANCES EN LIGNE DIRECTE.

N° 13.—GRAND CERCLE ou distances en ligne directe—milles géographiques—d'après la carte du Canada, publiée par ordre de l'honorable ministre de l'intérieur, le 1er novembre 1878.

De	A	Milles.
Yokahama, Japon.....	Port-Simpson.....	3,865
do.....	Port-Moody (Burrard Inlet).....	4,374
do.....	San-Francisco.....	4,470
San-Francisco.....	New-York.....	2,228
do.....	Montréal.....	2,202
Burrard-Inlet.....	do.....	1,992
Port-Simpson.....	do.....	2,194
Saint-Jean, Terre-Neuve.....	Cap Clair.....	1,670
do.....	Ile Tory.....	1,693
Montréal.....	Québec (fleuve Saint-Laurent).....	145
do.....	Cap Race (par Saint-Paul).....	1,013
do.....	Belle-Ile.....	892
Belle-Ile.....	Ile Tory.....	1,657
Cap Race.....	do.....	1,736
do.....	Cap Clair.....	1,708
Ile Tory.....	Liverpool.....	240
Cap Clair.....	do.....	310
Halifax.....	Cap Race.....	470
Portland.....	do.....	767
Boston.....	do.....	808
New-York.....	do.....	1,010

U  
la terre  
toriale  
ment d  
mètres  
tude A  
marin.  
d'après  
pour un  
et envi

Lo  
mer.  
Ce  
Puisqu  
sont qu

Degré de  
latitude.

0  
2  
4  
6  
8  
10  
12

On  
portion

N° 14.—DÉFINITION DU MILLE GÉOGRAPHIQUE OU MARIN ET DU MILLE STATUTAIRE.

Un mille marin, ou mille de mer, est la longueur d'une minute de longitude de la terre à l'équateur, au niveau de la mer, ou la  $\frac{1}{60}$  partie de la circonférence équatoriale de la terre. Suivant l'étalon des Etats-Unis, et tel qu'employé dans le relevé des côtes, sa longueur est de 1-152,664 mille statuaire ou terrestre, 1885-11 mètres et 2028-69 verges,—soit 6086-07 pieds. Par conséquent, un degré de longitude à l'équateur=69-160 milles terrestres, et un mille terrestre=0-86755 d'un mille marin. Suivant l'étalon anglais, le mille marin est d'environ 4 pcs. plus long que d'après celui des Etats-Unis. Quelquefois l'on prend une minute de latitude moyenne pour un mille marin. Une minute de latitude à l'équateur vaut environ 6,046 pieds, et environ 6,107 aux pôles, ce qui donne une moyenne de 6,076½ pieds.

Longueurs d'un degré de longitude dans différentes latitudes, et au niveau de la mer.

Ces longueurs sont—en milles terrestres ordinaires ou statutaires—de 5,280 pieds. Puisque la figure de la terre n'a jamais été précisément déterminée, ces chiffres ne sont que de rigoureuses approximations.

Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.
0	69-16	14	67-12	28	61-11	42	51-47	56	38-76	70	23-72
2	69-12	16	66-50	30	59-94	44	49-83	58	36-74	72	21-43
4	68-99	18	65-80	32	58-70	46	48-12	60	34-67	74	19-12
6	68-78	20	65-02	34	57-39	48	46-36	62	32-55	76	16-78
8	68-49	22	64-15	36	56-01	50	44-54	64	30-40	78	14-42
10	68-12	24	63-21	38	54-56	52	42-67	66	28-21	80	12-05
12	67-66	26	62-20	40	53-05	54	40-74	68	25-98	82	9-66

On peut trouver exactement les longueurs intermédiaires par la règle de proportion simple. Voir Trautwine, pages 74 et 75.

Milles.

- ..... 3,865
- ..... 4,374
- ..... 4,470
- ..... 2,228
- ..... 2,202
- ..... 1,992
- ..... 2,194
- ..... 1,670
- ..... 1,693
- ..... 145
- ..... 1,013
- ..... 892
- ..... 1,657
- ..... 1,736
- ..... 1,708
- ..... 240
- ..... 310
- ..... 470
- ..... 767
- ..... 808
- ..... 1,010

---

T

RO

TABLE

---



---

ANNEXE No 24.

—  
PARTIE III.

—  
TABLES DES DISTANCES, ETC.

—  
CHEMINS INTERPROVINCIAUX

ET

ROUTES DE TERRE JUSQU'AU BORD DE LA MER,  
CHEMINS DE FER

ET

TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT,

AVEC

TABLEAUX INDIQUANT LES POSSESSIONS ANGLAISES PAR TOUT  
L'UNIVERS,

LA POPULATION ET L'ÉTENDUE DU GLOBE,

ET TABLEAU DES PLUS GRANDS EMPIRES,

Etc., Etc.

---

N°

1  
1  
1  
1  
1  
1  
1  
1  
1  
1  
1  
1

ANNEXE No 24—*Suite.*

## PARTIE III.

## SOMMAIRES DES TABLES DE DISTANCES, Etc.

- N° 1.—Chemin neuf, de Québec au lac Saint-Jean. Distances, etc.  
Chemin de fer, Québec au lac Saint-Jean.—Parties construites et à construire, subventions, etc.
- 2.—Route de terre: distances autour du lac Saint-Jean.
- 3.—Route de terre: distance depuis Saint-Félicien, près de l'extrémité occidentale du lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là jusqu'à la Baie des Ha! Ha!
- 4.—Population des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.
- 5.—Table des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent.
- 6.—Population de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.
- 7.—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et correspondances.
- 8.—Distances de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.
- 9.—Distances depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.
- 10.—Distances depuis Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing) jusqu'à Winnipeg, par la route Dawson.
- 11.—Distances depuis Québec jusqu'à Port-Arthur et Winnipeg, par le chemin de fer de la Rive-Nord et le chemin de fer Canadien du Pacifique.
- 12.—Manitoba et territoires du Nord-Ouest. Population, propriétés, navigation.
- 13.—Lignes télégraphiques de l'Etat construites et projetées. Résumé indiquant la proportion des lignes aériennes et sous-marines possédées et exploitées par l'Etat dans les diverses provinces.
- 14.—Superficie et population du globe terrestre compilées, autant que possible, d'après les derniers recensements officiels de chaque pays.
- 15.—Tableau indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue.
- 16.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.
- 17.—Population du globe terrestre par races.
- 18.—Population du globe terrestre par religions.

## N° 1.—DISTANCES—Chemin neuf—De Québec au lac Saint-Jean.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Total de la distance en milles.
Québec .....	La borne .....		
La borne .....	1er camp, Lachance (Stoneham) .....	15	
1er camp, Lachance (Stoneham) .....	2e do Noël .....	8	23
2e do Noël .....	3e do Lac des Roches .....	11½	34½
3e do Lac des Roches .....	4e do Lac Jacques-Cartier .....	9	43½
4e do Lac Jacques-Cartier .....	5e do Pikauba .....	14	57½
5e do Pikauba .....	6e do Bédard .....	13	70½
6e do Bédard .....	7e do Rivière Upika .....	12	82½
7e do Rivière Upika .....	8e do do Pika .....	12	94½
8e do do Pika .....	9e do do aux Ecorces .....	10½	105
9e do do aux Ecorces .....	10e do Lac Belle-Rivière .....	11	116
10e do Lac Belle-Rivière .....	Saint-Jérôme, à l'extrémité inférieure du lac Saint-Jean, du côté sud. ....	10½	126½
		14	140½
Saint-Jérôme .....	Chicoutimi .....	50	

La malle passe trois fois par semaine, hiver et été.

Temps : 20 heures, de Québec au lac Jacques-Cartier (par la malle).

do 28 heures, du lac Jacques-Cartier à Saint-Jérôme (par la malle).

Total 48 heures, de Québec au lac Saint-Jean (par la malle).

Malles discontinuées depuis 1883.

Distance totale, 140½ milles, de Québec au lac Saint-Jean.

En été les malles sont expédiées par bateau à vapeur *viâ* Chicoutimi.

En hiver elles sont expédiées *viâ* Baie-Saint-Paul, Saint-Urbain et Chicoutimi.

## OBSERVATIONS.

## ROUTE POSTALE—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

M. M. Blaiklock et Duberger, arpenteurs provinciaux, examinèrent pour la première fois le pays entre Québec et le lac Saint-Jean, en 1847-48, dans le but de faire un chemin, mais ils ne trouvèrent pas une route praticable d'un bout à l'autre.

En 1863, M. M. Vallée et Picard tracèrent et ouvrirent, à leurs propres frais, les premiers cinq milles du chemin à partir de Stoneham.

En 1864, aidés d'autres citoyens de Québec, ils continuèrent à tracer et ouvrir ce chemin jusqu'au lac Jacques-Cartier, sur une distance totale d'environ trente milles.

Plus tard, M. Jean Gagnon, à la demande du révérend G. Tremblay, curé de Beauport, traça le reste de la ligne vers Saint-Jérôme, sur le côté est du lac Saint-Jean, et rapporta que l'étendue totale des montagnes entre le lac Jacques-Cartier et le lac Saint-Jean, n'excédait pas trois milles et demi.

En 1877, le gouvernement local de la province de Québec entreprit la construction du chemin, qui a environ 24 pieds de largeur.

L'épaisseur de neige, en hiver, varie de 3 à 3½ pieds.

## CHEMIN DE FER—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

Un chemin de fer est actuellement en voie de construction de Québec au lac Saint-Jean depuis l'année 1879. Il passe au sud du lac Saint-Joseph et va de la traverse de la rivière Jacques-Cartier directement à Saint-Raymond; de là il s'avance par la rivière Batisoan et le lac Édouard jusqu'au township de Roberval, près la rivière Ouïatchouan, au lac Saint-Jean, à travers une étendue considérable de pays propre à l'agriculture et bien boisé. Ses pentes sont praticables.

Le sommet qui se rencontre entre le Saint-Laurent et le lac Saint-Jean a 1,343, pieds de hauteur, et se trouve à 123 milles de Québec.

Il peut être franchi par des rampes variant de 20 à 80 pieds par mille pour la plus grande partie de la distance, et de 80 à 132 pour le reste,—disons 25 milles.

Suivant un rapport de Chs. Baillairgé, ingénieur de la cité de Québec, daté le 25 novembre 1886, la somme des travaux faits et à faire sur ce chemin de fer, au moment de son inspection, le 13 octobre 1886, est comme suit :—

Chemin de fer.—Québec au lac Saint-Jean.		Milles.	
		Intermédiaires	Total.
Québec à Saint-Raymond.	Mis en opération en 1882-83 .....	36	
Saint-Raymond au lac Simon.	do 1883-84 .....	10	
Lac Simon à Rivière-à-Pierre	do 1884-86 .....	12	58
Rivière-à-Pierre à la section de l'Île-Edouard, de la rivière Batiscan.			
	Lisses posées en, 1885-86 .....	57	115
Section de l'Île-Edouard vers l'est. Prêt à recevoir les lisses, nov., 1886.		10	125
D'ici au lac Saint-Jean. Restent à être localisés et construits en 1886-87.		50 à 54	175 à 179

Longueur totale probable de ce chemin, à son achèvement.

Québec au lac Saint Jean, estimée. 175 à 179 milles

Il y a dans le voisinage immédiat du chemin de fer, six millions d'acres de terre dont on dit que trois millions sont propres à la colonisation.

Voir rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de la province de Québec, daté le 9 mars 1881, en réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 février 1881.

La colonisation du pays le long du chemin de fer, avance rapidement depuis 1882.

N.B.—Voir la page suivante pour les subventions accordées à ce chemin de fer.

ean.

in-  
aire  
es.

Total de la  
distance en  
milles.

23  
34½  
43½  
57½  
70½  
82½  
94½  
105  
116  
126½  
140½

discontinué  
depuis 1883.

pour la pre-  
but de faire  
utre.  
es frais, les

et ouvrir ce  
te milles.

ay, curé de  
lac Saint-  
-Cartier et

a construc-

ébec au lac  
de la tra-  
l s'avance  
al, près la  
e de pays

N° 1.—Subventions accordées au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.  
Longueur totale probable, 179 milles.

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subvention.
1882.....	45 Vic., chap. 14...	Gouvernement fédéral— De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 120 milles, subven- tion de \$3,200 par mille, n'excédant pas en tout.....	\$ 384,000
1883.....	46 do 25...	De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 25 milles, subven- tion de \$3,200 par mille, n'excédant pas en tout.....	80,000
1885.....	48-49 do 59...	Depuis sa jonction au chemin de fer de la Rive-Nord jus- qu'à Saint-Raymond, à condition que la Cie pro- longe son chemin jusqu'à un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas en tout.....	96,000
1886.....	49 do 10...	A la Cie du ch. de fer de Québec et du lac St-Jean, sub- vention n'excédant pas \$1,961 par mille pour 95 milles de son chemin, à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, (en outre de la subven- tion de \$3,200 par mille, accordée par le 45 Vict. ch 14, et le 46 Vict. ch. 25) et ne devant pas excéder en tout.	188,000
		Total par le gouvernement fédéral.....	746,000
1882.....	45 do 23...	Le gouvernement provincial a accordé \$5,000 en argent et 5,000 acres de terre par mille, pour 170 milles, par l'acte 45 Vict. ch. 23, de 1882, et autres actes antérieurs.	
1885.....	49-50 do 76...	Total à part la subvention en terre..... \$850,000 Suivant cet acte, la subvention en terre de 5,000 acres par mille ou de 850,000 acres pour 170 milles, peut être convertie en une subvention en espèces de 35c. l'acre payable à l'échéance de la subvention en terre et de 35 cts. en sus par acre, lorsque le gouvernement aura rendu ces terres et aura été payé pour cette vente, pourvu que la compagnie demande cette conversion durant les 2 années qui suivent la passation de cet acte, 21 juin 1886. Subvention en terre convertie en espèces, au désir de la Compagnie.....	\$395,000
		Total par le gouvernement prov.....	1,445,000
1883.....		Le conseil municipal de Québec par règlement du 9 février 1883, a accordé.....	350,000
		Subventions totales au chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean.....	2,541,000
1885.....	48-49 Vic. chap. 59.	Par le gouvernement fédéral— Pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction au che- min de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par le 47 Vic., chap. 8, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes Piles, sur la rivière Saint Maurice, jus- qu'au lac Edouard, * une subvention de.....	217,600

\* Cet embranchement qui est en voie de construction par "La Compagnie des Basses-Lauren-  
tides," a été ouvert récemment au trafic, sur une longueur de 20 milles, depuis la station de St-Tite,  
sur le chemin de fer des Piles, vers le nord-est; le premier convoi était composé de 18 chars, contenant  
144 cordes de bois de chauffage, pour être distribué aux pauvres des Trois-Rivières, 1er décembre 1885

N° 2.

Embou  
Saint-C  
Embou  
Saint-J  
Embou  
Pointe-  
de-Cl  
Embou  
Notre-L  
Mission  
St-Prim  
Saint-F  
Chon  
Déchar

Embou

Depuis  
nord  
Blenc  
Depuis  
la riv  
en su  
qu'à  
tant

Distanc  
pas

N.  
tion du

## ROUTE DE TERRE.

N° 2.—DISTANCES autour du lac Saint-Jean, d'après la carte publiée par le ministère des terres de la couronne, Québec, en juin 1880.

Subvention.	Noms des endroits.	Distances		Observations.
		interné- diaires.	totales.	
\$		Milles sta- tutaires.	Milles sta- tutaires.	
384,000	Embouchure de la Petite-Décharge.....			A l'extrém. est du lac Saint-Jean.
80,000	Saint-Gédéon-de-Grand-Mont.....	4 00	4 00	do par le chemin non terminé.
	Embouchure de la Belle-Rivière.....	3 50	7 50	do do du rivage.
96,000	Saint-Jérôme.....	4 50	12 00	do sud-est du lac Saint-Jean.
	Embouchure de la riv. Metabetchouan.	6 00	18 00	Sur le côté S du lac St-Jean, p. le c. du riv.
	Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis- de-Chambord.....	5 00	23 00	do do do
	Embouchure de la rivière Ouïatchouan.	4 50	27 50	do do do
	Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval.....	6 00	33 50	do O. do do
186,000	Mission de la Pointe-Bleue, ch. de trav.	V. ci-dess.		
	St-Prime, côté sud de la r. aux Iroquois	8 00	41 50	do S.-O. do do
748,000	Saint-Félicien, côté sud de la rivière Chomouchouan.....	V. ci-dess.		
	Décharge de la rivière Chomouchouan	1 50	43 00	A l'extrém. S.-O. do do
	do Mistassini.....	5 50	48 50	do N.-O. do do
	do Peribonca.....	10 50	59 00	A l'extrême nord du lac, pas de chemin.
	Embouchure de la Grande-Décharge..	19 25	78 25	A l'extrémité nord-est, au pied du lac.
	do Petite-Décharge....	2 50	80 75	do est do
	Depuis Notre-Dame-du-Lac, allant au nord, jusqu'à la Mission de la Pointe- Bleue, sur la réserve des Sauvages..	4 50		Sur le côté sud-ouest du lac Saint-Jean.
	Depuis St-Prime jusqu'à St-Félicien, sur la rive sud de la riv. Chomouchouan, en suivant le plus court chemin jus- qu'à la rivière, et ensuite en remon- tant le cours de la rivière.....	7 50		Saint-Félicien est à sept milles en amont de la décharge de la riv. Chomouchouan. Il y a 8 ½ milles de Saint-Prime à Saint- Félicien par le plus court chemin non term. tel qu'indiqué sur la carte de 1880.
	Distance par le chemin direct qui n'est pas terminé.....	8 50		
1,445,000				
350,000				
2,541,000				
217,600				

N.B.—Voir annexe n° 8 du Rapport général sur les travaux publics, 1867-82, contenant la description du lac Saint-Jean et de la rivière Saguenay.

## ROUTE DE TERRE.

N° 3.— DISTANCES depuis Saint-Félicien, près l'extrémité occidentale ou supérieure du lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là par les plus courts chemins jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, d'après la carte publiée à Québec en juin 1880, par le ministère des terres de la Couronne.

Noms des endroits	Distances		Observations.
	inter-médiaires.	totales.	
	Milles statistiques.	Milles statistiques.	
Saint-Félicien .....	8.50	38.00	Sur le côté sud de la riv. Chamouchouan, 7 milles en amont de son embouchure, à l'extrémité sud-ouest du lac Saint-Jean.
Saint-Prime .....	8.00	29.50	A l'extrém S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv. Chem. de trav., 4½ milles au N. de N.-Dame.
Mission de la P.-Bleue, rés. des sauvag. Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval.....	6.00	21.50	Sur le côté S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv.
Embouchure de la rivière Quiatchouan	4.50	15.50	Sur la rive S. do do
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de Chambord.....	5.00	11.00	Sur le côté S. do do
Embouc. de la rivière Metabetchouan.	6.00	6.00	do do do
Saint-Jérôme (voir note).....	0.00	0.00	A l'extrémité S.-E. do do
Hébertville .....	9.50	9.50	Par le chemin le plus direct allant à l'est.
St-Syriac-de-Kaskouia (voir note)....	14.50	24.00	do sur le côté N. du lac Kinogami.
Grand-Brûlé do .....	14.75	38.75	do do
Chicoutimi do .....	12.00	50.75	do sur le côté O. de la riv. Chicoutimi.
Saint-Alphonse-de-Bagotville.....	10.00	60.75	A la tête ou extrémité O. de la Baie-des-Ha! Ha! par le ch. le p. court all. au sud.
Saint-Alexis-de-la-Grande-Baie.....	2.50	63.25	A l'extrémité S.-O. de la Baie-des-Ha! Ha! par le plus court chemin allant au sud.
N. B.			
De St-Syriac-de-Kaskouia à St-Dominique, rive orient. de la riv. aux Sables .....		10.50	Le chemin longe la rive O. de la Rivière-aux-Sables.
De St-Syriac-de-Kaskouia à Chicoutimi par le chemin qui longe la rive O. de la riv. aux Sables, exc. la partie sup. ....		20.50	6½ milles plus conf. qu'en passant par Grand-Brûlé.
Du Grand-Brûlé à Saint-Dominique....		16.50	En montant le long de la riv. Chicoutimi et descendant le long de la Riv.-aux-Sables.
Tête de la Baie-des-Ha! Ha! en aval de Chicoutimi.....		24.30	Par la rivière.
Tête de la Baie-des-Ha! Ha! en amont de Tadoussac.....		60.26	do

OBSERVATION.—La distance en milles, dans la première partie du tableau ci-dessus, est donnée de Saint-Jérôme en montant jusqu'à Saint-Félicien, et de Saint-Jérôme en descendant jusqu'à Saint-Alphonse.



N° 4.—POPULATION des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.

Noms des paroisses, etc., depuis le lac Saint-Jean, en descendant.	Nombre de familles	Nombre de personnes.	Total.		Observations.
			Fa-milles	Per-sonnes.	
<b>COMTÉ DE CHICOUTIMI.</b>					
<i>Autour du lac Saint-Jean.</i>					
Canton de Normandin .....	53	322	.....	.....	Extrémité O. du lac.
Saint-Félicien .....	114	630	.....	.....	Rive S. de la rivière Cho-mouchouan.
Saint-Prime .....	167	956	.....	.....	Extrémité S.-O. du lac.
Notre-Dame-du-Lac, ou Pointe-Bleue, ou Roberval .....	211	1,186	.....	.....	Côté S.-O. du lac.
St-Louis-de-Chambord ou Pointe-aux-Trembles .....	182	1,067	.....	.....	Extrémité O. du lac.
Saint-Jérôme .....	277	1,803	.....	.....	do S.-E. du lac.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont .....	110	654	.....	.....	do E. du lac.
Saint-Joseph-d'Alma .....	113	710	.....	.....	Sur l'île entre la Grande et la Petite-Décharge.
			1,227	7,228	
<i>Entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi.</i>					
Hébertville .....	421	2,501	.....	.....	1½ m. en am. du lac Vert.
Saint-Syriac de Kaskonia ou Kinogami .....	40	262	.....	.....	Côté N. du lac Kinogami.
Saint-Dominique, Rivière-aux-Sables .....	220	1,511	.....	.....	Côté E., Riv.-aux-Sables.
Grand-Brûlé ou Laterrière .....	172	1,320	.....	.....	6 milles en aval de la dé-charge du lac Kinogami.
			853	5,594	
<i>Le long de la rivière Saguenay.</i>					
St-François-Xavier (paroisse de Chicoutimi) ..	355	2,687	.....	.....	Rive S. de la r. Saguenay.
Sainte-Anne .....	198	1,260	.....	.....	do N. do
Ville de Chicoutimi .....	327	1,935	.....	.....	do S. do
Saint-Fulgence .....	135	845	.....	.....	do N. do
Saint-Alphonse .....	153	1,071	.....	.....	Ext. O., Baie-des-Hal Ha!
Bagotville (seulement le village) .....	88	508	.....	.....	do do
Saint-Alexis .....	287	1,749	.....	.....	Ext. S.-O. do
Anse-Saint-Jean .....	99	653	.....	.....	Rive S. du Saguenay.
			1,642	10,708	
<b>Grands totaux .....</b>			<b>3,722</b>	<b>23,530</b>	
<b>COMTÉ DE SAGUENAY.</b>					
Tadonssac, à l'embouch. de la rivière Saguenay	209	1,542	209	1,542	Rive N.
(Population du village incluse dans celle de la paroisse, 59 familles ou 341 personnes).					

N° 5.—TABLEAU des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rivière nord du Saint-Laurent.

De	A	Distances intermédiaires.	Distances totales depuis Québec.	Observations.
Québec.....	Beauport.....	3	3	Grand chemin provincial.
Beauport.....	Chutes Montmorency.....	4	7	do
Chutes Montmorency.....	Ange-Gardien.....	3	10	do
Ange-Gardien.....	Château-Richer.....	6	16	do
Château-Richer.....	Sainte-Anne-de-Beaupré.....	6	22	do
Sainte-Anne-de-Beaupré.....	Saint-Joachim.....	5	27	do
Saint-Joachim.....	Saint-Tite-des-Caps.....	9	36	do
Saint-Tite-des-Caps.....	Baie-Saint-Paul.....	24	60	do
Baie Saint-Paul.....	Les Eboulements.....	9	69	do.
Les Eboulements.....	Saint-Irénée.....	9	78	do
Saint-Irénée.....	Pointe-à-Pic.....	9	87	do
Pointe-à-Pic.....	Malbaie.....	3	90	do
Malbaie.....	Cap-à-l'Aigle.....	3	93	do
Cap-à-l'Aigle.....	Saint-Fidèle.....	6	99	do
Saint-Fidèle.....	Saint-Siméon ou Rivière-Noire.....	10	109	do
Saint-Siméon.....	Port-au-Persil.....	8	117	do
Port-au-Persil.....	Pointe-au-Bouleau.....	9	126	do
Pointe-au-Bouleau.....	Anse-du-Portage.....	5	131	do
Trav. , Anse-du-Portage (à trav. l'emb. de la riv. Saguenay)...	Anse-à-l'Eau.....	1	132	do
Anse-à-l'Eau.....	Tadoussac.....	1	133	do
Tadoussac.....	Les-Petites-Bergeronnes.....	9	142	do
Les-Petites-Bergeronnes.....	Escoumains.....	9	151	do
Escoumains.....	Mille-Vaches.....	18	169	do
Mille-Vaches.....	Portneuf.....	9	178	Sur la grève—2 portages.
Portneuf.....	Saut-au-Cochon.....	7	185	do
Saut-au-Cochon.....	Îlots-de-Jérémie.....	18	203	Voie néces. à trav. la forêt
Îlots-de-Jérémie.....	Betsiamits (Betsiamits).....	7 1/2	210 1/2	Sur la grève.
Betsiamits (Betsiamits).....	Pointe-aux-Outardes.....	12	222 1/2	do
Pointe-aux-Outardes.....	Manicouagan.....	15	237 1/2	Voie néces. à trav. la forêt
Manicouagan.....	Rivière-Godbout.....	27	264 1/2	do do
Rivière-Godbout.....	Pointe-des-Monts.....	12	276 1/2	do do
Pointe-des-Monts.....	Trinité.....	7	283 1/2	On se sert de la grève.
Trinité.....	Îlots-à-Caribou.....	7 1/2	291	do
Îlots-à-Caribou.....	Baie-des-Kani.....	22	313	do
Baie-des-Kani.....	Jambon.....	8	321	Voie néces. à trav. la forêt
Jambon.....	Rivière-Sainte-Marguerite.....	12	333	do do
Rivière-Sainte-Marguerite.....	Sept-Iles.....	12	345	do do
Sept-Iles.....	Rivière-Moisy.....	19	364	On se sert de la grève.
Rivière-Moisy.....	Rivière-à-la-Truite.....	8	372	do
Rivière-à-la-Truite.....	Cormoran.....	8	380	do
Cormoran.....	Pigou.....	7	387	do
Pigou.....	Rivière-au-Bouleau.....	7	394	Belle grève—court portage.
Rivière-au-Bouleau.....	Rivière-Matémek.....	7	401	do do
Rivière-Matémek.....	Rivière-à-la-Chaloupe.....	8	409	do do
Rivière-à-la-Chaloupe.....	Rivière-Sheldrake.....	7	416	do do
Rivière-Sheldrake.....	Rivière-du-Tonnerre.....	7	423	do do
Rivière-du-Tonnerre.....	Portage-du-Loup-Marin.....	8	431	do do
Portage-du-Loup-Marin.....	Rivière-à-la-Pie.....	7	438	do do
Rivière-à-la-Pie.....	Rivière-Saint-Jean.....	7	445	do do
Rivière-Saint-Jean.....	Longue-Pointe.....	9	454	do do
Longue-Pointe.....	Poste-de-Mingan.....	5	459	do do
Poste-de-Mingan.....	Pointe-aux-Esquimaux.....	18	477	do do
Pointe-aux-Esquimaux.....	Nataskouan.....	64	541	do do
Nataskouan.....	Tshikaska.....	18	559	do
Tshikaska.....	Mécatina.....	75	634	
Mécatina.....	Bonne-Espérance.....	99	733	
Bonne-Espérance.....	Anse-aux-Blancs-Sablons.....	24	757	Borne du Labrador, de Ter-
Anse-aux-Blancs-Sablons.....	Baie-de-Forteau.....	12	769	neuve et du Canada.
Baie-de-Forteau.....	Pointe-Amour, Phare.....	4 1/2	773	

N.B.—Voir n° 13, pour les lignes télégraphiques de la Rive Nord et l'embranchement de Chicoutimi depuis la Baie-Saint-Paul.

N° 6.—

Tadoussac  
Escoumains  
Mille-Vaches  
Portneuf  
Saut-au-Cochon  
Îlots-de-Jérémie  
Betsiamits  
Manicouagan  
Rivière-Sainte-Marguerite  
Sept-Iles  
Rivière-Moisy  
Rivière-à-la-Truite  
Cormoran  
Pigou  
Rivière-au-Bouleau  
Rivière-Matémek  
Rivière-à-la-Chaloupe  
Rivière-Sheldrake  
Rivière-du-Tonnerre  
Portage-du-Loup-Marin  
Rivière-à-la-Pie  
Rivière-Saint-Jean  
Longue-Pointe  
Poste-de-Mingan  
Pointe-aux-Esquimaux  
Nataskouan  
Tshikaska  
Mécatina  
Bonne-Espérance  
Anse-aux-Blancs-Sablons  
Baie-de-Forteau  
Pointe-Amour, Phare

\* Voir

N° 6.—POPULATION de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Observations.	Noms des localités.	Etats fournis par le recensement.		Etats fournis par l'autorité ecclésiastique.		
		Nombre de personnes.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
					1864.	1881.
	Tadoussac.....	785	1,542	Non obtenu....	131	1,070
	Escoumains.....	1,023	520	do .....	163	1,133
	Mille-Vaches .....		1,115	do .....	109	1,037
	Portneuf.....	1,790		do .....		
	Sault-au-Cauchon.....			2	45	290
	Îlots-de-Jérémie.....			1		
	*Betsiamita (Betsiamits ou Beramis) .....	553		110	176	687
	Pointe-aux-Outardes.....			5		
	Manicouagan.....	86	120	3	13	100
	*Rivière Godbout.....			17	13	59
	Pointe-des-Monts.....	106	243	3		
	Trinité.....			3		
	Île-aux-Œufs.....					
	Pointe-aux-Anglais.....				24	127
	Rivière-Pentecôte.....					
	Oailles-Rouges.....					
	Îlots-au-Caribou.....				9	65
	*Rivière Sainte-Marguerite.....			2		
	*Sept-Îles.....	191		35	83	386
	Rivière-Moisy.....	336	241	18	22	114
	Rivière-à-la-Fruite.....			2		
	Cormoran.....			2		
	Pigon.....			6		
	Rivière-au-Bouleau.....			2		
	Rivière-Matémek.....			2		
	Rivière-à-la-Chaloupe.....			2		
	Rivière Sholdrake.....			6		
	Petit-Maitou.....				24	133
	Rivière-au-Tonnerre.....			5	16	90
	Rivière-du-Loup-Marin.....			3		
	Rivière-à-la-Pie.....			6	42	240
	Rivière Saint-Jean.....			13	27	173
	*Longue-Pointe.....			14		
	*Mingan.....	560		110	75	310
	Pointe-aux-Esquimaux.....	862	1,775	75	181	987
	Betchouan, etc.....				35	177
	Nataskouan.....	358	480	44	53	286
	Nampissipi.....				22	90
	Havre-à-la-Croix.....					
	Mécatina.....	280	410	Non obtenn. }	48	254
	Tête-à-la-Baleize.....					
	Baie-des-Moutons.....					
	Tabatière.....					
	Anse-des-Dunos.....				89	425
	Saint-Augustin.....					
	Blancs-Sablons.....					
	Bonne-Espérance.....	266	341	Non obtenu....		
	*Romaine.....				68	245
		7,175	6,787	491	1,468	8,457

\* Voir les observations sur la page suivante.

Labrador, de Ter-  
Canada.

de Chicoutimi

Dans les localités marquées d'un astérisque (\*), au cours du précédent tableau, la population se répartit comme suit :

Nom de la localité.	Blancs.		Sauvages.	
	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
Betslamits.....	56	207	120	480
Rivière-Godbout.....	7	45	6	14
Rivière-Sainte-Marguerite et Sept-Iles.....	18	110	65	275
Longue-Pointe et Mingan.....	18	98	57	214
Romaine.....	.....	.....	68	245
	99	458	316	1,228

La population donnée dans les recensements de 1871 et de 1881, pour les établissements, comprend celle des localités intermédiaires.

Les états de population pour 1864 ont été obtenus du révérend C. Arnaud, missionnaire oblat; ceux de 1881 sont dus à l'obligeance de Sa Grandeur l'évêque de Rimonski pour les endroits à partir du Saut-au-Cochon jusqu'à Romaine; et à celle du révérend père Laberge, secrétaire de Sa Grandeur l'évêque de Chicoutimi, pour Tadoussac, Escoumains, Mille-Vaches et Portneuf.

N° 7.—DISTANCES—Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et correspondances.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Distance totale à partir de Charlottetown.	Observations.
Charlottetown.....	La ligne du comté.....	32	.....	Par le cb. de de l'I. du P.-E.
La ligne du comté ...	Summerside.....	17	49	do
Summerside.....	Alberton.....	53	102	do
Alberton.....	Tignish.....	14	116	do
Charlottetown.....	Mount-Stewart.....	22	.....	do
Mount-Stewart.....	Georgetown.....	24	46	do
do .....	Souris.....	39	61	do

ROUTE D'HIVER PAR LES CAPS.

Charlottetown.....	La ligne de comté.....	32	.....	Par le cb. de fer de l'I. du P.-E.
La ligne du comté ...	Cap Traverse.....	16	48	Diligence.
Cap Traverse.....	Cap Jourimain .....	12	60	Bateaux-traineaux.
Cap Jourimain .....	Au-Lac.....	45	105	Diligence.
Au-Lac.....	Saint-Jean, N.-B.....	131	236	Chemin de fer Intercolonial.
do .....	Halifax, N.-E.....	145	250	do
do .....	Québec, P.Q.....	542	647	do

ROUTE D'HIVER PAR GEORGETOWN ET PICTOU.

Charlottetown.....	Georgetown.....	46	.....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
Georgetown.....	Pictou.....	45	91	Steamer "Northern Light."
Pictou.....	Truro.....	52	143	L'Intercolonial (embr. de Pictou).
Truro.....	Halifax, N.-E.....	62	205	do do
do .....	Saint-Jean, N.-B.....	214	357	Chemin de fer Intercolonial.
do .....	Québec, P.Q.....	625	768	do

N° 8.—DISTANCES de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

	Distances		
	intermédiaires.	de Québec.	
	Milles.	Milles.	
Québec à Moncton, N.-B.....	500	.....	Chemin de fer Intercolonial.
Moncton à Truro, N.-E.....	125	625	do
Truro à Halifax, N.-E.....	62	687	do
Québec à Moncton, N.-B.....	500	.....	do
Québec à Saint-Jean, N.-B.....	89	599	do
Québec à Moncton, N.-B.....	500	.....	do
Moncton à Pointe-du-Chêne, N.-B.....	18	518	do
Pointe-du-Chêne à Summerside, I.P.-E.....	35	553	Vapeurs, Cie de navigat. de l'I. P.-E.
Summerside à Charlottetown, I.P.-E.....	49	603	Chemin de fer de l'I. P.-E.
Québec à Truro, N.-E.....	625	.....	Chemin de fer Intercolonial.
Truro à New-Glasgow, N.-E.....	43	668	Eribranchement de Pictou.
New-Glasgow à Pictou, N.-E.....	9	677	do do
Pictou, N.-E., à Charlottetown, I.P.-E.....	50	727	Vapeurs, Cie de navigat. de l'I. P.-E.
Québec à New-Glasgow, N.-E.....	668	.....	Ch. de fer Intercol. et emb. de Pictou.
New-Glasgow au détroit de Canso.....	80	748	do des Comtés de l'Est.
Du détroit de Canso à Sydney, C.-B.....	120	868	Bat. à vap. par le canal Saint-Pierre.

N.B.—Le terminus du chemin de fer Intercolonial se raccordant, à la Pointe-Lévis, avec le chemin de fer du Pacifique Canadien à Québec, a été raccourci de 10 milles en 1885.  
 Les distances, alors, entre Québec et les provinces maritimes, par cette ligne, sont affectées en conséquence, étant 10 milles moins que celles indiquées dans ces tables.



N° 10.—DISTANCES depuis Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing, lac Supérieur), jusqu'à Fort-Garry (Winnipeg), par la route Dawson.

	Milles statutaires.	
	Distances interméd.	Distances totales.
De Port-Arthur au lac Shebandowan.....	45	45
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest.....	312	357
De l'Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg).....	95	452

Le voyage par bateau à vapeur, depuis Collingwood jusqu'à Port-Arthur, est de 532 milles.

La route Dawson a été remplacée par la portion du chemin de fer Canadien du Pacifique maintenant achevée et en exploitation entre Port-Arthur (Baie du Tonnerre, lac Supérieur) et Winnipeg, par le Portage-du-Rat et Selkirk, distance de 429 milles. (Voir tableau suivant.)

N° 11.—DISTANCES de Québec à Port-Arthur et Winnipeg, par le chemin de fer de la Rive-Nord et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Ottawa; de là par Perth, Toronto et Orangeville, par l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Owen-Sound; de là par les steamers du C.C.P., à travers les lacs Huron et Supérieur, jusqu'à Port-Arthur; de là par la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg.

ROUTE D'ÉTÉ PAR LES CHEMINS DE FER ET LES VAPEURS DES LACS, 1884-95 86.

De	A	Milles statutaires.	
		Distances interméd.	Distances totales.
Québec.....	Montréal (Jonction de Saint-Martin), chemin de fer de la Rive-Nord.....	159	159
	Ottawa, ligne principale du C.C.P.....	108	267
	Perth, ligne auxiliaire du C.C.P.....	59	326
	Jonction de Toronto à 4½ milles de Toronto	199	525
	Orangeville.....	43½	568½
	Owen-Sound.....	73½	642
	Canal du Saut-Sainte-Marie—Vapeur—Lac Huron.....	250	892
	Port-Arthur—Vapeur—Lac Supérieur.....	280	1,172
	Winnipeg, ligne principale du C.C.P.....	429	1,601

NOTE.—La route de Québec à Montréal, par le chemin de fer de la Rive-Nord, est de 171 milles; de là à Toronto, par le Grand-Tronc, 333 milles; de là à la Jonction de Toronto, 4½ milles, ou 508½ milles en tout depuis Québec.

Pour les distances par la route qui précède jusqu'à Port-Moody et Yokohama, en partant de Liverpool, voir la Partie IV, table n° 2.

Pour le tableau comparatif des distances depuis Liverpool, Angleterre, sur l'Atlantique, jusqu'à Yokohama, Japon, sur le Pacifique, par les plus courtes routes océaniques, et par les plus courtes routes de chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis, dans l'Amérique du Nord, voir Partie IV.

Pour le coût de la construction des chemins de fer de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien, pour les subventions accordées à ces chemins de fer et à d'autres chemins de fer, et pour autres détails, voir Partie IV.

## N° 12.—MANITOBA et Territoire du Nord-Ouest—Population—Propriété—Navigation.

Localités.	1884.	
	Population.	Valeur de la propriété imposable.
Emerson, frontière des Etats-Unis, 65 milles de Winnipeg, embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique.....		\$
Winnipeg.....	1,500	706,725
Portage-la-Prairie.....	25,000	27,432,900
Brandon.....	2,551	2,300,000
Régina.....	2,082	3,014,306
Calgary.....	613	500,000
	309	500,000

CHIFFRE DE LA POPULATION ET DES VOTEURS.—Ce qui suit est un sommaire classifié de la population et des voteurs dans chacun des nouveaux districts électoraux, en 1886.

Localités.	Population.	Voteurs.
Assinibola.....	795	506
Beautiful Plains.....	1,685	654
Brandon-Est.....	2,919	1,247
Brandon-Ouest.....	2,855	1,396
Carillon.....	1,861	642
Cartier.....	1,112	789
Cypress.....	2,194	913
Dennis.....	2,735	1,289
Dufferin-Nord.....	1,750	1,294
Dufferin-Sud.....	6,607	1,872
Emerson.....	4,813	889
Kildonan et Saint-Paul.....	787	553
Lakeside.....	Incomplet.	Incomplet.
La Verandrye.....	2,739	920
Lorne.....	2,210	1,149
Minnedosa-Est.....	2,372	1,339
Minnedosa-Ouest.....	1,400	814
Morris.....	7,398	1,700
Mountain.....	2,419	1,186
Norfolk.....	1,918	925
Portage.....	Incomplet.	Incomplet.
Rockwood.....	1,771	902
Russell.....	1,420	744
Saint-André.....	1,639	701
Saint-Boniface.....	2,149	807
Saint-Clement.....	1,046	605
Saint-François-Xavier.....	1,026	1,057
Shoal Lake.....	2,175	1,731
Souris.....	1,185	529
Springfield.....	1,262	628
Turtle Mountain.....	3,048	1,371
Westbourne.....	1,185	850
Winnipeg (Nord et Sud).....	19,574	7,891
Woodlands.....	1,721	952

Rivières.	Longueur navigable.	Nombre de bateaux à vapeur.
	Milles.	
Rivière Rouge.....	100	10
Rivière Assiniboine.....	700	2
Lac Winnipeg.....	350	9
Rivière Saskatchewan.....	1,000	5
Rivières Athabaska et de la Paix.....	1,000	1



-Navigation.

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

CONSTRUITES.

384.

Valeur de la propriété imposable.
\$
706,725
27,432,900
2,300,000
3,014,306
500,000
500,000
maire classifié électoraux,
Voteurs.
506
654
1,247
1,396
642
782
913
1,289
1,294
1,872
889
553
Incomplet.
920
1,149
1,339
814
1,700
1,196
925
Incomplet.
902
744
701
807
605
1,057
1,731
529
638
1,371
850
7,891
952
Nombre de bateaux à vapeur.
10
2
9
5
1

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de leur établissement.
De	A	Intermédiaires.	En construction	Lignes complètes.	
		Milles.	Milles.	Milles.	
<i>Terreneuve.</i>					
Port-aux-Basques .....	Phare du Cap Ray.....	14	.....	14	1er avril 1893.
<i>Section du Cap-Breton.</i>					
Meat-Cove .....	Baie d'Achépée.....	10½	.....	.....	7 nov. 1880 ;
Baie-d'Achépée (Aspee).....	Havre-O'Neil (Maison à Michemin).....	15	25½	.....	1er août 1882.
Havre-O'Neil .....	Baie Nord d'Inganiche .....	9	34½	.....	1er avril 1882.
Baie Nord d'Inganiche .....	Havre d'Inganiche .....	10½	45	.....	.....
Havre-d'Inganiche.....	McLennan's .....	23	68	.....	.....
Havre-de-McLennan.....	Sainte-Anne Baie du Sud).....	19	87	.....	.....
Havre-de Sainte-Anne.....	Baddeck (ligne de ceinture)..	13	100	.....	1er janv. 1882.
Baddeck .....	Englishtown .....	6	106	.....	19 juillet 1882.
Englishtown .....	Anse-de-Kelly .....	2	108	.....	.....
Anse-de-Kelly .....	Grand-Bras-d'Or (½ mille de câble) .....	6	114	.....	.....
Grand-Bras-d'Or .....	Sydney-Nord .....	12½	126½	.....	7 nov. 1880.
Lignes aériennes.... 126					
Câble .....		0½			
<i>Iles de la Madeleine.</i>					
Amherst .....	Phare d'Amherst.....	9	.....	.....	10 juin 1881.
Phare d'Amherst.....	Village de l'Etang-du-Nord..	15	24	.....	1er déc. 1881.
Village de l'Etang-du-Nord..	Phare do .....	1	25	.....	do
Phare do .....	Havre-aux-Maisons (1½ mille de câble) .....	8	33	.....	do
Havre-aux-Maisons.....	Ile-de-Wolfe .....	28½	61½	.....	25 sept. 1881.
Ile-de-Wolfe .....	Grosse-Ile .....	11	72½	.....	17 août 1880.
Grosse-Ile .....	Grande-Entrée .....	11	83½	.....	18 fév. 1882.
do .....	R. aux Oiseaux (tout câble)...	18½	101½	.....	20 août 1881.
do .....	Meat Cove do .....	55	156½	.....	7 nov. 1880.
Lignes aériennes..... 83½					
Câble .....		73½			
<i>Pointe Basse, C. B., Nouvelle-Ecosse.</i>					
Lingan.....	Pointe Basse .....	5	.....	5	1er août 1881.
<i>Section de la Nouvelle-Ecosse.</i>					
Dartmouth .....	.....	0	.....	.....	.....
Musquodoboit .....	.....	28½	28½	.....	.....
H.-aux-Nav. vis à Anse-aux-M..	.....	23½	52	.....	.....
Tangier .....	.....	20½	72½	.....	.....
Sheet Harbour.....	.....	18	90½	.....	.....
Havre-du-Castor.....	.....	10	100½	.....	.....
Liscomb .....	.....	36	136½	.....	.....
Sherbrooke.....	.....	11½	148	.....	.....
Havre-d'Isaac.....	.....	36	184	.....	.....
Anse de Manthorn .....	.....	3	187	.....	.....
Torbay .....	.....	10	197	.....	.....
Whitehaven (ligne de ceint.) ..	.....	11	208	.....	.....
				208	

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—*Suite.*CONSTRUITES.—*Suite.*

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de leur établissement.
De	A	Inter-mé-diaires.	En construction	Lignes complètes.	
<i>Escuminac.</i>					
Ohatham.....	Rnisseau-Noir.....	5½			1er fév. 1885.
Rnisseau-Noir.....	Baie-du-Vin.....	15	20½		
Baie-du-Vin.....	Escuminac.....	9½	30		
Escuminac.....	Phare de la Pointe Escuminac.	12	42	42	
<i>Quarantaine.</i>					
Québec.....	L'Ange-Gardien.....	13			1er déc. 1884.
L'Ange-Gardien.....	St-Pierre (¾ mille de câble)...	4	17		
Saint-Pierre.....	Sainte-Pétronille.....	4½	21½		
Sainte-Pétronille.....	Saint-Laurent.....	6½	28		
Saint-Laurent.....	Saint-Jean.....	7	35		1er mars 1885.
Saint-Jean.....	Saint-François.....	6¾	41¾		
Saint-François.....	Quai de la Grosse-Ile (y compris 5½ milles de câble).....	9	50¾		
Quai de la Grosse-Ile.....	Hôpital.....	1¼	52¼	52	Juin 1885.
		Milles.			
		Lignes aériennes.....	48		
		Câbles.....	6		
		Total.....	52		

BAN  
 Section de  
 East-Port  
 Welchpool  
 Section d  
 Anse-de-la  
 Long-Rem  
 Anse-de-F  
 Anse-de-W  
 Grand-Hav  
 Anse-au-L  
 A  
 Bassin-de-  
 L'Anse-à-F  
 Baie-aux-R  
 Pointe-Hen  
 Pointe-Sud  
 Orique-à-la  
 Lac-Salé ..  
 Pointe-Sud  
 Rivière-Jup  
 Rivière-à-la  
 Rivière-des  
 Cap-de-l'A  
 Pointe-Que  
 Rive sud du  
 Grand-Métin  
 (Subvention  
 la Cie de  
 North-W

**N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—Suite.**  
**CONSTRUITES—Suite.**

Date de leur établissement.	Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statutaires.			Date de leur établissement.
	De	A	Inter-mé-diaires.	En cons-truction	Lignes complètes.	
	<b>BAIE DE FUNDY.</b>					
	<i>Section de Campo-Bello, N.B.</i>					
1er fév. 1885.	East-Port, Maine .....	Welchpool (1¼ mille de câble).	2¾			1er mai 1861.
	Welchpool .....	Cable-Hut (Anse de la Liberté)	7½		9¾	
	<i>Section de Grand-Manan.</i>					
1er déc. 1884.	Anse-de-la-Liberté .....	Cable-Hut (L.-Remous) câble.	7½			18 nov. 1880.
	Long-Remous .....	Anse-de-Flagg .....	3	10½		
	Anse-de-Flagg .....	Anse-de-Woodward .....	6	16½		26 nov. 1890.
1er mars 1885.	Anse-de-Woodward .....	Grand-Havre .....	2	18½		18 jan. 1881.
	Grand-Havre .....	Anse-au-Loup-marin .....	4½	22½		1er nov. 1882.
	Anse-au-Loup-marin .....	Southern Head .....	5½	28½		18 jan. 1881.
Jun 1885.		Lignes aériennes .....	29		28½	
		Câbles .....	9½			
	<i>Anticosti.</i>					
			36½			
	Bassin-de-Gaspé .....	L'Anse-à-Fougère .....	28			16 oct. 1881.
	L'Anse-à-Fougère .....	Pointe-Sud-Ouest (tout câble) à travers le chenal sud du Saint-Laurent .....	44½	72½	72½	do
	Baie-aux-Renards .....	Pointe-Heath .....	23			11 août 1881.
	Pointe-Heath .....	Pointe-Sud .....	32½	55½		20 juillet 1881.
	Pointe-Sud .....	Criquet-à-la-Chaloupe .....	17½	73		27 juillet 1881.
	Criquet-à-la-Chaloupe .....	Lac-Salé .....	52½	125½		7 juillet 1881.
	Lac-Salé .....	Pointe-Sud-Ouest .....	15	140½		19 oct. 1881.
	Pointe-Sud-Ouest .....	Rivière-Jupiter .....	7	147½		18 oct. 1880.
	Rivière-Jupiter .....	Rivière-à-la-Loutre .....	17½	165		
	Rivière-à-la-Loutre .....	Rivière-des-Becs-Scies .....	22	187		8 oct. 1881.
	Rivière-des-Becs-Scies .....	Cap-à-l'Aigle (Baie Ellis) .....	10	197		
	Cap-à-l'Aigle .....	Baie-de-l'Ouest .....	14	211		1er août 1881.
	Pointe-Ouest .....	Baie-des-Anglais .....	3	214		1er juillet 1882.
		Lignes aériennes .....	242		214	
		Câble .....	44½			
	<i>Rive sud du Saint-Laurent.</i>					
	Grand-Métis .....	Bassin-de-Gaspé .....	206		286½	
	(Subventionné par l'Etat— la Cie de télégraphe Great North-Western .....					

**N° 13.—LIGNES TÉLEGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—Suite.**  
CONSTRUITES ET PROJETÉES.

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statutaires.			Date de leur établissement.
De	A	Intermédiaires	En construction	Lignes complètes	
<i>Rive Nord du St-Laurent.</i>					
Baie-Saint-Paul.....	Murray Bay.....	30			Construite par une compagnie privée; aujourd'hui sous le contrôle de l'Etat
Malbaie.....	Saint-Fidèle.....	10	10		
Saint-Fidèle.....	Saint-Siméon.....	11	21		} 23 juillet 1881.
Saint-Siméon.....	Anse-du-Portage.....	23	44		
Anse-du-Portage.....	Tadoussac (1½ mille de câble à l'embouchure du Saguenay)	2	46		} 7 nov. 1881.
Tadoussac.....	Bergeronnes.....	15	61		
Bergeronnes.....	Escoumains.....	12	73		
Escoumains.....	Saut au-Mouton.....	16	89		
Saut au-Mouton.....	Village de Portneuf.....	11½	100½		
Village de Portneuf.....	Phare de do.....	9	109½		
Phare de do.....	Saut-au-Cochon.....	7	116½		
Saut-au-Cochon.....	Betsiamits (Bersimis).....	31	147½		
Betsiamits (Bersimis).....	Pointe-aux-Outardes (câble).....	12	159½		
Pointe-aux-Outardes.....	Manicouagan.....	18	177½		
Manicouagan.....	Rivière-Godbout (câble).....	26	203½		
Rivière-Godbout.....	Pointe-des-Monts.....	18½	222		
Pointe-des-Monts.....	Baie-de-la-Trinité.....	7½	229½		
Baie-de-la-Trinité.....	Pentecôte.....	31	260½		
Pentecôte.....	Sept-Iles (voir la note).....	28½	290		
Sept-Iles.....	Rivière-Moisy (voir la note).....	19	309		
	<b>Total en operation.....</b>	<b>309</b>			
	Lignes aériennes..... 269½				
	Câbles..... 3½				
Rivière-Moisy.....	Riv.-à-la-Chaloupe (voir note).....	45		309	4 février 1885.
Rivière-à-la-Chaloupe.....	Poste de Mingan.....	50			1er nov. 1886.
Poste de Mingan.....	Pointe-aux-Esquimaux.....	18			} Projetée.
Pointe-aux-Esquimaux.....	Nataskouan.....	64			
Nataskouan.....	Tshikaska.....	18			
Tshikaska.....	Wapitagum.....	42			
Wapitagum.....	Mécatina.....	33			
Mécatina.....	Shécatia.....	50			
Shécatia.....	Bonne-Espérance.....	49			
Bonne-Espérance.....	Blancs-Sablons.....	24			
	<b>Distances totales.....</b>	<b>702</b>			

NOTE.—La ligne télégraphique de la rive nord qui a été sous le contrôle d'une compagnie privée depuis Québec jusqu'à la Baie-Saint-Paul, a été prolongée par le gouvernement fédéral, depuis 1891, à partir de Murray Bay, en descendant, jusqu'à un point situé à 54 milles en bas de la Rivière-Moisy, le novembre 1886, et doit être continuée jusqu'à la Baie-de-Forteau, 12 milles à l'est de l'Anse-aux-Blancs-Sablons, ou jusqu'au phare de la Pointe-Amour, à l'entrée d'amont du Détroit de Belle-Ile.

Voir les tables précédentes Nos 5, 6, 7.

Les distances indiquées dans la table n° 5 ne s'accordent pas avec celles ci-dessus, pour la raison qu'elles ont été estimées dans plusieurs cas, et que la ligne télégraphique ne suit pas partout la même route.

Suivant les derniers rapports, la ligne télégraphique, telle que construite, en contournant les baies, etc., mesure :

Pentecôte à Sept-Iles.....	70 milles
Sept-Iles à Rivière-Moisy.....	46 do
Riv.-Moisy en aval jusqu'à un point en amt. de la R.-à-la-Chaloupe.....	60 do

176

Toutes les distances ne seront corrigées qu'après avoir été mesurées avec précision.

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—Suite.

CONSTRUITES.

Date de leur établissement.	Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statuaire			Date de leur établissement.
	De	A	Inter-mé-diaires.	En construction	Lignes complètes.	
Construite par une compagnie privée; aujourd'hui sous le contrôle de l'Etat. 23 juillet 1881.	<i>Chicoutimi.</i>					1er sept. 1881.
	Baie-St-Paul .....	Saint-Urbain .....	9			
	Saint-Urbain .....	Petit Lac Ha! Ha! (La Cruche) .....	37	46		
	Petit Lac Ha! Ha! (La Cruche) .....	Saint-Alexis .....	31½	77½		
	Saint-Alexis .....	Saint-Alphonse de Bagotville..	3	80½		
7 nov. 1881.		Chicoutimi .....	11½	92		
	<i>Lignes dans le Nord-Ouest.</i>					
		Ligne aérienne .....			91	
Stat de ch. f. de Qu'Appelle Octobre 1882.	Fort-Qu'Appelle .....	Buttes du Tondre .....	17			Janv. 1883.
	Buttes du Tondre .....	Humboldt .....	46	63		Sept. 1883.
	Humboldt .....	Saskatchewan .....	78	141		1878-9.
	Saskatchewan .....	Battleford .....	55	195		Nov. 1883.
	Saskatchewan (Traverse de Clark) .....	Prince-Albert, ligne d'embran.	85	231		1878-9.
Août 1882. Octobre 1883. do Déc. 1883. do 24 déc. 1884. 4 février 1885.	Battleford .....	Méridien .....	84	365		Déc. 1883.
	Méridien .....	Sentier Victoria .....	80	445		
	Sentier Victoria .....	Lac-au-Poin .....	56	501		
	Lac-au-Poin .....	Fort-Edmonton .....	26	537		1878-9.
					537	
	<i>Embranchements.</i>					
4 février 1885. 1er nov. 1886.	Traverse de Clark .....	Saskatoon .....			14	
	Edmonton .....	Saint-Albert .....			9	Mai 1885.
	<i>Sections du Sud du chemin de fer.</i>					
Projetée.	Jonction de Galt .....	Lethbridge .....	107			
	Lethbridge .....	McLeod .....	28½	135½		
	McLeod .....	Fort-McLeod .....	½	136	136	Mai 1885.
	Mâchoire-d'Orignal .....	Montagne-des-Bois .....			90½	Juin 1885.
		Total, lignes du N.-Ouest..				869½

N.B.—Nouvelle ligne en voie de construction. De Battleford à Edmonton, au nord de la Saskatchewan-Nord. L'ancienne ligne devant être abandonnée.

La distance mesurée, pour la nouvelle ligne de Battleford à Edmonton est de 290 Milles.

Elle est construite aujourd'hui, sur des poteaux d'épinette rouge, depuis Edmonton en gagnant l'est, jusqu'au Ruisseau du Lac-à-la-Selle, via le Fort Saskatchewan et Victoria. .... 108

Sur des poteaux de fer, depuis Battleford, en gagnant l'ouest sur un parcours de ..... 33

La balance des poteaux de fer devant se rendre à Fort-Pitt, est maintenant en route pour être livrée, pour un parcours de ..... 55

mais la saison est trop avancée pour les planter en décembre 1885.

On a demandé récemment des soumissions pour des poteaux d'épinette rouge, pour le reste de la distance entre Fort-Pitt et le Lac-à-la-Selle. 94

Total ..... 290

Voir Rapport F. N. Gisborne, 2. 12. 86.

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—*Suite.*

RÉSEAU de télégraphes et de câbles actuellement entretenus par le gouvernement fédéral—676½ milles, soit 79½ milles de moins que par la route de 1880.

CONSTRUITES.

Localités.		Date de la construction.	Milles.
De	A		
<i>Colombie-Britannique.</i>			
Lignes aériennes de l'Île Vancouver—			
Victoria.....	Bale-du-Départ.....	1878	74½
Nanaimo.....	Valdès.....	1881	15
Victoria.....	Pointe-Clover.....	1884	2½
Corr. par le câble avec le Terr. de Washington			
Pointe-Clover.....	Dungeness.....	1884	17
Câbles du détroit de Géorgie—			
Traverses du Bras Saanich.....	.....	1878 et 1881	2
do de l'île Gabriola.....	.....	1881	1
Île Valdès.....	Pointe-Gray.....	1881	20
Lignes aériennes, Col-Britann., continent—			
Pointe-Gray.....	Granville.....	1881	15
Granville.....	New-Westminster.....	1881	11½
New-Westminster.....	Matsqui (y compris câbles).....	1864 et 1881	36½
Matsqui.....	Creek-de-la-Cache do.....	1864 et 1878	181
Creek-de-la-Cache.....	Barkerville, Caribou.....	1865 et 1878	272½
do.....	Kamloops.....	1878	48
Traverses de la rivière Fraser (ligne-mère) 2 câbles d'un ¼ mille chaque.....			
.....	.....	1881	½
Lignes d'embranchements—			
De New-Westminster à Ladner's Landing (Y comp. ½ m. de câble qui trav. la riv. Fraser.)	.....	.....	18
De New-Westminster à Port-Moody.....	.....	.....	7½
Total de milles.....			721½

Puis un fil additionnel de 44 milles entre New-Westminster et la frontière des États-Unis à 8 milles de Matsqui.

Ligne aérienne.....	Milles.
Câbles.....	690½
	41
	<u>721½</u>

Voir page suivante.



N° 13.—Résumé indiquant la proportion des lignes télégraphiques aériennes et sous-marines possédées, subventionnées ou exploitées par le gouvernement de l'Etat dans les diverses provinces.

	Distances en milles.				Grand total.
	Ligne intermédiaire.		En construction,		
	Aérien.	Câbles.	Aérien.	Câbles.	
<b>Terre-Neuve—Ligne subventionnée—</b>					
De Port-aux-Basques au Cap-Ray .....	14	.....	14	.....	14
<b>Nouvelle-Ecosse—</b>					
De Sydney à Meat-Cove .....	126	½	.....	.....	.....
De Dartmouth à Torbay (subventionnée) .....	208	.....	334	½	.....
De la Pointe-Basse à Lingan .....	5	.....	339	½	.....
De Barrington à l'île du Cap-Sable .....	16	1½	355	2½	357½
<b>Nouveau-Brunswick—</b>					
Lignes de la Baie de Fundy .....	29	9½	29	9½	.....
De Chatham à Escuminac .....	42	.....	71	.....	80½
<b>Québec—</b>					
Rive-Sud (subventionnée) de Grand-Métis au Bassin-de-Gaspé.....	206	.....	.....	.....	.....
Bureau de la Cie de télégraphe <i>Great-North-Western</i> ..		.....	.....	.....	.....
Iles de la Madeleine.....	83½	73½	289½	.....	.....
Ile d'Anticosti .....	242	44½	531	117½	.....
Rive nord du Saint-Laurent.....	266½	30½	801	153	.....
Onicoutimi .....	92	.....	893	156	.....
Quarantaine, Grosse-Île.....	46	6	939½	162½	1,102
<b>Territoire du Nord-Ouest.....</b>	869½	.....	.....	.....	869½
<b>Colombie-Britannique .....</b>	680½	41	.....	.....	721½
<b>Totaux .....</b>	<b>2,929½</b>	<b>215½</b>	.....	.....	<b>3,144½</b>

Voir les notes des deux pages précédentes relativement aux lignes de "Québec," du "Territoire du Nord-Ouest" et de la "Colombie-Britannique."



iennes et sous-  
ment de l'Etat

struc- a, Cables.	Grand total.
.....	14
.....	.....
.....	.....
2½	357½
.....	.....
9½	80½
.....	.....
.....	.....
117	.....
153	.....
156	.....
162½	1,102
.....	869½
.....	721½
.....	3,144½

du "Territoire

---

---

# TARIF

SUR LES

# LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

---

---

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

Distances intermédiaires. Milles.	BUREAUX. (Les lignes sur lesquelles ces bureaux sont situés s'étendent au nord et au nord-est de la Baie-St-Paul.)	Chicoutimi.	Saint-Alphonse.	Saint-Alexis.	La-Croche (Lac Ha! Ha!).	Saint-Urbain.	Baie-Saint-Paul.	Murray Bay (Malbaie).	Saint-Fidèle.	Saint-Siméon.	Tadoussac.	Bergeronnes.	Escoumains.	Saut-au-Mouton.
		Distances progressives.	0	11½	14½	46	83	92	122	132	143	168	183	195
0	Chicoutimi.....	0	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	25
11½	Saint-Alphonse .....	0	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	25
3	Saint-Alexis .....	0	15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	20
31½	La-Croche (Lac Ha! Ha!).....	0	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20
37	Saint-Urbain .....	0	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20	20	20
9	Baie-Saint-Paul.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20
30	Murray Bay (Malbaie) .....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20
10	Saint-Fidèle.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20
11	Saint-Siméon.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
25	Tadoussac .....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
15	Bergeronnes.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
12	Escoumains .....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
16	Saut au-Mouton.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
11½	Portneuf.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
16	Saut-au-Cochon .....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
31	Betsiamits .....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
27	Manicouagan.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
29	Rivière-Godbout.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
18½	Pointe-des-Monts.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
7½	Paie-de-la-Trinité .....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
31	Pentecôte .....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
23½	Sept-Iles .....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
19	Rivière-Moisy .....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
45	Rivière-à-la-Chaloupe .....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
50	Mingan .....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
18	Pointe-aux-Esquimaux.....	0	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15

Rive

Portneuf.  
Saint-au-Cochon.

222½ 238

25 25

25 25

25 25

20 20

20 20

20 20

20 20

15 20

15 15

15 15

15 15

15 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15

0 15



## N° 13.—RÉGIME TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—CANADA.

LOCALITÉS—DISTANCES—TARIF.

Localités.	Distances totales en milles.			Taux pour une dépêche de 10 mots, et pour chaque mot additionnel. Adresses et signatures gratis.
	Lig'es terres- tres.	Cable.	Totaux.	
<b>Nouvelle-Ecosse—</b>				
Entre North Sydney et Meat-Cove, Cap-Nord.....	126	½	126½	25c. et 2c.
Entre Farrington et le Phare du cap de l'Île-de-Sable.....	16	1¼	17¾	12c. et 1c.
<b>Nouveau-Brunswick—</b>				
Entre les bureaux du Grand-Manan.....	21	.....	.....	15c. et 1c.
do do do et Campo-Bello.....	8	7½	.....	25c. et 2c.
do do do do et Eastport, États-Unis.....	.....	1½	.....	.....
Entre Chatham et Escuminac.....	42	.....	80½	{ 25c. et 2c. 15c. et 1c.
<b>Québec—</b>				
Entre les bureaux des Îles-de-la-Madeleine.....	83¾	.....	.....	25c. et 2c.
do do do et North-Sydney.....	126½	73¾	200½	75c. et 5c.
Entre les bureaux de l'Île-d'Anticosti.....	214	.....	.....	25c. et 2c.
do do do et Gaspé.....	28	44½	266½	75c. et 5c.
Entre les bureaux de la Rive Nord du St-Laurent à l'est et à l'ouest de Bersimias.....	.....	.....	.....	15c. et 1c. }
do do de la Rive Nord du St-Laurent à l'est et l'ouest de Bersimias.....	430½	39½	469½	35c. et 2c. } Suivant la distance.
Entre les bureaux de l'Île-d'Orléans.....	24	.....	.....	15c. et 1c.
do do do et Québec.....	17	¾	.....	15c. et 1c.
do do do et Grosse-Île.....	5	5½	.....	25c. et 1c.
do do de la Grosse-Île et Québec.....	.....	.....	52	25c. et 1c.
<b>Territoire du Nord-Ouest—</b>				
Entre Qu'Appelle et Edmonton.....	537	.....	.....	75c. et 5c.
Embranch. de la Traverse-de-Clark à Prince-Albert	83	.....	.....	.....
do do do à Saskatoon.....	14	.....	.....	.....
do do d'Edmonton à Fort-Saskatchewan.....	24½	.....	.....	.....
do do do à Fort-Albert.....	9	.....	.....	.....
do de la Jonction-de-Gait à Fort-McLeod.....	136	.....	.....	.....
do de la Mâchoire-de-l'Original à la Montagne-de-Bois.....	90½	.....	894½	.....
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c. jusqu'à 75c. et 5c. suivant la distance.				
<b>EXEMPLE—</b> De Qu'Appelle à Fort-Qu'Appelle, distance de 17 milles, le taux sera de 25c. pour 10 mots et de 2c. pour chaque mot additionnel ; de Qu'Appelle à Battleford, distance de 281 milles, le taux est de 50c. pour 10 mots et de 8c. pour chaque mot additionnel.				
<b>Colombie-Britannique—</b>				
Entre Ashcroft et Barkerville.....	276½	.....	276½	50c. et 3c.
Entre les bureaux intermédiaires depuis 25c. et 2c. jusqu'à 50c. et 3c. suivant la distance, tel qu'expliqué dans l'exemple ci-dessus.				

En proportion de sa population le Canada jouit de plus grands avantages sous le rapport du télégraphe que tout autre pays du monde. Il y a en Canada un bureau télégraphique par 1,914 âmes, tandis que le rapport n'est que d'un bureau pour 3,700 âmes aux États-Unis, et de un pour 6,508 dans la Grande-Bretagne. Grâce à de tels moyens de communication, même dans les régions éloignées, où la population est faible pour le présent, l'immigrant ne se trouve pas éloigné, quel que soit l'endroit où il se fixe au Canada, et il lui est possible de disposer de ses récoltes, etc., aux meilleures conditions possibles.

N° 14.—SUPERFICIE et population du globe terrestre, compilées autant que possible d'après les derniers recensements officiels de chaque pays. Pour les pays où il n'y a pas eu de recensement, les chiffres ont été tirés des évaluations les plus dignes de foi.

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Europe.....	Austro-Hongrie.....	1880	240,940	37,741,434
	Belgique.....	1880	11,373	5,519,844
	Iles Britanniques et Gibraltar, Malte, etc.	1881	121,237	35,421,407
	Bulgarie.....	.....	27,538	2,000,000
	Danemark et Islande.....	.....	55,260	2,091,410
	France.....	1880	204,066	37,672,048
	Empire allemand.....	1881	208,744	45,194,177
	Grèce.....	1880	19,353	1,970,775
	Hollande.....	1879	13,679	4,270,098
	Italie.....	1881	114,408	28,459,451
	Monténégro.....	.....	1,710	245,380
	Portugal.....	.....	35,812	4,745,124
	Roumanie.....	1879	49,262	5,376,010
	Russie d'Europe.....	.....	2,074,686	84,851,886
	Servie.....	1882	18,767	1,670,000
	Espagne.....	1879	185,775	16,643,380
	Suède et Norvège.....	1879	293,849	6,391,390
Suisse.....	1881	15,991	2,846,102	
Turquie d'Europe.....	1880	80,000	5,275,000	
	<b>Total.....</b>		<b>3,782,490</b>	<b>328,379,923</b>
Asie.....	Afghanistan.....	.....	278,600	2,500,000
	Arabie (Ind).....	.....	1,500,000	3,285,000
	Belouchistan.....	.....	140,000	1,000,000
	Inde anglaise.....	.....	1,477,687	253,382,186
	Empire chinois.....	1881	4,539,750	434,580,000
	Iles des Indes Orientales.....	.....	786,500	34,500,000
	autres Indes.....	.....	871,151	10,504,250
	Turkistan, indépendant.....	.....	194,345	3,000,000
	Japon.....	.....	147,629	35,925,313
	Perse.....	.....	636,000	0,000,000
	Etablissements portugais.....	.....	7,134	877,500
	Russie d'Asie.....	1882	6,250,707	15,186,456
	Turquie de.....	.....	729,981	17,538,465
	<b>Total.....</b>		<b>17,557,484</b>	<b>843,257,170</b>
Afrique.....	Abyssinie.....	.....	158,000	3,000,000
	Algérie.....	.....	123,000	2,870,000
	Afrique britannique du Sud.....	.....	546,230	1,890,500
	Afrique Centrale, y comp. Somah et Gallas.....	.....	4,000,000	50,000,000
	Egypte.....	.....	870,000	17,400,000
	Côte d'Or, Sierra-Leone, etc.....	1881	17,609	60,000
	Libérie.....	.....	50,000	1,500,000
	Guinée inférieure.....	.....	280,000	2,000,000
	Madagascar.....	.....	228,570	3,000,000
	Maroc.....	.....	260,000	6,000,000
	Etats libres d'Orange.....	.....	42,470	50,000
	Etablissements portugais.....	.....	697,365	2,410,000
	Sahara.....	.....	2,500,000	5,000,000
	Sénégalie.....	.....	147,000	4,000,000
	Soudan.....	.....	1,250,000	30,000,000
	Transvaal.....	.....	114,380	700,000
	Tripoli.....	.....	314,400	1,200,000
	Tunis.....	.....	45,716	1,500,000
	Zanzibar.....	.....	100,000	5,000,000
	<b>Total.....</b>		<b>11,774,720</b>	<b>138,190,486</b>

N° 14.—SUPERFICIE et population du Globe, etc.—*Suite.*

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Amérique.....	Confédération canadienne .....	1881	3,470,392	4,324,810
	Groënland.....		750,000	14,000
	Mexique.....		741,820	9,650,000
	Terre-Neuve.....	1874	40,200	161,389
	États-Unis.....	1880	3,603,884	50,152,866
			8,606,286	64,303,065
	Amérique Centrale .....		164,900	2,600,000
	Antilles .....		150,000	4,500,000
	République Argentine.....	1880	1,357,896	2,540,000
	Bolivie .....		500,870	2,315,000
	Brésil .....		3,288,000	10,200,000
	Chili.....	1882	182,790	2,234,000
	Colombie.....		320,750	3,100,000
	Équateur.....		28,380	1,066,000
	Guiane.....	1881	178,370	341,800
	Patagonie.....		375,000	200,000
	Paraguay.....		56,700	293,814
	Pérou.....		503,380	3,374,000
	Uruguay.....	1880	69,800	450,000
Vénézuëla.....	1881	403,276	2,75,245	
	<b>Total.....</b>		<b>16,406,408</b>	<b>92,602,954</b>
Australasie.....	Australie.....	1881	2,916,555	2,235,734
	Nouvelle-Zélande.....	1881	108,280	48,993
	Tasmanie.....	1881	26,215	115,705
	<b>Total.....</b>		<b>3,079,030</b>	<b>2,841,432</b>
Polynésie.....			350,000	30,000,000
<b>RÉCAPITULATION.</b>				
	Europe environ .....		3,800,000	329,000,000
	Asie do .....		17,600,000	844,000,000
	Afrique do .....		11,800,000	189,000,000
	Amérique do .....		16,500,000	100,000,000
	Australasie do .....		3,100,000	3,000,000
	Polynésie do .....		330,000	30,000,000
	Various .....		53,150,000	1,445,000,000
	<b>Grand total.....</b>		<b>53,150,000</b>	<b>1,460,150,000</b>

En Europe  
Iles  
Gibraltar  
Hellas  
Malte

En Asie—  
Inde  
Ceylan  
Établissements  
Aden  
Hong Kong  
Ile de La

En Afrique  
Rivières  
Sierra Leone  
Colon  
Lagos  
Colon  
Natal  
Ile de Madagascar  
Ile de Saïon

Dans l'Amérique  
Confédération  
Terre-Neuve  
Honduras  
Jamaïque  
Iles Bahama  
Trinité  
Iles Belles

Dans l'Amérique  
Guiane  
Iles Falkland

Dans l'Océanie  
Nouvelles  
Victories  
Queensland  
Australasie  
Australasie  
Tasmanie  
Nouvelles

N° 15.—TABLEAU indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue en milles carrés anglais en 1881.

Population.		Superficie.	Population.
		Milles carrés anglais.	
4,324,810	En Europe—		
14,000	Iles Britanniques .....		
9,650,000	Gibraltar .....	121,115	36,100,000
161,389	Heligoland .....		23,991
50,152,866	Malte et Gozo.....		2,001
		117	148,782
64,303,065	En Asie—		
2,600,000	Inde anglaise (y compris les Etats en dépendant).....	1,558,254	254,000,000
4,600,000	Ceylan .....	24,702	2,758,166
2,540,000	Etablissements des détroits (Singapour, etc.).....	1,440	350,000
2,315,000	Aden (y compris l'île Périm) .....	70	35,162
10,700,000	Hong Kong.....	32	160,402
2,234,000	Ile Labuerne .....	30	6,000
3,100,000	En Afrique—		
1,068,000	Rivière Gamble .....		
341,800	Sierra-Leone .....	21	14,150
200,000	Colonie de la Côte-d'Or.....	468	60,546
293,814	Lagos .....	16,820	610,000
3,374,000	Colonie du Cap.....	75,270	
450,000	Natal.....	240,110	1,249,824
2,75,245	Ile Maurice et ses dépendances (Rodriguez, etc.).....	18,750	361,537
	Ile de l'Ascension .....	704	359,419
	Ile Sainte-Hélène .....	35	
		47	5,059
92,602,954	Dans l'Amérique du Nord—		
	Confédération canadienne .....	3,470,392	4,324,810
	Terreneuve .....	40,200	161,389
2,235,734	Honduras anglais ou Bélize .....	6,500	27,452
48,993	Jamaïque .....	4,258	580,804
115,705	Iles Bahama .....	5,794	43,521
2,841,432	Trinidad et autres îles des Antilles.....	3,287	939,059
	Iles Bermudes .....	41	14,434
30,000,000	Dans l'Amérique du Sud—		
	Guiane anglaise .....	85,000	252,186
	Iles Falkland .....	4,740	1,542
	Dans l'Océanie—		
329,000,000	Nouvelles-Galles du Sud, Australie .....	310,937	750,000
844,000,000	Victoria .....	87,884	882,346
1,800,000,000	Queensland .....	668,225	218,525
100,000,000	Australie méridionale .....	903,690	279,845
3,000,000	Australie occidentale .....	975,824	30,200
30,700,000	Tasmanie .....	26,214	115,705
445,000,000	Nouvelle Zélande .....	106,260	489,993
5,150,000			
460,150,000	Total, empire britannique dans tout l'univers.....	8,767,029	305,492,872

## N° 16.—TABLEAU indiquant les empires les plus considérables.

	Superficie en milles carrés.	Population au dernier recen- sement.	Population par mille carré.
Empire britannique.....	8,757,029	305,292,872	34.7
do russe.....	8,326,293	100,038,342	12.0
do chinois.....	4,540,000	435,000,000	96.0
Etats-Unis.....	3,002,852	52,152,866	17.3
Empire brésilien.....	3,238,000	10,200,000	3.1
République française.....	204,096	37,673,048	184.5
Empire allemand.....	208,744	45,194,177	216.5
Espagne (y compris les colonies).....	320,975	24,914,000	77.6
Italie.....	114,408	28,459,451	248.7

## N° 17.—POPULATION DU GLOBE TERRESTRE PAR RACES.

TIRÉE DE LA GÉOGRAPHIE DE KEITH JOHNSTON, LONDRES, 1880.

Race Indc-germanique ou arienne.....	550,000,000
“ mongolique ou turanienne.....	635,000,000
“ sémitique ou hamitique.....	65,000,000
“ nègre et bantue.....	150,000,000
“ hottentote et bosjeman.....	150,000
“ malaise et polynésienne.....	35,000,000
“ sauvage américaine.....	15,000,000
Total.....	1,450,150,000

## N° 18.—POPULATION DU GLOBE TERRESTRE PAR RELIGIONS.

TIRÉE DE LA GÉOGRAPHIE DE KEITH JOHNSTON, LONDRES, 1880.

Chrétiens.....	375,000,000
Juifs.....	7,000,000
Mohamétans.....	170,000,000
Bouddhistes.....	503,000,000
Hindous.....	177,000,000
Payens et fétichistes.....	170,000,000
Divers et inconnus.....	48,150,000
Total.....	1,450,150,000

N.B.—Les auteurs estiment la population de l'Empire chinois à différents chiffres. Le plus élevé est donné dans les tableaux qui précèdent.

TAB

DE I

ET PA

QUI RI

N.B.  
chemin d  
et Montr  
chemins c  
son achè  
chemin d



ables.

Population par mille carré.
34·7
12·0
98·0
17·3
3·1
184·5
216·5
77·6
248·7

RACES.

1880-  
00,000  
00,000  
00,000  
00,000  
50,000  
00,000  
00,000  
50,000

LIGIONS.

1880.  
00,000  
00,000  
00,000  
00,000  
00,000  
00,000  
00,000  
00,000  
00,000

es. Le plus élevé

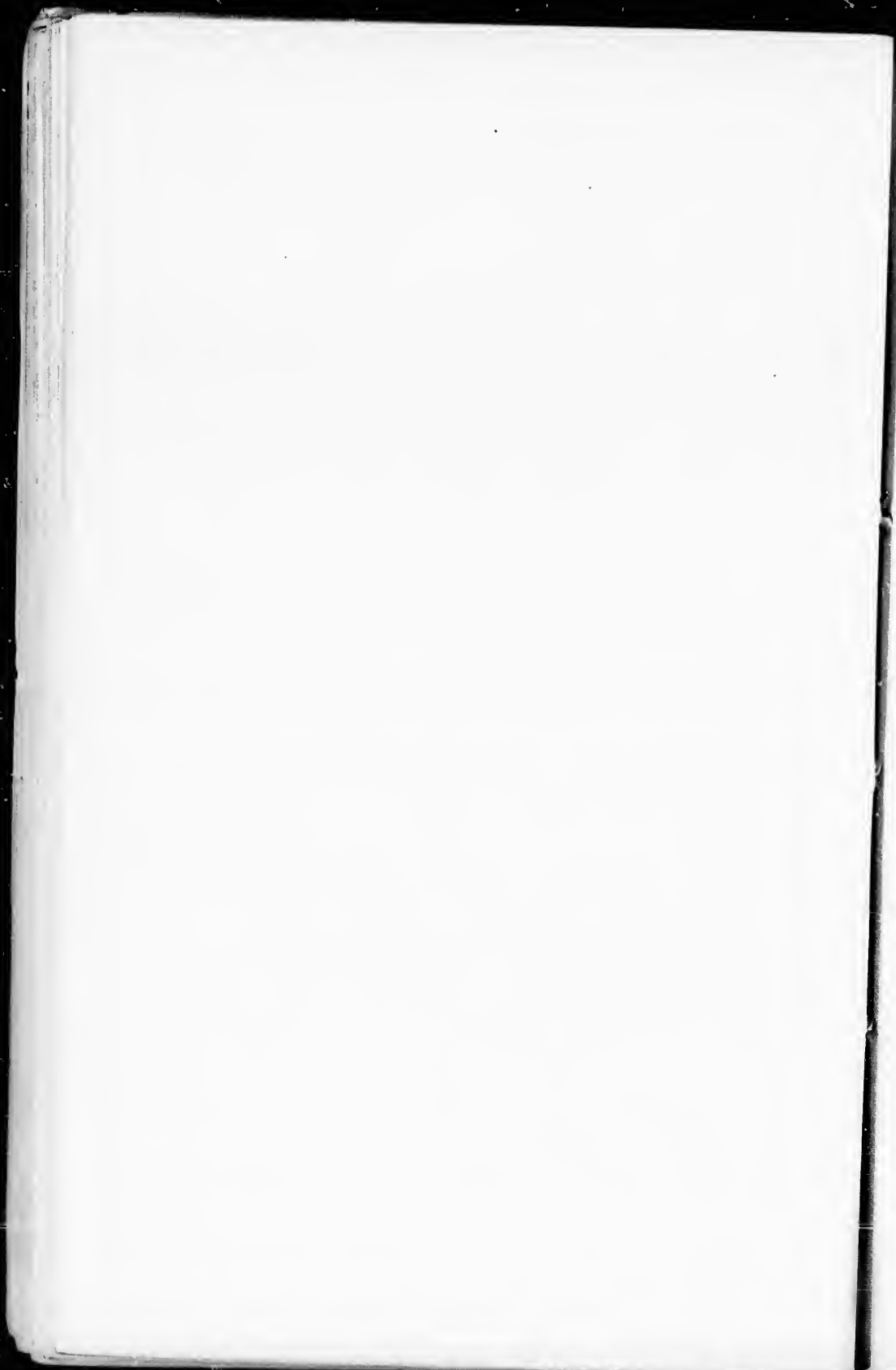
## ANNEXE No 24.

### PARTIE IV.

# TABLEAU COMPARATIF DES DISTANCES, ETC

DE LIVERPOOL, ANGLETERRE, SUR L'ATLANTIQUE, A YOKOHAMA,  
JAPON, SUR LE PACIFIQUE,  
PAR LES ROUTES OCÉANIQUES LES PLUS COURTES,  
ET PAR LES LIGNES PRINCIPALES DE CHEMINS DE FER LES PLUS  
COURTES  
QUI RELIENT LES DEUX OCÉANS EN PASSANT PAR LE CANADA ET  
LES ÉTATS-UNIS, DANS L'AMÉRIQUE DU NORD.

N.B.— Voir à la fin de ces tableaux les notes sur le transfert à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, du chemin de fer de la Rive Nord entre Québec et Montréal, le 19 septembre 1885, et aussi sur l'état d'avancement du premier de ces chemins de fer immédiatement avant la publication de ces notes, aussi sur la date de son achèvement et le remboursement de l'emprunt de l'Etat, par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.



=  
N  
B  
=

---

Nº

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11

N° de renvoi, 35,526.

ANNEXE No 24.---*Suite.*

## PARTIE IV.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, par les routes océaniques et les lignes de chemin de fer les plus courtes en passant par le Canada jusqu'à Port-Moody, et par les États-Unis jusqu'à San-Francisco.

N° 1.....	A 1.....	Route de Québec :—Liverpool à Québec par le Cap-Race; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique; aussi par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
1.....	A 2.....	Route de Québec :—Liverpool à Québec par le détroit de Belle-Ile; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique; aussi, par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
2.....	B.....	Route de Québec, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa; puis par la ligne auxiliaire du C.C.P. jusqu'à Owen-Sound; puis à travers les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur; puis par le C.O.P. jusqu'à Port-Moody. Route d'été par chemins de fer et bateaux à vapeur des lacs, 1884-85-86.
3.....	C.....	Route de Québec et Chicago :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; le chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à Détroit; les chemins de fer des États-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson; puis par le C.U.P. jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.
4.....	D 1.....	Route de Louisbourg et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-Jean, Saint-André, etc., :—Par le chemin de fer Intercolonial, de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien.
5.....	D 2.....	Route de Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, du Nouveau Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
6.....	E 1.....	Route d'Halifax et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-Jean et Saint-André; —Par les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Pacifique Canadien.
7.....	E 2.....	Route d'Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
8.....	F 2.....	Route de Saint-Jean, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, chemin de Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
9.....	F 1.....	Route de Saint-Jean, Moncton et Québec :—Par le chemin de fer Intercolonial, de Saint-Jean à Québec, par Moncton; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
9.....	F 3.....	Route de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Canadien du Pacifique.
10.....	G 1.....	Route de Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup et Québec :—Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, le chemin de fer de Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
11.....	G 2.....	Route de Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Canadien du Pacifique.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, etc.—*Suite*.

N° 12....	H.....	ROUTE de Chatham, Nouveau-Brunswick, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer projeté.
13....	A.....	DÉTAILS—Route A :—Chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal ; chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Port-Moody. Parties complétées et en voie de construction, subventions en argent et en terres, et dépenses, etc.
14....	A... ..	DÉTAILS—Route A— <i>Suite</i> —Chemin de fer Canadien du Pacifique. Ligne-principale, lignes d'embranchement et auxiliaires.
15....	B.....	DÉTAILS—Route B :—Tableau comparatif des distances de Montréal et d'Ottawa à Toronto, par les chemins de fer du Pacifique et du Grand-Tronc.
16....	C.....	DÉTAILS—Route C :—Tableaux comparatifs des distances de Québec et d'autres places jusqu'à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des États-Unis et Canadien du Pacifique.
17 & 18	A & H.	TABEAU comparatif des distances par les diverses routes indiquées, de Liverpool aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, etc., jusqu'à Yokohama.
19....	A & H.	SOMMAIRE—Routes A, B, C, D, E, F, G, H :—Tableau comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama, sur les routes respectives indiquées à travers le Canada par Port-Moody.
20....	A 1, A 2	SUBVENTION accordée au chemin de fer de la Rive-Nord de Québec à Montréal, et au chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Ottawa.
21....	D 1, D 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
22....	F 2, G 1	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou les Petites-Chutes, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, province de Québec.
23....	D 2, E 2, E 3, G 2	SUBVENTION accordée à la Compagnie du chemin de fer International pour 49 milles de sa ligne, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.
24....	F 1, E 2, F 2, F 3	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.
25....	A 1, A 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe d'Esquimaux à Nanaimo, sur l'île Vancouver, Colombie-Britannique.
26....	I 1. ....	ROUTE de Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer du Grand-Tronc et des États-Unis.
27....	I 2. ....	ROUTE de Portland, Chutes du Niagara, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer Boston et Maine—Chicago, Détroit et Niagara Falls Short Line, et des États-Unis.
28....	J 1.....	ROUTE de Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Chicago, Détroit and Niagara Falls Short Line, et des États-Unis.
29....	J 2.....	ROUTE de Boston, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de New-York, New-Haven and Hartford—Pennsylvanie, Cincinnati et Baltimore, et Saint-Louis et San-Francisco.
30....	K 1.....	ROUTE de New-York, Chicago, et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Chicago, Détroit and Niagara Falls Short Line—Chicago, Rock Island and Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
31....	K 2.....	ROUTE de New-York, Cincinnati, Saint-Louis and San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint-Louis et San-Francisco.
32....	K 3.....	ROUTE de New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia, et le chemin de fer de Saint-Louis et San-Francisco.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, etc.—*Fin.*

N° 33....	L 1.....	ROUTE de Philadelphie, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Philadelphie et Reading—Chicago, Détroit and Niagara Falls Short Line, et des Etats-Unis.
34....	L 2.....	ROUTE de Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore et Saint-Louis et San-Francisco.
35....	L 3.....	ROUTE de Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia, et le chemin de fer de Saint-Louis et San-Francisco.
36....	M 1.....	ROUTE de Baltimore, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Baltimore et Ohio—Chicago, Rock Island and Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
37....	M 2.....	ROUTE de Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore et Saint-Louis et San-Francisco.
38....	M 3.....	ROUTE de Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia et le chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco.
39....	N 1.....	ROUTE de Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer Richmond et Ohio—Louisville et Nashville—Louisville, Evansville et Saint-Louis et San-Francisco.
40....	N 2.....	ROUTE de Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer Richmond, Fredericksburg et Potomac—Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint-Louis et San-Francisco.
41....	N 3.....	ROUTE de Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco :—Par le réseau de Richmond et Danville—Western Railway of Alabama—Louisville et Nashville—Galveston, Harrisburg et San-Antonio—chemin de fer Southern Pacific et Central Pacific.
42....	O.....	ROUTE de la Nouvelle-Orléans et San-Francisco :—Par le réseau de Galveston, Harrisburg et San-Antonio—chemin de fer Southern Pacific et Central Pacific.
43....	I 1 à O..	RÉCAPITULATION—Routes I 1, I 2, J 1, J 2, K 1, K 2, K 3, L 1, L 2, L 3, M 1, M 2, M 3, N 1, N 2, N 3, O :— Etat comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama, par les routes respectives indiquées à travers les Etats-Unis, par San-Francisco.
44....	.....	NOTES sur l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique, et sur le transfert du chemin de fer de la Rive-Nord—et aussi au sujet de l'équipement, du trafic, des revenus et des frais d'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1884 et 1885.

---

R

---

isco

I

---

---

A 1 à H.

—  
ROUTES à TRAVERS le CANADA

EN PASSANT PAR

PORT-MOODY.

—

POUR DÉTAILS, voir Nos 1 à 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, voir N° 19.

---

Pour les routes à travers les Etats-Unis, en passant par San-Francisco, voir I 1 à O, ou Nos 26 à 42.

Pour récapitulation des routes des Etats-Unis, voir N° 43.

---

Par  
Au

Liver  
Québe

Port-M

Total—

Total—  
Total—

Liverpo  
Port-M  
Nanaim

Total—  
Victoria

Total—

Total—C

N.B.  
leurs em  
14, 20 à  
Pon  
Le c  
été comp



## ROUTES A 1, A 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

## N° 1.—ROUTE DE QUÉBEC.

Par la ligne principale des chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.  
Aussi route par eau et par chemin de fer jusqu'à Victoria, Ile Vancouver et San-Francisco, Californie.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géo- graphiques	Milles statutaires.
Liverpool .....	Québec <i>via</i> Cap-Race..... Océan Atlantique	.....	2,619 0	3,249
Québec .....	Trois-Rivières .... Ch. de fer de la Rive-Nord.	77	66 8	77
	Jonction de St-Martin, 12 milles de Montréal.	82	137 9	159
	Ottawa..... Ch. de fer Canadien du Pacifique.	108	231 6	267
	Jonction de Sudbury.....	324	512 7	591
	Port-Arthur.....	547	987 3	1,138
	Winnipeg.....	429	1,359 5	1,567
	Portage-la-Prairie.....	56	1,408 0	1,623
	Brandon.....	77	1,474 8	1,700
	Qu'Appelle.....	191	1,610 5	1,891
	Régina.....	33	1,665	1,924
	Calgary.....	482	2,087 5	2,406
	Stephen.....	123	2,194 0	2,529
	Savona's Ferry.....	268	2,426 5	2,797
	Port-Moody.....	215	2,613 1	3,012
Port-Moody .....	Yokohama ..... Océan Pacifique	.....	4,374 0	5,042
Total—Liverpool....	Yokohama <i>via</i> Cap-Race, Québec et la ligne-mères des chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique..... A 1.		9,806 0	11,303
	A déduire la distance entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile.....		153 0	182
Total—Liverpool....	Yokohama <i>via</i> Déroit de Belle-Ile .....		9,618 0	11,121
Total—Québec.....	do do .....		6,829 0	7,872
Liverpool .....	Port-Moody <i>via</i> Québec, N.-E., Ch. de f. C. du Pacifique	5,431 7		6,261
Port-Moody .....	Nanaimo, Ile Vancouver..... Déroit de Géorgie.	39 0		45
Nanaimo .....	Victoria do .....	63 3		73
Total—Liverpool....	do do .....	5,534 0		6,379
Victoria .....	San-Francisco, Californie..... Océan Pacifique	759 0		876
Total—Liverpool....	do <i>via</i> Québec et Port-Moody.....	6,293 0		7,254
Total—Québec .....	San-Francisco <i>via</i> Québec et Port-Moody.....		3,474 0	4,005

N.B.—Pour les détails concernant les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique et leurs embranchements, quant aux parties complétées, aux subventions, coût, etc., voir tableaux nos 13, 14, 20 à 25.

Pour les tableaux comparatifs des distances sur les diverses routes, voir tableaux nos 17, 18, 19.  
Le chemin de fer de Nanaimo à Victoria, et de là à Esquimalt, situé à environ 3 milles plus loin, a été complété le 16 octobre 1886.

## ROUTE B.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

## N° 2.—ROUTE DE QUÉBEC, OWEN-SOUND, LACS HURON ET SUPÉRIEUR.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; par la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa; de là par la ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Owen-Sound; de là on traversant les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port Arthur; puis par la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody.

Route d'été par les chemins de fer et les bateaux à vapeur des lacs, 1884-85-86.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool .....	Québec <i>via</i> Cap-Race.....Océan Atlantique.		2,819-0	3,249
Québec.....	Trois-Rivières .....	77	66-8	77
	Jonction de Saint-Martin, 12 milles de Montréal .....	82	137-9	159
	Ottawa.....	108	231-6	267
	Perth...Ligne auxiliaire, Ch. de fer Can. du Pacifique	59	282-8	326
	Jonction de Toronto, 4½ milles de Toronto. ....	199	455-4	525
	Orangeville .....	43½	491-1	568-5
	Owen-Sound.....	72½	556-9	642
	Canal du Saut Sainte-Marie.....	250	773-8	892
	Port-Arthur.....	280	1,016-7	1,172
	Winnipeg.....	429	1,388-9	1,601
	Portage-la-Prairie .....	56	1,437-5	1,657
	Brandon.....	77	1,504-3	1,734
	Qu'Appelle.....	191	1,670-0	1,925
	Régina.....	33	1,698-7	1,958
	Calgary.....	484	2,116-8	2,440
	Stephen.....	123	2,223-5	2,563
	Savona's-Ferry.....	268	2,456-0	2,831
	Port-Moody.....	215	2,642-5	3,046
Port-Moody .....	Yokohama.....		4,374-0	5,042
Total--Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Québec, chemin de fer de la Rive-Nord et ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique, lacs Huron et Supérieur, <i>via</i> Cap Race. ....		9,835-0	11,337
	A déduire la différ. entre le Cap Race et le détroit de Belle-Ile.		158-0	182
	Yokohama, <i>via</i> le détroit de Belle-Ile.....		9,677-0	11,155

N. B.—Pour les tableaux comparatifs des distances de Montréal et Ottawa à Toronto, *via* la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, lignes auxiliaires et embranchements, et chemin de fer du Grand Tronc, voir n° 15.

Pour les tableaux comparatifs des distances sur les diverses routes, voir tableaux n° 17, 18, 19.

ROUTE C.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 3.—ROUTE DE QUÉBEC ET CHICAGO.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là, par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit; de là, par les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson; de là, par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.

Etats-Unis et Canada.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutai- res.
Liverpool .....	Québec <i>viâ</i> Cap-Race .....	Océan Atlantique .....	2,819·0	3,249
Québec .....	Montréal .....	Ch. de fer de la Rive-Nord et C.P.	171	148·4
	Toronto .....	Chemin de fer du Grand-Tronc	333	437·2
	Détroit .....	Chemin de fer des Etats-Unis	231	637·6
	Chicago .....	Minneapolis .....	268	870·2
	Saint-Paul-Ouest .....	Emerson .....	410	1,225·8
	Minneapolis .....	Winnipeg .....	10	1,234·6
	Emerson .....	Chemin de fer Canadien du Pacifique	381	1,585·1
	Winnipeg .....	Portage-la-Prairie .....	66	1,622·3
	Portage-la-Prairie .....	Brandon .....	58	1,670·9
	Brandon .....	Qu'Appelle .....	77	1,737·7
	Qu'Appelle .....	Régina .....	191	1,903·4
	Régina .....	Calgary .....	33	1,932·0
	Calgary .....	Stephen .....	482	2,350·2
	Stephen .....	Savona's-Ferry .....	123	2,456·9
	Savona's-Ferry .....	Port-Moody .....	268	2,689·4
	Port-Moody .....		215	2,875·9
Port-Moody. ....	Yokohama .....	Océan Pacifique .....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama <i>viâ</i> Cap-Race, Québec et Chicago .....	Déduire la différence entre Cap-Race et le détroit de Belle-Ile...	10,069·0	11,606
		Yokohama <i>viâ</i> détroit de Belle-Ile, Québec et Chicago .....	153·0	182
			9,911·0	11,424

N.B.—Pour le tableau comparatif des distances depuis ces divers points sur cette route jusqu'à Port-Moody, voir n° 16.  
Pour le tableau comparatif des distances sur ces diverses routes, voir nos 17, 18, 19.

EUR.

principale du  
ligno auxi-  
nd; de là on  
par la ligne  
ly.

1884-85-86.

	Milles statutaires.
9·0	3,249
3·8	77
1·6	159
2·8	267
5·4	326
3·1	568·5
3·9	642
3·8	892
3·7	1,172
3·9	1,601
7·5	1,657
4·3	1,734
3·0	1,925
3·7	1,958
3·8	2,440
3·5	2,563
3·0	2,831
3·5	3,046
4·0	5,042
0	11,337
0	182
0	11,155

*viâ* la ligne  
s, et chemin

17, 18, 19.

## ROUTE D 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

## N° 4.—ROUTE DE LOUISBOURG ET QUÉBEC AVEC EMBRANCHEMENTS JUSQU'À SAINT-JEAN, SAINT-ANDRÉ, ETC.

Par chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Louisbourg..... Océan Atlantique.....		2,350·0	2,709
Louisbourg.....	Port-Mulgrave..... Chemin de fer projeté	80	69·4	80
	New-Glasgow..... Emb. du ch. de fer Intercol.	80	138·8	160
	Truro.....	43	176·1	203
	Moncton..... Intercolonial Railway	125	284·6	328
	Jonction de Chatham.....	72	347·0	400
	Pirouou-ki.....	237	552·6	637
	Rivière-du-Loup.....	65	609·0	703
	Québec.....	126	718·3	828
	Jonction St-Martin..... Ch. de fer de la Rive-N.	119	856·3	987
	Montréal.....	12	866·7	999
	Ottawa <i>via</i> St-Martin..... Ch. de fer C. du P.	108	950·0	1,095
	Jonction Sudbury.....	324	1,231·0	1,419
	Port-Arthur.....	547	1,705·6	1,966
	Winnipeg.....	429	2,077·8	2,395
	Portage-la-Prairie.....	56	2,126·4	2,461
	Brandon.....	77	2,193·1	2,528
	Qu'Appelle.....	191	2,358·9	2,719
	Régina.....	33	2,387·5	2,752
	Calgary.....	482	2,805·7	3,234
	Stephen.....	123	2,912·4	3,357
	Savona's-Ferry.....	268	3,144·9	3,625
	Port-Moody.....	215	3,331·4	3,840
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique.....		4,374·0	5,042
Total—Liverpool... ..	Yokohama <i>via</i> Louisbourg, chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....		10,055·0	11,591
Liverpool.....	Louisbourg..... Océan Atlantique.....		2,550·0	2,709
Louisbourg.....	Truro..... Embranc. du chemin de fer Intercolonial		176·0	203
Truro.....	Halifax..... Chemin de fer Intercolonial		54·0	62
Total—Liverpool... ..	Halifax <i>via</i> Truro et Chemin de fer Intercolonial.....		2,580·0	2,974
Liverpool.....	Louisbourg.....		2,350·2	2,709
Louisbourg.....	Truro.....		176·1	203
Truro.....	Moncton.....		108·4	125
Moncton.....	Saint-Jean.....		77·2	89
Total—Liverpool....	Saint-Jean <i>via</i> Louisbourg, Truro, Moncton.....		2,711·9	3,126
	Saint-André do do.....		2,785·6	3,211
	Saint-Etienne do do.....		2,856·7	3,293

N.B.—Pour les états comparatifs des distances sur les différentes routes et les subventions, voir nos 17, 18, 19, 21, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

La distance de Louisbourg à un point vis-à-vis Port-Mulgrave (détroit de Canso) est de 83 milles, suivant une exploration faite en 1885; les pentes sont de 80 pieds au mille, et l'ouvrage difficile.

Voir rapport C. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, 18 janvier 1886.

Voir note n° 21, au sujet de la subvention, etc.

Voir note du tableau n° 3, partie III, concernant le nouveau terminus de l'Intercolonial, qui a raccourci le chemin de 10 milles en 1885.

ROUTE D 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 5.—ROUTE DE LOUISBOURG, SAINT-JEAN, MATTAWAMKEAG, SHERBROOKE, MONTRÉAL ET PORT-MOODY.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Louisbourg ..... Océan Atlantique	2,350	2,709
Louisbourg....	New Glasgow—Voir Route D 1.....		
New-Glasgow .....	Saint-Jean, N B .....	139	160
Saint-Jean.....	Jonction Mattawamkeag... Chemins de fer Intercolonial et Européen et Nord-Américain.....	223	257
Jonction Mattawamkeag.....	Lac Mégantic..... Continuation projetée de l'International	128	147
Lake Mégantic.....	Sherbrooke..... Chemin de fer International	117	135
Sherbrooke.....	Montréal..... Chemin de fer Grand-Tronc	60	69
Montréal.....	Jonction Saint-Martin... Chemin de fer Can. du Pacifique	88	101
Jonction St-Martin...	Port-Moody... Chemin de fer Canadien du Pacifique—Pour détails, voir D 1.....	10	12
Total—Louisbourg...	Port-Moody .....	2,475	2,853
Port-Moody .....	Yokohama .....	3,240	3,734
Total—Liverpool.....	Yokohama, via Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.....	4,374	5,042
		9,964	11,485

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18, 19. Pour subventions, voir nos 21, 23, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.  
 Saint-Jean à Vanceboro' ..... Chemin de fer du N.-Brunswick, 91.5 milles statutaires.  
 Vanceboro' à Mattawamkeag ..... do Maine Central, 56.0 do  
 Vanceboro' à Portland ..... do do 35.7 do  
 La ligne ci-dessus est appelée "Ligne Courte de chemin de fer" entre Montréal et l'Océan Atlantique; à son achèvement, probablement en 1887, le chemin de fer Canadien du Pacifique s'étendra de son nouveau terminus "Vancouver" (14 milles à l'ouest de Port-Moody), sur le Pacifique, à Louisbourg ou Sydney, Cap-Breton, sur l'Atlantique.  
 Voir tableaux nos 7, 9, 11, et les notes nos 21, 23, 24.

USQU'À SAINT-  
 pacifique.

Milles statutaires.
2,709
80
160
203
328
400
637
703
828
987
993
1,095
1,419
1,966
2,395
2,451
2,528
2,719
2,752
3,234
3,357
3,625
3,840
5,042
11,591
2,709
203
62
2,974
2,709
203
125
89
3,126
3,211
3,293

subventions, voir  
 est de 83 milles,  
 re difficile.  
 1886.

ercolonial, qui a

## ROUTE E 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

## N° 6.—ROUTE D'HALIFAX ET QUÉBEC AVEC EMBRANCHEMENTS JUSQU'À SAINT JEAN ET SAINT-ANDRÉ.

Par le chemin de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutai- res.
Liverpool.....	Halifax, Nouvelle-Ecosse..... Océan Atlantique		2,500 0	2,681
Halifax .....	Truro..... Chemin de fer Intercolonial	62	53·8	62
	Moncton .....	125	162·2	127
	Jonction de Chatham.....	73	234·7	259
	Rimouski.....	237	430·3	496
	Rivière-du-Loup.....	65	466·7	561
	Québec.....	126	596·0	687
	Trois-Rivières..... Chemin de fer de la Rive-Nord	77	593·8	784
	Jonction Saint-Martin.....	82	733·9	846
	Ottawa..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	827·6	954
	Jonction de Sudbury.....	324	1,108	1,278
	Port-Arthur.....	547	1,583·3	1,815
	Winnipeg.....	429	1,955·5	2,254
	Portage-la-Prairie.....	56	2,004·0	2,310
	Brandon.....	77	2,070·8	2,387
	Qu'Appelle.....	191	2,236·5	2,578
	Régina.....	33	2,265·2	2,611
	Calgary.....	482	2,683·3	3,093
	Stephen.....	123	2,780·0	3,216
	Savona Ferry.....	268	3,022·5	3,484
	Port-Moody.....	215	3,209·1	3,699
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique		4,374·0	5,042
Total--Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Halifax, Québec et chemin de fer O. P.....		10,983·0	11,622
Liverpool.....	Halifax..... Océan Atlantique		2,499·4	2,881
Halifax.....	Truro..... Chemin de fer Intercolonial		53·8	62
Truro.....	Moncton.....		108·4	125
Moncton.....	Saint-Jean.....		77·2	89
Total--Liverpool	Saint-Jean, <i>via</i> Halifax et Moncton.....		2,738·8	3,157
Saint-Jean.....	Saint-André..... Chemin de fer <i>Grand Southern</i>		73·7	85
Total--Liverpool	Saint-André, <i>via</i> Halifax, Moncton et Saint-Jean.....		2,812·5	3,242

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18, 19.  
 Pour subvention, voir n° 24.  
 Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE E 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 7.—ROUTE D'HALIFAX, SAINT-JEAN, MATTAWAMKEAG, SHERBROOKE, MONTRÉAL ET PORT-MOODY.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Halifax.....Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax.....	Saint-Jean..... Chemin de fer Intercolonial	239	276
Saint-Jean.....	Junction Saint-Martin—Pour détails, voir Route D 2.....	403	464
Junction St.-Martin..	Port-Moody—Pour détails, voir Route D 1.....	2,475	2,853
Total—Halifax.....	Port-Moody..... Chemin de fer	3,117	3,593
Port-Moody.....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.....	9,991	11,513

N. B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18, 19.  
 Pour subvention, voir nos 23, 24.  
 Voir notes à la fin de ces tableaux.

SAINT JEAN

Pacifique.

Milles géographiques.	Milles statutaires.
2,500 0	2,881
53·8	62
163 2	197
234·7	259
420 3	496
466 7	561
508·0	687
508·8	764
733 9	846
827 6	954
108	1,378
583·3	1,835
955·5	2,234
1,014·0	2,310
1,070·8	2,387
1,236·5	2,578
1,265·2	2,611
1,363·3	3,093
1,790·0	3,216
1,922·5	3,484
1,929·1	3,699
3,374·0	5,042
11,083·0	11,622
1,499·4	2,881
53·8	62
108·4	125
77·2	89
1,738·8	3,157
73 7	85
3,812·5	3,242

## ROUTES F 1, F 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

## N° 8.— ROUTE DE SAINT-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK ET QUÉBEC, avec embranchement jusqu'à Saint-André.

Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, le chemin Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires	Milles géogra- phiques.	Milles statutai- res.
Liverpool.....	Saint-Jean..... Océan Atlantique		2,700 0	3,112
Saint-Jean.....	Jonction Frédéricton..... Ch. de fer du N.-Brunswick	46	39 9	46
	Frédéricton.....	22	59 0	68
	Edmundston.....	160	197 8	228
	Rivière-du-Loup, ch. Témiscouata.... Ch. de fer projeté	80	267 3	308
	Québec..... Ch. de fer Intercolonial	126	376 5	434
	Trois-Rivières..... Ch. de fer de la Rive-Nord	77	413 3	511
	Jonction Saint-Martin, 12 milles de Montréal.....	82	514 5	593
	Ottawa..... Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	6 8 2	701
	Jonction Sudbury.....	324	889 2	1,025
	Port-Arthur.....	547	1,863 7	1,572
	Winnipeg.....	429	1,736 0	2,091
	Portage-la-Prairie.....	56	1,784 6	2,057
	Brandon.....	77	1,851 4	2,134
	Qu'Appelle.....	191	2,017 1	2,325
	Régina.....	33	2,045 7	2,358
	Calgary.....	482	2,463 8	2,840
	Stephen.....	123	2,570 6	2,963
	Savona-Ferry.....	258	2,803 1	2,231
	Port-Moody.....	215	2,959 6	3,413
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique		4,374 0	5,042
Total--Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Saint-Jean, Frédéricton, Québec. Chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique..... F. 2.		10,064 0	11,600
Liverpool.....	Saint-Jean..... Océan Atlantique		2,700 0	3,112
Saint-Jean.....	Moncton..... Chemin de fer Intercolonial		77 2	89
Moncton.....	Québec.....		433 8	500
Total--Liverpool	Québec, <i>via</i> Saint-Jean, Moncton.... Chemin de fer Intercolonial, Ottawa, <i>via</i> Saint-Jean, Moncton... Chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....		3,211 0	3,701
	Winnipeg.....		3,442 0	3,968
	Port-Moody.....		4,570 0	5,268
	Yokohama..... Océan Pacifique F. 1.		5,824 0	6,713
			10,198 0	11,755
Saint-Jean.....	Halifax, <i>via</i> Moncton et Truro..... Chemin de fer Intercolonial		239 4	276
	Frédéricton, <i>via</i> Jonction de Frédéricton.....		59 0	68
	Saint-André, <i>via</i> chemin de fer <i>Grand Southern</i> .....		73 7	85

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18, 19.  
 Pour subvention d'Edmundston à la Rivière-du-Loup, voir n° 21.  
 Voir notes à la fin de ces tableaux.



ROUTE F 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 9.—ROUTE DE SAINT-JEAN, MATTAWAMKEAG, SHERBROOKE, MONTRÉAL ET PORT-MOODY.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Saint-Jean, ..... Océan Atlantique	2,700	3,112
Saint-Jean.....	Jonction de Mattawamkeag...Chemin de fer Saint-Jean et Maine, et Européen et Nord-Américain .....	128	147
Jonction Mattawamkeag .....	Jonction de Saint-Martin—Pour détails, voir Route D 2.....	275	317
Jonction St-Martin...	Port-Moody—Pour détails, voir Route D 1.....	2,475	2,853
Total—Saint-Jean....	Port-Moody..... Chemin de fer	2,878	3,317
Port-Moody.....	Yokohama ..... Océan Pacifique.	4,374	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, par Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody .....	9,952	11,471

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18, 19.  
 Pour subvention, voir n° 23.  
 Saint-Jean et Vanceboro' ..... Chemin de fer du N.-Brunswick, 91.5 milles statistiques.  
 Vanceboro' à Mattawamkeag ..... do Maine Central, 56.0 do  
 Voir notes à la fin de ces tableaux.

branchement

couata et le  
de fer de la

	Milles statistiques.
00.0	3,112
9.9	46
9.0	68
7.8	228
7.3	308
6.5	434
3.3	511
4.5	593
8.2	701
9.2	1,025
3.7	1,572
6.0	2,091
4.6	2,057
1.4	2,134
7.1	2,325
5.7	2,358
3.8	2,840
0.6	2,963
3.1	2,231
9.6	3,413
4.0	5,042
4.0	11,600
0.0	3,112
7.2	69
8.8	500
4.0	3,701
2.0	3,968
0.0	5,268
4.0	6,713
0.0	11,755
4.4	276
0.0	68
7.7	85

## ROUTE G 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 19.—ROUTE DE SAINT-ANDRÉ, NOUVEAU-BRUNSWICK ET QUÉBEC avec la ligne d'embranchement jusqu'à Saint-Jean.

Par Woodstock et Edmundston, et les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles sta- tutaires.
Liverpool .....	Saint-André.....Océan Atlantique.		2,680·0	3,089
Saint-André.....	Jonction McAdam, Ch. de fer du N-Brunswick	43	37·3	43
	Woodstock .....	51	81·5	94
	Edmundston .....	113	179·6	207
	Rivière-du-Loup .... Chemin de Témiscouata	90	249·0	287
	Québec.....Ch. de fer Intercolonial	126	358·3	413
	Trois-Rivières.....Ch. de la Rive-Nord	77	425·1	490
	Jonction Saint-Martin, 12 milles de Montréal.	82	496·2	572
	Ottawa.....Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	589·9	680
	Jonction Sudbury.....	324	871·0	1,004
	Port-Arthur.....	547	1,345·6	1,551
	Winnipeg.....	429	1,717·8	1,980
	Postage-la-Prairie.....	66	1,766·3	2,036
	Brandon.....	77	1,833·1	2,113
	Qu'Appelle.....	191	1,998·8	2,304
	Régina.....	33	2,027·5	2,337
	Calgary.....	482	2,445·6	2,819
	Stephen.....	122	2,551·3	2,942
	Savona Ferry.....	268	2,784·8	3,210
	Port-Moody.....	215	2,971·3	3,425
Port-Moody .....	Yokohama..... Océan Pacifique		4,374·0	5,042
Total—Liverpool....	Yokohama, par les chemins de fer de Saint-André, Woodstock, Québec, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....		10,035·0	11,556
Liverpool .....	Saint-André.....Océan Atlantique		2,680·0	3,089
Saint-André.....	Jonction McAdam.....Chemin de fer.	43	37·3	43
Jonction McAdam....	Jonction Frédéricton.....	40	34·7	40
Jonction Frédéricton	Frédéricton.....	22	19·1	22
Frédéricton.....	Edmundston.....	166	138·8	160
Edmundston.....	Rivière-du-Loup, Chemin de Témiscouata.			
	Chemin de fer projeté.....	80	69·4	80
Rivière-du-Loup....	Québec.....Chemin de fer Intercolonial	126	109·3	125
		471		
Total—Liverpool....	Québec, par Saint-André, Jonction McAdam, Frédéricton, Edmundston et Rivière du Loup.....		3,088·5	3,560
Frédéricton.....	St-Jean, par la Jonction de Frédéricton C.de f.	68	59·0	68
Saint-André.....	do le chemin de fer Grand Southern....	85	73·7	85

N.B.—Pour les tableaux comparatifs par les différentes routes, voir n° 17, 18, 19. Pour subvention d'Edmundston à la Rivière-du-Loup. Voir n° 22; voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE G 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon,

N° 11.—ROUTE DE SAINT-ANDRÉ, MATTAWAMKEAG, SHERBROOKE, MONTRÉAL ET PORT-MOODY.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool.....	Saint-André..... Océan Atlantique	2,680	3,089
Saint-André.....	Jonction de Mattawamkeag .... Chemins de fer du Nouveau-Brunswick, Européen et Nord-américain .....	91	105
Jonction de Mattawamkeag.....	Jonction Saint-Martin—Pour détails, voir Route D 2.....	275	317
Jonction St-Martin.....	Port-Moody—Pour détails, voir Route D I.....	2,475	2,853
Total—Saint-André.	Port-Moody..... Chemin de fer	2,841	3,275
Port-Moody.....	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, viâ Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Mont. Cal et Port-Moody.....	9,895	11,406

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18 et 19.  
 Pour subvention, voir n° 23.  
 Saint-André à Vanceboro'..... Ch. de fer du Nouveau-Brunswick, 49 milles statutaires.  
 Vanceboro' à la Jonction Mattawamkeag..... Ch. de fer Maine Central, 56 do  
 Voir notes à la fin de ces tableaux.

la ligne  
 e-Nord et

Milles  
 sta-  
 tutaires.

3,089  
 43  
 94  
 207  
 237  
 413  
 490  
 572  
 680  
 1,004  
 1,551  
 1,980  
 2,036  
 2,113  
 2,304  
 2,337  
 2,819  
 2,942  
 3,210  
 3,425  
 5,042

11,556

3,059  
 43  
 40  
 22  
 160  
 80  
 126

3,560

68  
 85

subvention  
 x.

## ROUTE II.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 12.—ROUTE DE CHATHAM, NOUVEAU-BRUNSWICK, EDMUNDSTON ET QUÉBEC.  
Par chemin de fer projeté.

De	A	Parcours inter- médiaire. Milles statistiques	Milles géogra- phiques.	Milles statutaires
Liverpool.....	Chatham, R. Miramichi. Océan Atlantique, <i>via</i> Cap Race.....		2,558·0	2,919
Chatham.....	Jonction de Chatham..... Chemin de fer Int: colonial	9	7·8	9
	Edmundston ..... Chemin de fer projeté	165	143·0	165
	Québec ..... Chemin de fer projeté	170	290·6	335
	Montréal, J. de St-Martin..... Ch de fer de la Rive-Nord	159	428·5	494
	Ottawa..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	522·3	602
	Winnipeg.....	1,300	1,660·1	1,902
	Port-Moody.....	1,445	2,903·7	3,347
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique		4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> chemin de fer projeté, Chatham, Ed- mundston et Québec.....		9,836·0	11,338

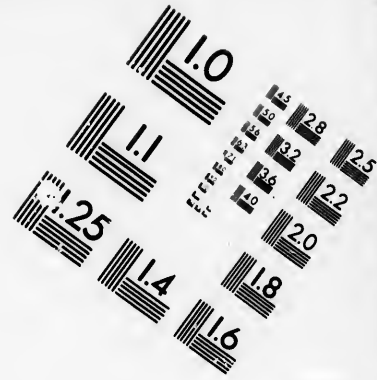
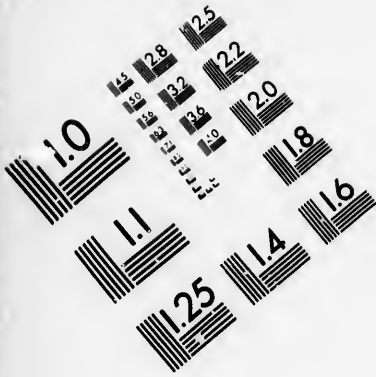
N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18 et 19.  
Voir aussi les notes à la fin des tableaux.

QUÉBEC.

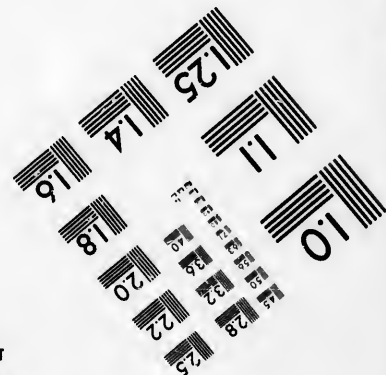
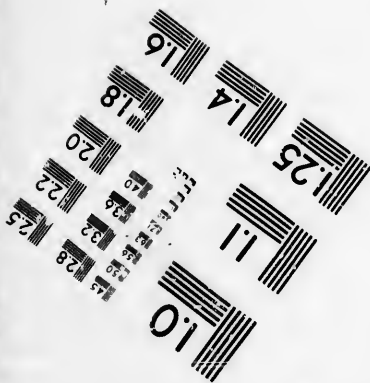
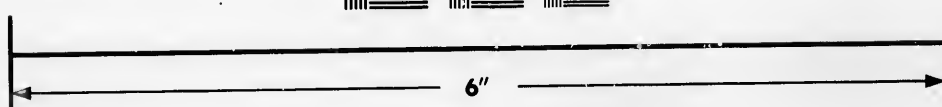
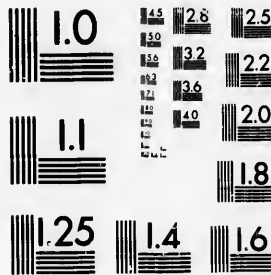
es ra- es.	Milles statutaires
30	2,919
78	9
10	165
6	335
5	494
3	602
1	1,902
7	3,347
0	5,042
0	11,338

17, 18 et 19.





**IMAGE EVALUATION  
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic  
Sciences  
Corporation**

23 WEST MAIN STREET  
WEBSTER, N.Y. 14580  
(716) 872-4503

14  
16 28  
18 22  
20  
25

11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100



**DÉTAILS—ROUTE A.**  
**N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD, DU**  
**CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, & DE MONTREAL A SASKATOON.**

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Construit ou presque complété.	En voie de construction ou qu'il sera construit déc. 1883.	Total de Winnipeg.	Total de Montréal.	Total de Québec ou de Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer gouvernement féd.
	Milles.	Milles estimés.	Milles.	Milles.	Milles.		Complété.	
<b>CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD.</b>								
Québec .....			1,567		0			Subvention conditionnelle en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic. c. 8. Québec à Montréal..... Non ajoutée ci-dess.
Québec à la Jonction Saint-Martin .....	159		1,408	12	159	1874	1878	
Jonction Saint-Martin à Montréal.....	12		1,420	0	171			
<b>CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.</b>								
<b>DIVISION-EST—LIGNE PRINCIPALE.</b>								
Montréal à Ottawa—y compris 12 milles jusqu'à la Jonction.....	120		1,300	120	267	1875	1878	Subvention en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic. c. 8. 15 avril 1884. Montréal à Ottawa.....
Ottawa à Pembroke .....	105		1,195	225	373	1871	1877	Subvention en argent au Canada Central.....
Pembroke à Mattawan .....	94		1,101	319	466	1879	1884	
Mattawan à Callander.....	26		1,076	345	492	1880	do	
<i>Section-Est, par contrat Cie C. C. P.</i>								
Callander à Sudbury-Jonction (Jonction de Sudbury).....	99		976	444	591	1881	1883	Section Est. Callander à Selkirk. Sub. en argent au C.C.P.... Subvention en terres.....
Sudbury-Jonction à Michipicoton .....	15		195	766	801	1893	Par contrat '86	
Michipicoton au Pic .....	35	140	626	794	941	do	do	
Pic à Nepigon (Red Rock) .....	35	95	496	924	1,071	do	do	
Nepigon (Red Rock) à Port-Arthur .....	67		429	981	1,138	do	Complété '84	
<b>DIVISION-OUEST.</b>								
<i>Section de la Baie-du-Tonnerre.</i>								
Port-Arthur à Ignace.....	152		377	1,143	1,290	1876	1883	Divers contrats. Port-Arthur à Selkirk.....
<i>Section de Wabigoon.</i>								
Ignace à Portage-du-Rat.....	145		132	1,288	1,435	1878	do	
<i>Section du Portage-du-Rat.</i>								
Portage-du-Rat à Selkirk .....	111		21	1,399	1,546	do	do	Selkirk à Winnipeg.....
Selkirk à Winnipeg.....	21		0	1,420	1,567	1876	1881	
<i>Section de Brandon.</i>								
Winnipeg à Portage-la-Prairie.....	56		56	1,476	1,623	1881		Section Centrale. Selkirk à Savona Ferry (Kamloops) Sub. en argent au C.C.P....
Portage-la-Prairie à Brandon .....	77		133	1,553	1,700	do	Nov. 1881	
<i>Section de Broadview.</i>								
Brandon à Broadview .....	131		264	1,684	1,831	do	1882	
<i>Section de Régina.</i>								
Broadview à Qn'Appelle .....	60		324	1,744	1,891	1882	do	Oct. 1882
Qn'Appelle à Régina.....	33		357	1,777	1,924	do	do	
Régina à Moose-Jaw (Machoire d'Original) .....	41		398	1,818	1,965	do	do	
<i>Section Swift-Current (Courant-Rapide.)</i>								
Moose-Jaw à Swift-Current (Courant-Rapide).....	113		511	1,931	2,078	do	do	
<i>Section de Medicine-Hat.</i>								
Swift-Current à Maple-Creek (Creek de l'Erable) .....	86		597	2,017	2,164	do	do	Fév. 1883
Maple-Creek à Medicine-Hat .....	63		660	2,080	2,227	1883	1883	
<i>Section de Crowfoot (Pied-de-Corbeau.)</i>								
Medicine-Hat à Langevin .....	35		695	2,115	2,262	do	do	Sub. en terres au C.C.P....
Langevin à Bassano .....	62		757	2,177	2,324	do	do	
Bassano à Gletchen.....	28		785	2,205	2,352	do	do	
<i>Section de Calgary.</i>								
Gletchen à Calgary, sur la rivière de l'Arc.....	54		839	2,259	2,406	do	do	do
Calgary à Morley .....	42		881	2,301	2,448	do	do	
Morley à Kananaskis (Padmore).....	12		893	2,313	2,460	do	do	
Kananaskis à Canmore.....	13		906	2,326	2,473	do	do	
<i>Section des Montagnes-Rocheuses.</i>								
Canmore à Silver-City .....	32		938	2,358	2,505	do	do	Nov. 1883
Silver-City à Lacombe.....	17		955	2,375	2,522	do	do	
Swift-Current à Maple-Creek (Creek de l'Erable) .....	86		982	2,382	2,529	do	1884	

DÉTAILS—ROUTE A.  
 DE LA RIVE-NORD, DE QUÉBEC À MONTREAL.  
 DU PACIFIQUE, DE MONTREAL À PORT-MOODY.

Complété ou non complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.	\$	OBSERVATIONS.
1878	Subvention conditionnelle en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., c. 8, Québec à Montréal. Non ajoutée ci-dessus.	1,914,000.00	<p>Chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Montréal—171 milles construits par l'hon. Thos. McGreevy, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 24 septembre 1874. Voir Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875.</p> <p>Chemin de fer de la Rive-Nord—Montréal à Ottawa—Construit par Duncan McDonald, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 16 novembre 1875. Voir Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875.</p> <p>Montant dépensé par le gouvernement provincial de Québec sur le chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Ottawa :—                  Montant payé jusqu'au 30 juin 1883 ..... \$13,117,730 54                  do voté pour l'année 1884. .... 239,475 00</p> <p>Total des dépenses, à l'exclusion de \$2,250,000 de réclamation en litige..... <u>\$13,357,205 54</u> Voir note n° 20, relative aux subventions par le gouvernement fédéral, 1884.</p>
1878	Subvention en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., c. 8, 13 avril 1884, Montréal à Ottawa.....	1,440,000.00	<p>Chemin de fer de la Rive Nord, vendu par le gouvernement provincial :—                  De Saint-Martin—Section Est..... \$4,000,000 00 Au syndicat du chemin de fer de la Rive-Nord, 4 mars 1882.                  De Montréal—Section Ouest..... 3,600,000 00 A la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 4 mars 1882.</p> <p>Total ..... <u>\$7,300,000 00</u> Voir Acte 45 Vic., chap. 19 et 20—27 mai 1882.</p>
1877 1882 do	Subvention en argent au Canada Central.....	1,440,000.00	<p>Chemin de fer du Canada-Central—Construit par une compagnie particulière.</p> <p>Chemin de fer du Canada-Central—Prolongement subventionné de Pembroke à Callander, acheté par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.</p> <p>Contrat de la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique—Accordé le 21 octobre 1880. Ratifié par l'Acte 44 Vic., chap. 1, 1881. Dépôt par la compagnie, 18 février 1881, \$1,600,000, au ministère des finances.</p> <p>Prêt à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, \$22,500,000, et une avance sur ce chiffre de \$7,500,000, pour compléter le chemin de fer, 1er mai 1882, de Callander à Savona-Ferry (Kamloops), par l'acte 47 Vic., chap. 1, 5 mars 1884.</p> <p>Construction du chemin de fer du Pacifique, commencée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Callander et Winnipeg.</p>
1883 1884 do	Section Est. Callander à Selkirk. Sub. en argent au C.C.P.... Subvention en terres.....	10,000,000.00 12,500,000.00	<p>A l'exclusion de la ligne d'embranchement jusqu'à Algoma, sur le lac Huron, 93 milles.</p> <p>Subvention en terres, Section Est—Évaluées à 850 milles, et 8,815-35 acres par mille = 6,250,000 acres.</p> <p>La subvention en terre représente 6,250,000 acres, évaluées à \$2 l'acre pour la ligne principale, entre Callander et Port-Arthur.</p> <p>Les plus fortes tranches dans le roc s'étendent jusqu'à 25 milles entre le Pic et Nepigon.</p> <p>Les trains circulaient jusqu'à 35 milles à l'est de Port-Arthur en septembre 1883.</p>
1883 do	Divers contrats. Port-Arthur à Selkirk.....	14,113,122.00	<p>Chemin de fer de Port-Arthur à Winnipeg, construit par divers entrepreneurs; certaines parties terminées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après l'arrêté du Conseil, juillet 1883. Prix de l'entreprise, \$928,000 pour l'achèvement, etc.</p> <p>Trains réguliers de Port-Arthur à Winnipeg depuis la 1ère semaine de mai 1883.</p> <p>Selkirk à Saint-Boniface, 22 milles, et Saint-Boniface à Emerson, 63 milles, construits en 1877-80.</p>
do 1881	Selkirk à Winnipeg.....	375,000.00	<p>Coût du chemin de fer de Saint-Boniface à Emerson, \$1,121,798.05.</p>
1881 1882	Section Centrale. Selkirk à Savona Ferry (Kamloops) Sub. en argent au C.C.P....	16,000,000.00	<p>Longueur de la Section Centrale, d'après le contrat. Évaluée à 1,350 milles.</p> <p>Subvention en argent, Section Centrale. Premiers 900 milles, à \$10,000 par mille ..... \$9,000,000 00                  do do Deuxièmes 450 do 13,333 do ..... 6,000,000 00</p> <p>Total de la subvention en argent, Section Centrale..... <u>\$15,000,000 00</u></p>
1882 1882 do			<p>Ouverture au trafic jusqu'à Régina autorisée en octobre 1882.</p> <p>Commencé à 585 milles à l'ouest de Winnipeg, les rails ont été posés sur 376 milles de la ligne principale, ainsi que sur 25½ milles de voies de garage, du 18 avril au 28 novembre 1883, soit 9½ mois.</p>
1883 1883	Sub. en terres au C.C.P....	37,500,000.00	<p>Subvention en terres, Section Centrale. Premiers 900 milles, à 12,500.00 acres par mille. .... 11,250,000 acres d'après le contrat.                  do do Deuxièmes 450 do 16,666.66 do ..... 7,500,000 do</p> <p>Total de la subvention en terres, Section Centrale..... <u>18,750,000 do</u></p>
do do do			<p>La subvention en terres représente 18,750,000 acres, évaluées à \$2 l'acre pour la ligne principale, entre Selkirk et Savona-Ferry, sur la Section Centrale.</p> <p>Pour subventions en argent et en terres du chemin de fer Canadien du Pacifique,—Voir contrat, 21 oct. 1880—Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 février 1881.</p> <p>Trains circulant jusqu'à un point 40 milles à l'ouest de Calgary, en septembre 1883.</p>
1883 1884			<p>Le 28 novembre 1883, chemin de fer construit depuis Winnipeg en allant à l'ouest jusqu'à 14 milles en deçà du sommet.</p> <p>Trains réguliers circulant jusqu'au sommet, le 20 juillet 1884—47 milles plus loin qu'en mars 1884.</p> <p>Chemin de fer construit jusqu'à environ 70 milles à l'ouest de Stephen, sur le sommet, en août 1884.</p>

Swift-Current à Maple-Creek ( <i>Creek de l'Erable</i> ) .....	86	597	2,017	2,164	do	Fév. 1883	Sub. en terres au C. C. P. ...
Maple-Creek à Medicine-Hat .....	63	660	2,080	2,227	1883	1883	
<i>Section de Crowfoot (Pied-de-Corbeau.)</i>							
Medicine-Hat à Langevin .....	35	695	2,115	2,262	do	do	
Langevin à Bassano .....	62	757	2,177	2,324	do	do	
Bassano à Gleichen .....	28	785	2,205	2,352	do	do	
<i>Section de Calgary.</i>							
Gleichen à Calgary, sur la rivière de l'Arc .....	54	839	2,259	2,406	do	do	
Calgary à Morley .....	42	881	2,301	2,448	do	do	
Morley à Kananaskis (Padmore) .....	12	893	2,313	2,460	do	do	
Kananaskis à Oanmore .....	13	906	2,326	2,473	do	do	
<i>Section des Montagnes-Rocheuses.</i>							
Oanmore à Silver-City .....	32	938	2,358	2,505	do	do	
Silver-City à Laggan .....	17	955	2,375	2,522	do	Nov. 1883	
Laggan à Stephen—Sommet, M.R. .....	7	962	2,382	2,529	do	1884	
Stephen—Sommet, M.R., à Savona-Ferry (Kamloops) .....	268	1,230	2,650	2,797	1884	1885	
<i>Section Ouest, C.L. (non comprise dans le contrat de la Cie C. C. P.)</i>							
Savona-Ferry à Emory's-Bar, rivière Fraser .....	129	1,359	2,779	2,926	1880	Temps d'après le	
Emory's-Bar à Port-Moody, Burrard Inlet océan Pacifique .....	86	1,445	2,865	3,012	22 fév. 1882	contrat, juil. '85	
						do	
					1877	1878	
					Juillet 1871	1881	
LONGUEUR TOTALE DE LA LIGNE PRINCIPALE, dont 1,177 milles const. par la Cie C. C. P., jusq. un mille en deça de Stephen, sur le sommet, en 1881-82-83, et les trains parcourent 1.131 milles en mars 1884. Trains réguliers jusq. sommet le 20 juil. 1884. La dernière cheville fut plantée à l'est de Kamloops le 7 nov. 1885, date de l'arr. d'un train spécial à Port-Moody. Le ch. de fer a été entièrement ouvert au transp. rég. des passag. et du fret le 26 juil. '86	2,167	689	2,865	3,012			
Embranchement de Pembina .....					1877	1880	
Ouest de la rivière Rouge Abandonné .....						1880	
Embranchement de la Baie-Georgienne. Ancienne ligne abandonnée .....							
Embranchement de la ligne de Sudbury-Junction à Algoma Mills .....					1883	1884	
<i>COUT PROBABLE TOTAL du C. C. P. de Montréal à Port-Moody .....</i>							
					1875	1879, à l'exception des portes.	
<i>TOTAL, y compris l'écluse du Fort-François .....</i>							

N.B.—Pour lignes d'embranchement et auxiliaires du chemin de fer Canadien du Pacifique, Voir tableau n° 14.

Pour détails des subventions accordées au chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal, et au C. C. P., de Montréal à Ottawa.— Voir n° 20.

Pour résumé des routes A, B, O, D, E, F, G, H, de Liverpool, Angleterre, à Yokahama, Japon, par le Canada *via* Port-Moody.— Voir n° 19.

do I I à O, par les Etats-Unis *via* San-Francisco.— Voir n° 43.

Voir note à la fin de cet annexe, sur l'achèvement du chemin, la ligne la plus courte entre Liverpool, Angleterre, et Yokahama, Japon, ainsi sur le remboursement de l'emprunt de la Compagnie du chemin de fer de Liverpool à Yokahama, de plus de 27 milles, différence de peu d'importance.



---

Milles  
statutaires  
de  
Montréal

---

15  
15  
21  
118  
120  
145  
16  
444  
1,389  
1,415  
1,420  
1,470  
1,470  
1,420  
1,420  
1,420  
1,420

---

17

38

38

---

N.  
except  
Montreal  
et dev  
d'Alger  
l'avant  
L.  
en 1888  
V



## DÉTAILS—ROUTE B.

## N° 15.—TABLEAU COMPARATIF.

Distances de Montréal et Ottawa à Toronto, par le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Montréal.....	Ottawa.....	104	120
Ottawa.....	Perth.....	51½	59
Perth.....	Toronto (gare Union).....	176½	203½
Montréal.....	Toronto.....	331½	382½
Montréal.....	Prescott.....	91	112
Prescott.....	Brockville.....	11½	13
Brockville.....	Kingston.....	40½	47
Kingston.....	Toronto (gare Union).....	139½	161
Montréal.....	Toronto.....	288½	333
Ottawa.....	Toronto (gare Union).....	227½	262½
do.....	do St-Laur. et O. et G.-T.....	238½	275
do.....	do viâ Brockville, ch. de fer O. P. et G.....	245½	283

N.B.— Voir tableau des distances n° 2.  
Voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

De Québec

De

Québec.....  
 Québec.....  
 Montréal.....  
 Toronto.....  
 Détroit.....  
 Chicago.....  
 Saint-Paul.....  
 Minneapolis.....  
 Saint-Vincent.....  
 Emerson.....  
 Winnipeg.....  
 Portage-la-Prairie.....  
 Brandon.....  
 On' Appelle.....  
 Régina.....  
 Courant-Ras.....  
 Medicine-Hat.....  
 Gleichen.....  
 Calgary.....  
 Canmore.....  
 Silver-City.....

Stephen.....  
 Savona-Ferraris.....  
 Emory's Bay.....

N.B.—

DÉTAILS—ROUTE C.

N° 16—TABLEAU COMPARATIF DES DISTANCES—Milles statutaires.

De Québec et autres endroits à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des États-Unis et Canadien du Pacifique.

Route actuelle d'été et d'hiver.

Territoires Canadien et des États-Unis.

De	A	Intermédiaires.	Québec.	Montréal.	Toronto.	Détroit.	Chicago.	Saint-Paul.	Winnipeg.
04 11 16	120 59 203								
31	382								
91 111 140 39	112 13 47 161								
88	333								
27 38 45	262 275 283								
Québec .....	Montréal .....	.....	0	171	504	735	1,003	1,413	1,370
Québec .....	Toronto .....	.....	171	0	333	564	832	1,242	1,699
Montréal .....	Détroit .....	.....	333	504	333	0	231	499	909
Toronto .....	Chicago .....	.....	231	735	564	231	0	268	678
Détroit .....	Saint-Paul, O. ....	.....	268	1,003	832	499	268	0	410
Chicago .....	Minneapolis .....	.....	410	1,413	1,242	909	678	410	0
Saint-Paul .....	Saint-Vincent .....	.....	10	1,423	1,252	919	688	420	10
Minneapolis .....	Emerson .....	.....	379	1,802	1,631	1,293	1,067	799	389
Saint-Vincent .....	Winnipeg .....	.....	2	1,804	1,633	1,300	1,069	801	391
Emerson .....	Portage-la-Prairie .....	.....	66	1,870	1,699	1,366	1,135	867	457
Winnipeg .....	Brandon .....	.....	56	1,936	1,755	1,422	1,191	933	513
Portage-la-Prairie .....	Qu'Appelle .....	.....	77	2,003	1,832	1,499	1,268	1,000	590
Brandon .....	Régina .....	.....	191	2,194	2,023	1,690	1,459	1,191	781
Qu'Appelle .....	Courant-Rapide .....	.....	33	2,227	2,056	1,723	1,492	1,224	814
Régina .....	Medicine Hat .....	.....	154	2,381	2,210	1,877	1,646	1,378	968
Courant-Rapide .....	Gleichen .....	.....	149	2,530	2,359	2,026	1,795	1,537	1,117
Medicine-Hat .....	Calgary .....	.....	125	2,655	2,484	2,151	1,920	1,652	1,242
Gleichen .....	Canmore .....	.....	54	2,709	2,538	2,205	1,974	1,706	1,296
Calgary .....	Silver-City .....	.....	67	2,776	2,605	2,272	2,041	1,775	1,363
Canmore .....	Stephen, sommet des Montagnes-Rocheuses .....	.....	32	2,808	2,637	2,304	2,073	1,805	1,395
Silver-City .....	Savona-Ferry .....	.....	24	2,832	2,661	2,328	2,097	1,829	1,419
Stephen .....	Emory's-Bar .....	.....	†268	3,100	2,929	2,596	2,365	2,097	1,687
Savona-Ferry .....	Port-Moody .....	.....	†129	3,229	3,058	2,725	2,494	2,226	1,816
Emory's-Bar .....		.....	86	3,315	3,144	2,811	2,580	2,312	1,902
Emory's-Bar .....		.....							1,445

N.B.—† Estimé—En voie de construction, juillet 1884.

‡ Presque terminé, do

La dernière cheville a été plantée le 7 nov. 1885, et la ligne entière ouverte au transport des passagers et du fret le 26 juillet 1886.

Voir tableau des distances n° 3.

Pour l'avancement de la construction depuis le mois de juillet 1884, voir notes à la fin de ces tableaux.



ROUTES A, B, C, *vid*N° 17.—TABLEAU COMPARATIF des distances, en milles géographiques et statutaires  
mer et intérieurs du Canada, etc., et

Pour détails— <i>Voir</i> Route	Québec.		Montréal.		Toronto.		Ottawa.		Winnipeg.		Port-Moody, Déroit de Georgie, B.-O.	
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
....	2,319	3,249	Cité. 2,958	Cité 3,409	3,247	3,712	3,061	3,529	.....	.....	.....	.....
A 1	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,937 Cité. 2,937	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	.....	.....	3,051	3,516	4,178	4,816	5,432	6,261
A 2	2,861	3,057	Jonction St-Martin. 2,799 Cité. 2,809	Jonction St-Martin. 3,226 Cité. 3,238	.....	.....	2,893	3,331	4,020	4,634	5,274	6,079
B..	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	Jonction. 3,274 Cité. 3,277	Jonction. 3,774 Cité. 3,778	3,051	3,516	4,208	4,850	5,462	6,295
C..	2,819	3,249	Cité. 2,967	Cité. 3,420	Cité. 3,256	Cité. 3,753	.....	.....	4,411	5,119	5,695	6,564

N.B.—Pour les routes D, E, F, G, H—*Voir* tableau comparatif n° 18.Pour détails de route A 1 à H—par le Canada *vid* Port-Moody—*Voir* nos 1 à 25.Pour routes I 1 à O—par les Etats-Unis *vid* San-Francisco—*Voir* nos 26 à 43.Pour le résumé des routes A 1 à H—par le Canada—*Voir* n° 19.Pour le résumé des routes I 1 à O—par les Etats-Unis—*Voir* n° 43.*Voir* note au bas de la table n° 13, pour les distances, etc.

PORT I

par les d  
jusqu'à YVictoria,  
*vid*  
Nanaimo  
(chemin d  
projeté)Milles géogra-  
phiques.

5,534

5,376

5,564

5,797

S A, B, C, *via*

et statutaires  
Canada, etc., et

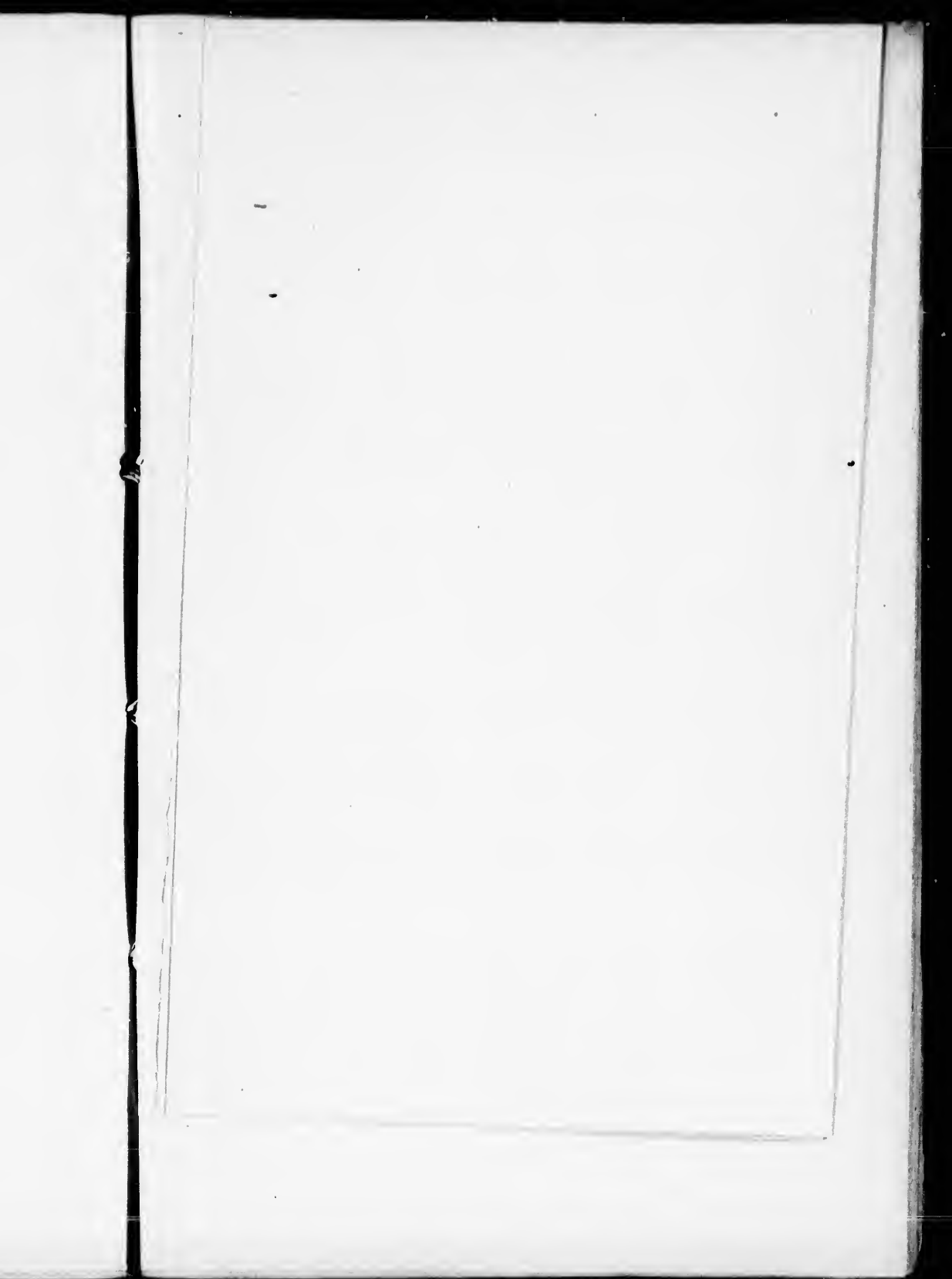
PORT DE QUÉBEC.

par les diverses routes indiquées, de Liverpool, Angleterre, aux princ.paux ports de  
jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon.

Port-Moody, Déroit de Georgie, B.-O.			Victoria, C.-B., <i>via</i> Nanaimo (chemin de fer projeté).		Yokohama, côte orientale du Japon.		Routes.
Milles géogra- phiques.	Milles statu- taires.	Milles géogra- phiques.	Milles statu- taires.	Milles géogra- phiques.	Milles statu- taires.		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Océan Atlantique, <i>via</i> Malin-Head, nord de l'Irlande, Cap-Race, Terre-neuve, golfe et fleuve Saint-Laurent, etc. Route entière par eau.
4,816	5,432	6,261	5,534	6,379	9,806	11,302	Atlantique <i>via</i> Cap-Race jusqu'à Québec, chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, et Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon.
4,634	5,274	6,079	5,376	6,197	9,648	11,121	Atlantique <i>via</i> Déroit de Belle Ile. Le reste semblable à la précédente. La route du Cap-Race est de 158 milles géographiques = 182 statutaires, plus longue que <i>via</i> Belle-Ile.
4,850	5,462	6,295	5,564	6,413	9,835	11,337	Atlantique <i>via</i> Cap-Race jusqu'à Québec; de là par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique <i>via</i> Montréal, Ottawa, Perth, Toronto, Orangeville jusqu'à Owen Sound; de là à travers le lac Huron jusqu'au canal du Saut Sainte-Marie; de là à travers le lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody; de là à travers l'Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon. C'est la route d'été actuelle par le Canada. Pour la même route <i>via</i> le déroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques = 183 milles statutaires.
5,119	5,695	6,564	5,797	6,682	10,069	11,606	Atlantique <i>via</i> Cap-Race, chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Déroit; de là <i>via</i> les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago et Emerson; de là par le C.O.P. jusqu'à Winnipeg. C'était la route d'hiver par le Canada et les Etats-Unis, en attendant l'achèvement du C.O.P. au nord des lacs Huron et Supérieur, entre la Jonction Sudbury et Port-Arthur, et dans les Montagnes-Rocheuses entre le sommet et Savona's Ferry. Le 20 juillet 1884, les parties non terminées mais en construction étaient évaluées à 430 milles au nord des lacs Huron et Supérieur, et à 268 milles dans les Montagnes-Rocheuses. Pour l'avancement des travaux depuis le mois de juillet, voir les notes à la fin des tableaux.

à 25.  
13.





## ROUTES D, E, F, G, H, VIA LES PORTS DE MER DE LA NOUVE

N° 18.—ÉTAT COMPARATIF des distances en milles géographiques et statutaires, par les diverses routes indiquées, de L sur la côte orientale du Japon

Pour détails—Voir route.	LOUISBOURG.		HALIFAX.		SAINT-JEAN.		SAINT-ANDRÉ.		CHATHAM.		QUÉBEC.		MONTRÉAL.		OTTAWA.		WINNIPEG.	
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
D 1....	2,350	2,709							Jonction. 2,697 Ville. 2,705	Jonction. 3,109 Ville. 3,118	3,068	3,537	Jonction St-Martin. 3,206 Cité. 3,416 Cité. 3,104	Jonction St-Martin. 3,696 Cité. 3,709 Cité. 3,578	3,300	3,804	4,428	5,104
D 2....	2,350	2,709			2,712	3,126									3,208	3,698	4,336	4,998
E 1....			2,500	2,881					Jonction. 2,724 Ville. 2,733	Jonction. 3,140 Ville. 3,149	3,066	3,568	Jonction St-Martin. 3,234 Cité. 3,344 Cité. 3,131	Jonction St-Martin. 3,727 Cité. 3,739 Cité. 3,609	3,327	3,835	4,455	5,135
E 2....			2,500	2,881	2,739	3,157									3,235	3,729	4,363	5,029
F 1....					2,700	3,112			Jonction. 2,839 Ville. 2,947	Jonction. 3,273 Ville. 3,282	3,211	3,701	Jonction St-Martin. 3,349 Cité. 3,559 Cité. 3,244 Cité. 3,092	Jonction St-Martin. 3,880 Cité. 3,874 Cité. 3,705 Cité. 3,717 Cité. 3,664	3,442	3,968	4,570	5,268
F 2....					2,700	3,112					3,076	3,546			3,308	3,813	4,436	5,113
F 3....					2,700	3,112									3,196	3,684	4,324	4,984
G 1....							2,680	3,089			3,038	3,502	Jonction St-Martin. 3,176 Cité. 3,186 Cité. 3,045	Jonction St-Martin. 3,681 Cité. 3,673 Cité. 3,499	3,270	3,769	4,398	5,069
G 2....							2,680	3,089							3,140	3,619	4,267	4,919
H....									Ville. 2,558	Ville. 2,919	2,849	3,284	Jonction St-Martin. 2,987 Cité. 2,997	Jonction St-Martin. 3,443 Cité. 3,455	3,081	3,551	4,208	4,851

N.B.—Pour les routes A 1, A 2, B et C, voir tableau comparatif n° 17.  
 Pour détails des routes A 1 à H, par le Canada *via* Port-Moody, voir n° 1 à 25.  
 Pour les routes I 1 à O, par les Etats-Unis *via* San-Francisco, voir n° 26 à 43.  
 Pour le résumé des routes A 1 à H, par le Canada, voir n° 19.  
 Pour le résumé des routes I 1 à O, par les Etats-Unis, voir n° 43.  
 Voir note au bas de la table n° 13, pour les distances, et le nouveau terminus à Vancouver, sur la côte du Pacifique.

## LE MER DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

es routes indiquées, de Liverpool (Angleterre) aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, et à Yokohama, à la côte orientale du Japon.—*Suite.*

OTTAWA.		WINNIPEG.		PORT-MOONY.		YOKOHAMA.		DESCRIPTION DES ROUTES.
Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
3,300	3,804	4,428	5,104	5,681	6,549	10,055	11,591	Route de Louisbourg <i>via</i> le chemin de fer projeté d'environ 60 milles de long, jusqu'à Port-Mulgrave, détroit de Canso; de là <i>via</i> les chemins de fer New-Glasgow et Truro Intercolonial, Rive-Nord et Canad. du Pac. Les distances par cette route jusqu'à Halifax, Saint-Jean et Saint-André, sont indiquées sur le tableau des détails n° 4.
3,208	3,698	4,336	4,998	5,590	6,443	9,964	11,485	Route de Louisbourg <i>via</i> le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, 417 M.; de là <i>via</i> Mattawamkeag, lac Mégantic et Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M. par les chemins de fer Saint-Jean et Malne, International et Grand-Tronc. Voir tableau n° 5. Pour plus de détails, voir route d'Halifax <i>via</i> Saint-Jean, Mattawamkeag et Sherbrooke, jusqu'à Montréal, ci-dessous.
3,327	3,835	4,455	5,135	5,708	6,580	10,083	11,622	Route d'Halifax <i>via</i> chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique. Halifax à Saint-Jean, 276 M. par le chemin de fer Intercolonial, et de là 85 M. par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> jusqu'à Saint-André. Pour les détails relatifs à cette route, voir tableau n° 6.
3,235	3,729	4,363	5,029	5,617	6,474	9,991	11,516	Route d'Halifax <i>via</i> Truro et Moncton jusq. Saint-Jean par l'Intercolonial, 276 M.; de là jusq. la jonction de Mattawamkeag, 147 M., par le ch. de fer de Saint-Jean et Malne; de là jusq. lac Mégantic, par le chemin de fer International, prolong. projeté d'environ 135 M.; de là jusq. Sherbrooke par ce dernier, 69 M.; de là par le ch. de fer du Grand-Tronc, 101 M., jusq. la cité de Montréal; de là 4,865 M. jusqu'à Port-Moody. La distance par cette route jusqu'à Québec, <i>via</i> le chemin de fer International jusq. Sherbrooke, et de là par le Grand-Tronc, est de 21 M., plus longue que jusq. Montréal, ou 3,630 M. de Liverpool. Voir tableau n° 7.
3,442	3,968	4,570	5,268	5,824	6,713	10,198	11,755	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, route <i>via</i> l'Intercolonial jusqu'à Moncton et Québec; de là <i>via</i> le ch. de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody. Pour les détails relatifs à cette route, voir tableau n° 8.
3,308	3,813	4,436	5,113	5,690	6,558	10,064	11,600	Saint-Jean, N.-B., route <i>via</i> les chemins de fer de Frédéricton et du Nouveau-Brunswick jusq. Edmundston, 228 M., de là 80 M. par le chemin de fer projeté jusqu'à la Rivière-du-Loup; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là <i>via</i> le chemin de fer de la Rive-Nord, 171 M., jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique, 2,865 M., jusqu'à Port-Moody. Voir tableau n° 8.
3,196	3,684	4,324	4,984	5,577	6,429	9,952	11,471	Saint-Jean, N.-B., route <i>via</i> Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M., par les chemins de fer Saint-Jean et Malne, International et Grand-Tronc—Saint-Jean <i>via</i> Sherbrooke jusqu'à Québec, 473 M. Saint-Jean à Louisbourg, par le chemin de fer Intercolonial, 417 M. Voir tableau n° 9.
3,270	3,789	4,398	5,069	5,651	6,514	10,026	11,556	Saint-André, Nouveau-Brunswick, route <i>via</i> les chemins de fer Canada et Nouveau-Brunswick jusqu'à Woodstock, 94 M.; de là 113 M. jusqu'à Edmundston; de là jusq. à la Rivière-du-Loup, 80 M., par le chemin de fer projeté; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là <i>via</i> les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, 3,012 M. Voir tableau n° 10.
3,140	3,619	4,267	4,919	5,521	6,364	9,895	11,406	Saint-André, N.-B., route <i>via</i> Mattawamkeag et Sherbrooke, 410 M. jusqu'à Montréal, par le chemin de fer Saint-Jean et Malne, et les chemins de fer International et Grand-Tronc. Voir route d'Halifax par ces lignes de chemin de fer, ou tableau n° 11. Saint-André à Québec, par la même route <i>via</i> Sherbrooke, 431 M. Saint-André à Saint-Jean, par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> , 85 M. Saint-André à Chatham, par les chemins de fer <i>Grand Southern</i> et Intercolonial, 246 M.
3,081	3,551	4,208	4,851	5,462	6,296	9,836	11,338	Route de Chatham, Nouveau-Brunswick, <i>via</i> Cap-Race, 2,949 milles statutaires de Liverpool, océan Atlantique. Chatham à Edmundston, 165 M., et de là à Québec, 170 M. <i>via</i> le ch. de fer projeté "Québec et Chatham;" de là par le chemin de fer de la Rive-Nord, 159 milles jusqu'à la Jonction Saint-Martin; de là 2,863 M. jusqu'à Port-Moody, par le chemin de fer Canadien du Pacifique; de là 5,042 M.S. à travers l'océan Pacifique, jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon. Voir tableau n° 12. Chatham à Saint-Jean, par le chemin de fer Intercolonial, 161 M., et de là 85 M., par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> jusqu'à Saint-André. Pour la route de Chatham <i>via</i> le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques, ou 182 milles statutaires de chacune des distances par cette route depuis Liverpool.

ETA

Po  
déta  
vo

A 1...  
A 2...  
B.....

H.....  
G 2....

F 3....

D 2....

E 2....

G 1....

D 1....

F 2....

C.....

E 1....

F 1....

N.E

## RÉSUMÉ.

## N° 19.—ROUTES A, B, C, D, E, F, G, H.

ÉTAT COMPARATIF des distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les routes respectives indiquées par le Canada *viâ* Port-Moody.

Pour détails <i>voir</i>	Routes.	Milles géogra- phiques.	Milles. statutaires.
A 1.....	Québec, Ottawa et Port-Moody <i>viâ</i> Détroit de Belle-Île.....		
A 2.....	Québec, Ottawa et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race.....	9,648	11,121
B.....	Québec, Ottawa, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur, et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race.....	9,806	11,303
H.....	Chatham, Québec, Ottawa et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race.....	9,835	11,337
G 2.....	Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	9,836	11,338
F 3.....	Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	9,895	11,406
D 2.....	Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	9,952	11,471
E 2.....	Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	9,964	11,485
G 1.....	Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody.....	9,991	11,516
D 1.....	Louisbourg, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	10,025	11,556
F 2.....	Saint-Jean, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody.....	10,035	11,591
C.....	Québec, Montréal, Toronto, Détroit, Chicago, Saint-Paul, Emerson, Winnipeg et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race.....	10,064	11,600
E 1.....	Halifax, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	10,065	11,606
F 1.....	Saint-Jean, Moncton, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	10,082	11,622
		10,198	11,755

N. B.—*Voir* états comparatifs nos 17 et 18—Routes par le Canada.  
*Voir* résumé n° 43—Routes par les États-Unis *viâ* San-Francisco.  
*Voir* note au bas de la table n° 13, pour les distances.  
*Voir* notes à la fin des tableaux.



## N° 20 —NOTE—ROUTES A 1, A 2.

## SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Au chemin de fer de la Rive-Ford, de Québec à Montréal, 159 milles.  
 Au chemin de fer Canadien du Pacifique, Montréal à Ottawa, 120 milles.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et à qui accordée.	Subvention en argent.
1884.		<i>Par le gouvernement fédéral.</i>	\$
19 avril	47 Vic., chap. 8.	<p>Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, <i>via</i> les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité.....</p> <p>Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, \$12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p> <p>Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la Jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	<p>954,000</p> <p>1,440,000</p> <p>960,000</p>

N.B.—Voir tables des distances, etc., nos 1, 13.

Pour subventions en argent et en terres par le gouvernement fédéral au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Ottawa et Port Moody, voir n° 13.

Voir notes à la fin des tables.

## N° 21.—NOTE—ROUTES D 1, D 2.

## SUBVENTIONS ACCORDÉES.

Pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Louisbourg, ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
<i>Par le gouvernement fédéral.</i>			
1882....	45 Vic., chap. 14	Pour un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout (70 milles).....	\$ 224,000
1883.....	46 Vic., chap. 25	Chemin de fer de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (80 milles).....	256,000
1884.....	47 Vic., chap. 8.	Pour la construction d'un chem. de fer entre la station d'Oxford sur le chemin de fer Intercolonial et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affranchissement et le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.....	450,000
Total.....			930,000
1886.....	49 Vic., chap. 14	Le ministre des ch. de fer et des canaux est autorisé par ces présentes à construire, comme ouvrage public, un chemin de fer, depuis un point sur le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg ou Sydney, et "l'acte des chemins de fer de l'Etat, 1881" s'appliquera à ce chemin de fer, et l'emplacement et tous les autres incidents de la construction seront déterminés par le Gouverneur en conseil. Voir Acte 44 Vic., ch. 25.....	

## OBSERVATIONS.

La subvention de \$224,000 est accordée pour la construction d'une ligne plus courte et plus directe qu'on évalue à environ 70 milles de longueur.

La distance de New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer actuel, est de 79 1/2 milles.

Le chemin de fer actuel d'Oxford à New-Glasgow est de 90 milles de longueur, *via* Truro. La distance d'Oxford à Truro 47 milles, et de là à New-Glasgow, 43 milles.

Pour les tableaux des distances par les routes de Louisbourg, voir nos 4 et 5.

L'exploration d'une ligne de Canso à Louisbourg a été complétée vers la fin de 1885. Sa longueur est de 83 milles, les pentes sont de 80 pieds au mille, et l'ouvrage est difficile. Voir rapport de C. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, daté le 18 janvier 1886, où il est dit que "M. Donkin est actuellement engagé à faire l'exploration d'une ligne, commençant au même point que la ligne de Louisbourg, partant du détroit de Canso, courant vers l'ouest et le nord du lac Grand-Bras-d'Or, jusqu'aux "Narrows"; de là il prendra une ligne aussi directe que possible jusqu'à Sydney. Les deux tiers environ de cette ligne sont explorés, les pentes sont considérables et les travaux de construction difficiles.

## N° 22.—NOTE—ROUTES F 2, G 1.

## SUBVENTION ACCORDÉE.

Pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou Little Falls, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
		<i>Par le gouvernement fédéral.</i>	
1882.....	45 Vic., chap. 14	Un chemin de fer depuis la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni en tout (75 milles).....	\$  240,000

N.B.—Contrat accordé le 21 juin 1886, à la compagnie du chemin de fer de Témiscouata.  
Pour les tableaux des distances par les routes *viâ* Edmundston, Rivière-du-Loup et Québec, voir nos 8 et 10.

## N° 23.—NOTE—ROUTES D 2, E 2, F 3, G 2.

## SUBVENTION ACCORDÉE.

Au chemin de fer International pour 49 milles de chemin de fer depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
		<i>Par le gouvernement fédéral.</i>	
1883.....	46 Vic., chap. 25	A la Cie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour le relier au Nouveau-Brunswick, à Vanceboro', ou près ou au sud de ce point.	156,800

N.B.—Pour les tableaux des distances sur les routes *viâ* le chemin de fer International, l'Etat du Maine et le Canada, voir les nos 5, 7, 9, 11 et 24.

Pour

Année.

1884.....

N.B.—  
N.-B., d'H  
La ligne  
Saint-Laur  
entière sera  
Voir ta  
On est  
rivière Otta  
indépendam  
gagne l'ouer

11—

## N° 24.—NOTE—ROUTES E 1, E 2, F 2, F 3.

## SUBVENTION ACCORDÉE.

Pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
		<i>Par le gouvernement fédéral.</i>	
1884.....	47 Vic, chap. 8.	Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.....	\$  2,550,000

N.B.—Pour les tableaux des distances par la route la plus courte reliant les ports de Saint-Jean, N.-B., d'Halifax, N.-E., et de Montréal, P. Q., voir les nos 6, 7, 8 et 9.  
La ligne de chemin de fer appelée "La ligne courte," est en voie de construction; le pont sur le Saint-Laurent, à Lachine, à 8 milles de Montréal, est presque complété, décembre 1886; la ligne entière sera probablement terminée en 1887.  
Voir tableaux nos 5, 7, 9, 11 et notes 21, 23.  
On est à raccourcir la ligne du chemin de fer du Pacifique, à l'ouest de Montréal; les ponts sur la rivière Ottawa, à Sainte-Anne et à Vaudreuil, et sur la rivière à Delisle, etc., sont presque achevés, indépendamment de ceux du chemin de fer le Grand Tronc, et d'une nouvelle voie plus courte qui gagne l'ouest.

## N° 25.—NOTE—PROLONGATION DES ROUTES A 1, A 2.

## SUBVENTION ACCORDÉE

Pour la construction d'un chemin de fer et d'une ligne de télégraphe d'Esquimalt à Nanaimo, sur l'Île Vancouver, Colombie-Britannique (environ 70 milles).

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1884.....	47 Vic., chap. 6.	<p style="text-align: center;"><i>Par le gouvernement fédéral.</i></p> <p>“ Le gouvernement de la Colombie-Britannique se fera autoriser par la législature à transférer au gouvernement du Canada trois millions et demi d'acres de terre dans le district de la rivière de la Paix de la Colombie-Britannique, en un seul bloc rectangulaire, à l'est des Montagnes-Rocheuses, sur la limite du territoire du Nord-Ouest du Canada.</p> <p>“ Le gouvernement du Canada, après l'adoption par la législature de la Colombie-Britannique des articles de la présente convention, demandera la sanction du parlement pour contribuer la somme de sept cent cinquante mille piastres à la construction d'un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo; et convient de transférer aux entrepreneurs qui construiront ce chemin, les terres qui lui sont ou pourront lui être livrées à cet usage par la Colombie-Britannique; et il s'engage à exiger des garanties, à la satisfaction du gouvernement de cette province, pour assurer la construction du dit chemin de fer et son achèvement le ou avant le 10e jour de juin 1887; les travaux devant se commencer immédiatement.”</p> <p>Conformément à la convention datée du 20 août 1883, avec les entrepreneurs, le gouvernement fédéral leur accorda une subvention en argent de \$750,000 (sept cent cinquante mille piastres), et en terres, toutes celles situées dans l'île de Vancouver, sauf les réserves qui ont pu être ci-devant faites à l'usage de la marine et de l'armée).....</p>	<p style="text-align: center;">\$</p> <p style="text-align: right;">750,000</p>

N.B.—Pour tableau des distances, voir n° 1.

Voir les notes à la fin de ces tableaux.

Le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaimo a été complété le 16 octobre 1886, d'après un rapport de l'honorable J. W. Trutch.

A 2.

(l'Esquimalt à milles).

Subvention  
en  
argent.

\$

750,000

un rapport

---

I 1 à 0.

---

ROUTES A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS.

EN PASSANT PAR

SAN-FRANCISCO.

---

POUR DÉTAILS, VOIR nos 26 A 43.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES A TRAVERS LES  
ÉTATS-UNIS, VOIR N° 43.

---

POUR LES ROUTES A TRAVERS LE CANADA, en passant  
par PORT-MOODY, VOIR nos 1 A 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES,  
VOIR N° 19.

---

---

---

Liverp

---

Portla  
Montre  
Chicag

Total—

---

San-Fr

---

Total—

---

Nº 27

---

---

---

Liverpool

---

Portland  
Boston ...  
Chicago .

Total—Po

---

San-Franc

---

Total—Liv

---

## ROUTE I 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 26.—ROUTE DE PORTLAND, MONTRÉAL, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Portland.....Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland .....	Montréal.....Chemin de fer du Grand-Tronc	258	297
Montréal .....	Chicago.....do	726	837
Chicago.....	San-Francisco. Pour détails, voir K 1.....	2,106	2,428
Total—Portland ....	San-Francisco.....Chemin de fer	3,090	3,562
San-Francisco .....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool ....	Yokohama, <i>via</i> Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco.....	10,416	12,005

## ROUTE I 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 27.—ROUTE DE PORTLAND, CHUTES NIAGARA, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Portland.....Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland .....	Boston.....Chemin de fer de Boston et Maine	101	116
Boston .....	Chicago... Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago .....	San-Francisco. Pour détails, voir K 1.....	2,106	2,428
Total—Portland ....	San-Francisco.....Chemin de fer	3,078	3,548
San-Francisco .....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool ....	Yokohama, <i>via</i> Portland, Chutes Niagara Chicago et San-Francisco.....	10,404	11,992



## ROUTE J 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 28.—ROUTE DE BOSTON, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Boston.....Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston .....	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago .....	San-Francisco—Pour détails, voir K 1.....	2,106	2,428
Total—Boston .....	San-Francisco .....	2,977	3,432
San-Francisco .....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Boston, Chicago et San-Francisco.....	10,342	11,921

## ROUTE J 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 29.—ROUTE DE BOSTON, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Boston.....Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston .....	New-York—Ch. de f. de New-York, New-Haven et Hartford	203	234
New-York .....	Philadelphia .....	78	90
Philadelphia.....	St-Louis—Ch. de f. de Peunylvanie	883	1,018
Saint-Louis .....	San-Francisco.....Ch. de Cincinnati, Washington et Baltimore	2,112	2,435
Total—Boston .....	San-Francisco.....Chemin de fer	3,276	3,777
San-Francisco .....	Yokohama .....	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Boston, Saint-Louis et San-Francisco .....	10,641	12,268

ROUTE K 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 30.—ROUTE DE NEW-YORK, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool.....	New-York ..... Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York .....	Chicago—Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	823	948
Chicago .....	Omaha ..... Ch. de fer Chicago, Rock-Island et Pacifique	434	500
Omaha .....	Ogden ..... Chemin de fer "Unlon Pacific"	896	1,033
Ogden.....	San-Francisco ..... do "Central Pacific"	776	895
Total—New-York..	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,929	3,376
San-Francisco .....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool..	Yokohama <i>via</i> New-York, Chicago et San-Francisco .....	10,493	12,095

ROUTE K 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.  
N° 31.—ROUTE DE NEW-YORK, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool.....	New-York..... Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York .....	St-Louis .. Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	961	1,108
Saint-Louis.....	San-Francisco .... Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York..	San-Francisco..... Chemin de fer	3,073	3,543
San-Francisco .....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool..	Yokohama <i>via</i> New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco .....	10,637	12,262

Milles statutaires.	Milles géographiques.
3,337	896
1,004 2,428	871 106
3,432	977
5,152	470
11,921	342

Milles statutaires.	Milles géographiques.
3,337	5
234 90 1,018 2,435	
3,777	
5,152	
12,262	

## ROUTE K 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 32.—ROUTE DE NEW-YORK, INDIANAPOLIS, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool.....	New-York.....Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York.....	Saint-Louis— <i>via</i> Ligne Vandalia :— Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis.....	924	1,065
Saint-Louis.....	San-Francisco...Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York...	San-Francisco..... Chemin de fer	3,036	3,500
San-Francisco.....	Yokohama .....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool...	Yokohama <i>via</i> New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,600	12,219

## ROUTE L 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 33.—ROUTE DE PHILADELPHIE, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool... ..	Philadelphie.....Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie.....	Bethlehem-Junction.....Ch. de fer Philadelphie et Reading	49	56
Bethlehem-Junction.	Chicago...Chicago, Détroit et Chutes Niagara. Ligne courte	783	903
Chicago.....	San-Francisco..... Voir Route K 1.	2,166	2,428
Total—Philadelphie.	San-Francisco..... Chemin de fer	2,938	3,387
San-Francisco.....	Yokohama .....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool...	Yokohama <i>via</i> Philadelphie, Chicago et San-Francisco.....	10,683	12,314

ROUTE L 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 34.—ROUTE DE PHILADELPHIE, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Philadelphie..... Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie .....	St-Louis. Ch. de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis .....	San-Francisco.... Ch. de fer de St. Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco..... Chemin de fer	2,995	3,453
San-Francisco.....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Philadelphie, Cincinnati, St-Louis et San-Francisco .....	10,740	12,380

ROUTE L 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 35.—ROUTE DE PHILADELPHIE, INDIANAPOLIS, ST-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Philadelphie..... Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie .....	St-Louis—Ligne Vandalia :—Ch. de fer de New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et St-Louis	846	975
Saint-Louis .....	San-Francisco.... Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San Francisco..... Chemin de fer	2,958	3,410
San-Francisco.....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco .....	10,703	12,337

## ROUTE M 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 36.—ROUTE DE BALTIMORE, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Baltimore..... Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore.....	Chicago..... Chemin de fer de Baltimore et Ohio	740	853
Chicago.....	San-Francisco..... Voir Route K 1	2,106	2,428
Total—Baltimore ....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,846	3,281
San-Francisco .....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool ....	Yokohama, <i>via</i> Baltimore, Chicago et San-Francisco.....	10,766	12,410

## ROUTE M 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 37.—ROUTE DE BALTIMORE, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Baltimore..... Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore.....	St-Louis...Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	798	920
St-Louis.....	San-Francisco.....Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore ....	San-Francisco.....Chemin de fer	2,910	3,355
San-Francisco .....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,830	12,484

ROUTE M 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 38.—ROUTE DE BALTIMORE, INDIANAPOLIS, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Baltimore..... Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore.....	Saint-Louis— <i>Ligne Vandalin</i> — Jonction de Harrisburg..... Chemin de fer Northern Central	74	85
Jonc de Harrisburg.....	Saint-Louis..... Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis...	765	870
Saint-Louis.....	San-Francisco..... Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,941	3,390
San-Francisco.....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>via</i> Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco .....	10,861	12,519

ROUTE N 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 39.—ROUTE DE RICHMOND, LOUISVILLE, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Richmond..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond.....	Huntingdon..... Chemin de fer Richmond et Ohio	364	419
Huntingdon.....	Lexington..... Chemin de fer Richmond et Ohio	121	139
Lexington.....	Louisville..... Chemin de fer de Louisville et Nashville	82	94
Louisville.....	Mount-Vernon Ch. de f. de Louisville, Evansville et St-Louis	162	187
Mount-Vernon.....	St. Louis..... Chemin de fer de Louisville et Nashville	66	76
Saint-Louis.....	San-Francisco. Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,907	3,350
San-Francisco.....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama <i>via</i> Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco .....	10,757	12,397

SAN-FRANCISCO.

	Milles statistiques.
	3,977
	853
	2,428
	3,281
	5,152
	12,410

## ROUTE N 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 40.—ROUTE DE RICHMOND, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Richmond ..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond .....	Washington. Ch. de f. Richmond, Frédéricksburgh et Potomac	101	116
Washington .....	Saint-Louis. Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	763	880
Saint-Louis.....	San-Francisco.. Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,975	3,431
San-Francisco .....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, viâ Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,826	12,478

## ROUTE N 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 41.—ROUTE DE RICHMOND, NOUVELLE-ORLÉANS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Richmond..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond .....	Atlanta..... Chemin de fer Richmond et Danville	476	549
Atlanta.....	Montgomery..... Chemin de fer Western de l'Alabama	152	175
Montgomery .....	Nouvelle-Orléans..... Chemin de fer Louisvi le et Nashville	278	321
Nouvelle-Orléans....	El Paso... Réseau de chemin de fer Galveston, Harrisburg et San-Antonio .....	1,049	1,209
El Paso .....	Tulare..... Chemin de fer Southern Pacific	822	947
Tulare.....	San-Francisco..... Chemin de fer Central Pacific	218	251
Total—Richmond....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,995	3,452
San-Francisco .....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, viâ Richmond, Nouv.-Orléans et San-Francisco	10,845	12,499

ROUTE O.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 42.—ROUTE DE LA NOUVELLE-ORLÉANS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool ....	Nouvelle-Orléans.....Océan Atlantique	4,780	5,510
Nouvelle-Orléans....	El Paso .....Réseau du chemin de fer de Galveston, Harrisburg et San-Antonio.....	1,049	1,209
El Paso .....	Tulare .....Chemin de fer Southern Pacific	322	947
Tulare.....	San-Francisco.. .....do Central Pacific	218	251
Total—N.-Orléans....	San-Francisco. ....Chemin de fer	2,089	2,407
San-Francisco .....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, via Nouvelle-Orléans et San-Francisco.....	11,339	13,069

NCISCO.

Milles statistiques.
3,895
116
580
2,435
3,431
5,152
12,478

SCO.

Milles statistiques.
3,895
549
175
321
1,209
947
251
3,452
5,152
12,499



## RESUMÉ.

N 43.—ROUTES I A O—TOUTES DEUX INCLUSIVEMENT.

ETAT COMPARATIF des distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon,  
par les diverses routes ci-dessous, passant par les Etats-Unis, *viâ* San-Francisco.

Pour détails voir	Routes.	Milles géogra- phiques.	Milles sta- tutaires.
J 1.....	Boston, Chicago et San-Francisco.....	10,342	11,921
I 2.....	Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco.....	10,404	11,892
I 1.....	Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco.....	10,416	12,006
K 1.....	New-York, Chicago et San-Francisco.....	10,493	12,095
K 3.....	New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,600	12,219
K 2.....	New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,637	12,262
J 2.....	Boston, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,641	12,266
L 1.....	Philadelphie, Chicago et San-Francisco.....	10,683	12,314
L 3.....	Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,703	12,337
L 2.....	Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,740	12,380
N 1.....	Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,757	12,387
M 1.....	Baltimore, Chicago et San-Francisco.....	10,768	12,410
N 2.....	Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,826	12,478
M 2.....	Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,830	12,484
N 3.....	Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco.....	10,845	12,499
M 3.....	Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,861	12,519
O.....	Nouvelle-Orléans et San-Francisco.....	11,339	13,069

N.B.—*Voir* résumé n° 19.—Routes par le Canada, *viâ* Port-Moody.

Concern

D  
ouvert  
Vanco  
minus  
L  
par la

N  
date c

---

**CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.**


---

**NOTES.**

**Concernant**—L'ouverture du chemin de fer de Québec à Vancouver.

Les routes les plus courtes d'été et d'hiver à travers le Canada, comparées avec la route la plus courte à travers les Etats-Unis, de l'Angleterre au Japon.

Le transfert du chemin de fer du Nord, entre Québec et Montréal à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le remboursement de l'emprunt du gouvernement fédéral.

Parcours total de toutes les lignes de la compagnie.

L'équipement jusqu'au 31 décembre 1885.

Le trafic, les recettes et frais d'exploitation, 1884-85.

---

Depuis la publication du dernier rapport annuel de 1884-85, le chemin a été ouvert au transport régulier des passagers et du fret, le 26 juillet 1886, de Québec à Vancouver, terminus actuel, situé à 14 milles à l'ouest de Port-Moody (premier terminus) pour le plus grand avantage des vaisseaux océaniques et autres.

La longueur totale du chemin, d'après la table horaire, publiée le 26 juillet 1886, par la compagnie du Pacifique est comme suit :

	Milles statutaires.
De Québec à Vancouver, <i>vid</i> la Jonction Saint-Martin, sans arrêter à Montréal.....	3,053
De Québec à Vancouver, <i>vid</i> Montréal.....	<u>3,078</u>

N.B.—La dernière fiche fut plantée à l'est de Kamloops, le 7 novembre 1885, date de l'arrivée d'un train spécial à Port-Moody.

---

Les distances comparatives de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, par les routes actuelles du Canada, en été et en hiver, et par la route la plus courte des Etats-Unis, d'après les cartes et les tables horaires les plus récentes, sont indiquées sur les tableaux qui suivent : nos 1, 2 et 3.

### N° 1.—CANADA.

#### ROUTE D'ÉTÉ ACTUELLE.

Route de Québec — La plus courte à travers l'Amérique du Nord.

Par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool .....	Québec, <i>via</i> Détroit de Belle-Ile.....Océan Atlantique	2,661	3,057
Québec .....	Vancouver—Directe.....Ch. de fer C. du Pacifique	2,648	3,053
Vancouver .....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool.....	Yokohama <i>via</i> Détroit de Belle-Ile, Québec et le ch. de fer Canadien du Pacifique..... Route d'été	9,671	11,148

N.B.—La route de l'Atlantique jusqu'à Québec, *via* le Cap-Race, est de 158 milles géographiques (égalant 182 milles statutaires) plus longue que *via* le Détroit de Belle-Ile.

### N° 2.—CANADA.

#### ROUTE D'HIVER ACTUELLE.

Route d'Halifax et Québec.

Par les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool .....	Halifax, Nouvelle-Ecosse.....Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax .....	Québec. Ch. de fer Intercolon, raccourci de 10 milles en 1885	589	679
Québec .....	Vancouver—Directe...Chemin de fer Canadien du Pacifique	2,648	3,053
Total—Halifax .....	Vancouver..... Chemin de fer	3,237	3,732
Vancouver ... ..	Yokohama.....Océan Pacifique	4,362	5,028
Total—Liverpool ...	Yokohama, <i>via</i> Chemin de fer Intercolonial et chemin de fer du Pacifique Canadien.....Route d'hiver	10,099	11,641

Liverpool

Boston ...  
Chicago...  
Omaha ...  
Ogden.....

Total—Bo

San-Fran

Total—Li

La  
a été tra  
du chem  
arrange  
chemin

La  
ligne au  
conseil,

Le  
du chem  
3 de l'ac  
dées, un  
du chem

En  
vernem  
de \$525  
compag  
Nord po  
peut dev  
suivant

N° 3.—ÉTATS-UNIS.  
 BOSTON, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.  
 La route la plus courte des Etats-Unis.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool .....	Boston..... Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston .....	Chicago.—Chicago, Détroit et Chute Niagara. Ligne courte	871	1,004
Chicago.....	Omaha.. Ch. de fer de Chicago, Rock Island et du Pacifique	434	500
Omaha.....	Ogden..... Chemin de fer Union du Pacifique	896	1,033
Ogden.....	San-Francisco..... Chemin de fer Central du Pacifique	776	895
Total—Boston .....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco .....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool ....	Yokohama, <i>via</i> Boston, Chicago et San-Francisco. La ligne la plus courte des Etats-Unis .....	10,342	11,921
DIFFÉRENCE EN FAVEUR DU CANADA.			
Route de Québec..... Durant la saison de la navigation		670	773
Route de Halifax et Québec..... Durant l'hiver		243	280

TRANSFERT DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD — QUÉBEC À MONTRÉAL.

La section de l'Est ou chemin de fer de la Rive-Nord, entre Québec et Montréal, a été transférée par la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour être exploitée par celle-ci, en conformité d'un arrangement passé en date du 27 février 1883; plus tard le contrôle et la propriété du chemin passeront à la compagnie en vertu d'un arrangement en date du 20 avril 1883.

La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc transféra ses droits sur la dite ligne au gouvernement fédéral le 19 septembre 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil, conforme aux articles 2 et 3 de l'acte 48 Vic., chap. 53, de 1885.

Le même jour, le gouvernement fédéral transféra la même ligne à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, par un arrêté du conseil conforme à l'article 3 de l'acte ci-dessus cité, par lequel il est accordé, en sus des subventions déjà accordées, une subvention s'élevant à \$1,500,000, en considération de ce que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique fournira un libre accès au port de Québec.

En conformité de son arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc, le gouvernement fédéral doit lui payer sur la dite somme, à certaines conditions, la somme de \$525,000. Il doit aussi lui payer la valeur de tout le combustible acheté par la compagnie du Grand-Tronc expressément pour l'usage du chemin de fer de la Rive-Nord pendant l'automne et l'hiver 1885-86. Il s'est de plus engagé à garantir ce que peut devoir la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord sur les réclamations suivantes, ou à en faire effectuer le paiement par les parties responsables :—

Pour le terrain du Palais à Québec.....	\$45,000
Pour terrain à Québec, dû à Robert H. McGreevy. . . . .	15,000
Pour terrain à Hochelaga, dû à H. Robert, et payable en 1888 .....	22,500

Suivant l'arrangement passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement fédéral devra appliquer l'intérêt de la somme de \$970,000, sur les \$1,500,000, au taux de 4 pour 100 par année, en tout ou partie, selon qu'il y aura lieu, au paiement de l'intérêt sur les premières obligations portant hypothèque, de la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, y compris celles dont le gouvernement de Québec est porteur comme garantie collatérale pour la balance du prix du dit chemin de fer; le paiement de ces intérêts ne devant être fait par le gouvernement fédéral que si les recettes de l'exploitation du dit chemin, après le paiement des frais d'exploitation, sont insuffisantes pour payer ces intérêts; mais lorsque les recettes nettes seront suffisantes pour payer les intérêts des dites obligations, tout droit ou titre de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique relatif aux \$970,000 ci-dessus, cessera.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

L'Acte 49 Vic., chap. 9, du 2 juin 1886, pourvoit au paiement et au règlement de tout le montant dû, avec intérêts, des emprunts et avances jusqu'ici autorisés par l'Etat en faveur de la compagnie, formant en tout la somme de \$29,880,912, dont la somme de \$19,150,700 sera payée en deux versements, le premier, le 1er mai, et le deuxième le 1er juillet 1886, l'un et l'autre avec leurs intérêts au moment des paiements; la subvention en terre à la compagnie sera diminuée d'un nombre d'acres suffisant, évalué à \$1.50 l'acre, pour éteindre la balance de l'emprunt de \$29,880,912 mentionnée dans l'Acte 48-49 Vic., chap. 57, c'est-à-dire que la compagnie rendra à l'Etat une quantité suffisante de terre pour couvrir la balance de \$9,880,912.

Ligne  
(Exploit)

Québec ...  
Montréal,  
Passage d'  
Port-Moody

Total

Division-  
Jonct  
Jonct  
Jonct  
Static  
Hull  
Saint  
Saint  
Jonct  
Jonct  
Sudb  
Sectie

Total

Division-  
Emer  
Winn  
Jonct  
Roser  
Embr  
Winn  
Mani  
Winn

Total

Division  
Embr

Total  
Embr

Chemin  
Smith's E  
Toronto.  
Toronto.  
Streetsvi  
Church's  
Orangevi  
St. Lawr  
Ottawa.

Total

Parcours

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

## PARCOURS total des Lignes de la Compagnie.

De	A	Milles.	Total.
<i>Ligne traversant le Continent.</i>			
(Exploitée sur tout son parcours, 26 juillet 1886.)			
Québec .....	Jonction de St-Martin, à 13 milles au nord de Montréal.....	159.1	
Montréal, <i>via</i> Jonction de St-Martin.....	Passage de Savona.....	2,679.0	
Passage de Savona.....	Port-Moody.....	213.0	
Port-Moody.....	Vancouver.....	14.0	
<b>Total—Ligne Transcontinentale.....</b>			<b>3,065.1</b>
<i>Embranchements.</i>			
Division-Est:—			
Jonction des Piles .....	Grandes-Piles.....	27.5	
Jonction de Joliette.....	Saint-Félix.....	17.1	
Jonction de Berthier.....	Berthier.....	2.0	
Station de Buckingham.....	Village de Buckingham.....	4.0	
Hull.....	Aylmer.....	7.5	
Sainte-Thérèse.....	Saint-Jérôme.....	13.6	
Sainte-Thérèse.....	Saint-Eustache.....	8.0	
Jonction de Saint-Lin.....	Saint-Lin.....	12.4	
Jonction de Carleton.....	Brockville.....	46.5	
Sudbury.....	Algoma (non exploitée).....	96.0	
Section Atlantique et Nord-Ouest.....		8.0	
<b>Total—Embranchements, Div.-Est.....</b>			<b>241.6</b>
Division-Ouest:—			
Emerson.....	Jonction de Winnipeg.....	64.5	
Winnipeg.....	Selkirk-Ouest.....	22.6	
Jonction Ligne Droite.....	Stonewall.....	18.3	
Rosenfeld.....	Gretna.....	13.9	
Embranch. Montagne de Pembina. } Winnipeg.....	Boissevain.....	182.4	
Manitoba et Sud-Ouest. } Winnipeg.....	Holland.....	91.0	
<b>Total—Embranchements, Div.-Ouest.....</b>			<b>392.7</b>
Division du Pacifique:—			
Embranch. de New-Westminster.....			9.1
<b>Total—Ligne Transcontinentale et Embranchements.....</b>			<b>3,708.5</b>
<i>Lignes acquises par bail.</i>			
Chemin de fer Ontario et Québec..... } Smith's Falls.....	Jonction de Toronto.....	211.0	
Toronto.....	St. Thomas.....	115.2	
Toronto.....	Owen-Sound.....	120.5	
Streetsville.....	Orangeville.....	31.6	
Church's Falls.....	Elora.....	27.5	
Orangeville.....	Teeswater.....	69.5	
St. Lawrence et Ottawa..... } Ottawa.....	Prescott.....	53.0	
<b>Total—Lignes acquises par bail.....</b>			<b>629.3</b>
<b>Parcours total des lignes de la Compagnie.....</b>			<b>4,337.8</b>

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

EQUIPEMENT jusqu'au 31 décembre 1885.

Description.	Nombre.
Locomotives.....	31
Chars pour les passagers de première et de seconde classe, chars au bagage, et chars-dortoirs pour les colons.....	289
Chars-réfectoires et chars-dortoirs de première classe.....	31
Chars-salons, chars officiels et chars des officiers payeurs.....	25
Chars servant au transport du fret et des animaux, de toute sorte.....	7,838
Fourgons pour les conducteurs.....	169
Chars garnis, chars pour les outils et chars additionnels.....	48

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

## TRAFFIC.

Le nombre de passagers en 1885, a été de 1,660,719, et le taux moyen par mille, pour chaque passager, a été de 2.45 centins. Le nombre de tonnes de fret a été de 1,996,355, et le taux moyen par mille, pour chaque tonne, a été de 1.20 centins.

Ces taux sont bien moins élevés que sur la plupart des chemins de fer des Etats-Unis, comme le démontre la table suivante:—

Chemins de fer.	Année.	Passagers	Fret par
		par mille.	tonne
		cents.	cents.
Canadien du Pacifique.....	1885	2.45	1.20
Pacifique du Nord.....	1884	3.44	1.96
St-Paul, Minneapolis et Manitoba.....	1884	3.11	1.60
Union du Pacifique.....	1884	2.90	1.91
Central du Pacifique.....	1884	2.63	1.96
Chicago, Milwaukee et St-Paul.....	1885	2.66	1.28
Chicago et Nord-Ouest.....	1884	2.40	1.31
Atkinson, Topeka et Santa Fé.....	1883	2.59	1.79
Central de l'Illinois.....	1885	2.21	1.31
Boston et Lowell.....	1884	2.12	2.33
New-York et Nouvelle-Angleterre.....	1885	1.93	1.72
Boston et Providence.....	1885	1.84	2.83

Un fait digne de remarque, c'est que, dans tout le Canada, la moyenne des taux sur les chemins de fer locaux, est moins élevée que dans tout autre pays, et cela surtout dans les anciennes provinces du pays, où les taux sont moins élevés qu'en Amérique ou en Europe.

N.B.—Les lignes dont les taux sont donnés pour 1884 n'avaient pas publié leur rapport pour 1885, lorsque cette table a été faite.

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

## RECETTES en 1884 et 1885.

Nombre.	
3	
289	
31	
25	
7,838	
168	
48	

Détails.	1884.	1885.
	\$ cts.	\$ cts.
Passagers.....	1,980,902 30	2,859,222 98
Fret.....	3,410,365 39	4,881,865 58
Malles.....	85,736 83	137,151 92
Express.....	95,671 68	172,303 01
Chars-salons et chars-dortoirs.....	43,492 60	73,523 55
Divers, télégraphes, etc.....	134,352 47	244,426 08
<b>Total des recettes.....</b>	<b>5,750,521 27</b>	<b>8,368,493 12</b>

par mille,  
fret a été de  
ontins.  
r des Etats-

## FRAIS d'exploitation, en 1884 et 1885.

Fret par tonne par mille.	
cents.	
1.20	
1.96	
1.80	
1.91	
1.96	
1.28	
1.31	
1.79	
1.31	
2.33	
1.72	
2.83	

Détails.	1884.	1885.
	\$ cts.	\$ cts.
Administration du transport.....		1,225,801 71
Entretien de la voie et des constructions.....		981,330 34
Loi moteur.....		1,915,260 49
Entretien des chars.....		398,084 37
Salons et chars-dortoirs.....		21,088 99
Charges se rapportant aux paquebots à vapeur des lacs.....		165,430 08
Charges générales.....		452,280 47
<b>Total des dépenses.....</b>	<b>4,559,630 75</b>	<b>5,143,273 45</b>
<b>Recettes nettes.....</b>	<b>1,191,890 52</b>	<b>3,225,216 67</b>
de construction est inclus dans le compte des recettes, au tant, en gros.....	623,193 00	7,6418 00

N.B.— Voir le rapport annuel, soumis par sir George Stephen, président de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le 12 mai 1886, au sujet des détails donnés et pour plus amples informations.

des taux  
et cela sur-  
qu'en Amé-  
publié leur



