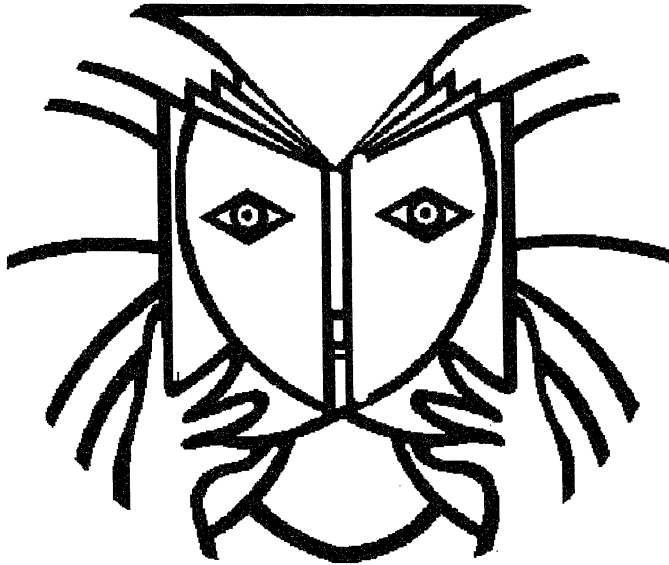




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2001

for the

Rare Books Collection

of the

***NATIONAL LIBRARY
OF CANADA***

OTTAWA

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

Microfilmé 2001

pour la

Collection des Livres rares

de la

***BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU CANADA***

OTTAWA

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

YP4

LS14jsF

V.21

No. 6

C.2 .

CANADIAN SPECIAL PUBLICATIONS
SERIES
DE PUBLICATIONS SPÉCIALES
SÉRIE
NATIONAL LIBRARY/DE LA BANQUE NATIONALE
CANADA

YP4.9 c.2

DDN 3445060

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 6.

SECONDE SESSION DU SEPTIEME PARLEMENT

DE LA

PROVINCE DU CANADA.

Session 1863.



VOLUME XXI.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. XXI.—SESS. 1863.

CLASSIFIÉE ALPHABETIQUEMENT.

Actes d'accusation,.....(No. 100.)	Fonds d'emprun tmunicipal.....(No. 39.)
Acte des pêcheries.....(No. 61.)	Goderich, Havre de.....(No. 35.)
Amendements.....(No. 76.)	Grain de semence.....(No. 30.)
Règlements.....(No. 82.)	
Primes.....(No. 22.)	Hamilton et Port Dover, Chemin de.....(No. 71.)
Addington, chemin d'.....(No. 52.)	Havres et chemins.....(No. 96.)
Agriculture et Emigration.....(No. 4.)	Honoraires, Tarif des Régistrat., B. C.(No. 99.)
Agriculture, Chambres d'.....(No. 78.)	Hôpitaux.....(No. 12.)
Archambault, Louis.....(Nos. 29 et 43.)	Huron et Bruce.....(No. 49.)
Aylwards.....(No. 16.)	
	Impressions et papeterie.....(No. 32.)
Baie de Weller.....(No. 38.)	Imprimeur de la Reine.....(No. 92.)
Banques.....(No. 9.)	Inspecteurs d'Ecole, B. C.....(No. 79.)
Baptêmes.....(No. 8.)	
Biens des Jésuites.....(No. 64.)	Juges de comté.....(No. 59.)
Bonaventure, Comté de.....(No. 85.)	
Bons et garanties.....(No. 17.)	Kennedy, Lieut.....(No. 31.)
Bureau des insp. et mesureurs de bois.(No. 81.)	
Bureau de poste, Montréal.....(No. 106.)	Licences de pêche.....(No. 53.)
Bureaux de poste, H. C.....(No. 97.)	Licences pour la coupe du bois.....(No. 59.)
Bureaux Publics.....(No. 26.)	Lighthall, D. K.....(No. 62.)
Bureau d'enregistrement, B. C.....(No. 60.)	
	Magistrats, Norfolk.....(No. 48.)
Campbell, Colonel.....(No. 15.)	Maisons de la Trinité.....(No. 13.)
Canal Welland.....(No. 75.)	Maître général des postes.....(No. 1.)
Canaux.....(Nos. 75 et 103.)	Do., et G. Griffin.....(No. 69.)
Collocations.....(No. 91.)	Malles transatlantiques.....(No. 25.)
Colonisation, deniers pour la.....(No. 58.)	Meilleur, Raymond et Cherrier.....(No. 74.)
Chemins à barrières, Montréal.....(No. 6.)	Menuisiers et charpentiers.....(No. 12.)
Chemins d'York.....(No. 88.)	Milice.....(No. 15.)
Chemins de fer.....(No. 14.)	Milice d'York.....(No. 98.)
Commerce et navigation.....(No. 2.)	
Commission du havre, (Montréal).....(No. 104.)	Palais de justice, coût des.....(No. 93.)
Commissions, coût des.....(Nos. 55 et 77.)	do Assurance des.....(No. 42.)
Comptes publics.....(No. 10.)	do Kamouraska.....(No. 41.)
Crozier, Thomas.....(No. 57.)	Paroisses, B. C.....(No. 68.)
	Préfontaine, Christophe.....(No. 37.)
Débitures.....(No. 34.)	Prêt aux incendiés, Québec.....(No. 54.)
Défenses coloniales.....(No. 15.)	Prisons.....(No. 66.)
Delisle, A. M.....(No. 90.)	Protonotaires.....(No. 67.)
Donanes, Rapport des Inspecteurs des.....(No. 44.)	Procureurs de comté.....(No. 21.)
Droits, E. U.....(No. 65.)	
Droits d'accise.....(No. 94.)	Ramsay, T. K.....(No. 27.)
	Rapports municipaux.....(No. 18.)
Ecluses, Rivière au Saumon.....(No. 70.)	Rapport des finances et des départ.....(No. 11.)
Edifices d'Ottawa.....(No. 46.)	Régistrateurs.....(No. 7.)
Education, H. C.....(No. 89.)	Remorquage.....(No. 102.)
" B. C.....(No. 109.)	Richeliéu, Juge de.....(No. 36.)
Estimés.....(No. 10.)	Rivière du Gouffre.....(No. 72.)
	Rivière Yamaska.....(No. 47.)

Rivière Moisie	(No. 56.)	Taché, Colonel.....	(No. 15.)
Rivière Rouge	(No. 83.)	Tassé, D.....	(No. 101.)
Robb, J. M.....	(No. 51.)	Terres de la couronne.....	(No. 5.)
Roxton et Cambridge.....	(No. 86.)	Terres des Ecoles.....	(No. 49.)
Roy, P. O.....	(No. 28.)	Thurso, cour de circuit.....	(No. 84.)
Sauvages, B.-C.....	(No. 107.)	Travaux publics, commissaire des.....	(No. 3.)
Sauvages, Manitoulin.....	(No. 63.)	Travaux publics en voie d'exécution.....	(No. 45.)
Sault St. Louis.....	(No. 105.)	Traverse, Edinburgh.....	(No. 87.)
Séminaire des Quakers.....	(No. 12.)	Tyler, extraction de.....	(No. 24.)
Service océanique de la malle.....	(No. 95.)	Universités.....	(No. 19.)
Service Postal.....	(No. 80.)	Ventes de terres (en bloc).....	(No. 33.)
Sinclair et Skelsey.....	(No. 93.)	Wellington, Commission de la paix.....	(No. 23.)
Spencer Wood.....	(No. 20.)	Worthington et Brunel.....	(No. 40.)
St. Gervais, paroisse de.....	(No. 108.)		

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSIFIÉE NUMÉRIQUEMENT ET EN VOLUMES.

CONTENU DU VOLUME NO. 1.

- No. 1.... MAÎTRE GENERAL DES POSTES :—Rapport pour 1862.
 No. 2.... COMMERCE ET NAVIGATION, CANADA :—Tableaux du, pour 1862.

CONTENU DU VOLUME NO. 2.

- No. 3.... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport du Commissaire des, pour 1862.
 EDIFICES PUBLICS, OTTAWA :—Rapport des Commissaires.

CONTENU DU VOLUME NO. 3.

- No. 4.... AGRICULTURE :—Rapport du Ministre de l', pour 1862.
 No. 5.... TERRES DE LA COURONNE :—Rapport du Commissaire des, pour 1862.
 No. 6.... CHEMINS A BARRIERE DE MONTREAL :—Comptes des Syndics, pour 1862.
 No. 7.... REGISTRATEURS, HAUT-CANADA :—Etat des honoraires, pour 1862.
 No. 8.... BAPTEMES, MARIAGES ET SEPULTURES :—Etat des, pour 1862. (*Pas imprimé.*)
 No. 9.... BANQUES :
 BANQUES D'ÉPARGNES : } Rapports et états des.
 COMPAGNIES D'ASSURANCE : }

CONTENU DU VOLUME NO. 4.

- No. 10.... COMPTES PUBLICS DU CANADA, pour 1862.
 ESTIMÉS DU CANADA, pour 1863.
 No. 11.... COMMISSION FINANCIERE ET DEPARTEMENTALE :—Copie de la commission nommant les commissaires, etc.
 —Témoignages reçus par la.
 No. 12.... L'HOSPICE DE ST. JOSEPH DE LA MATERNITÉ DE QUÉBEC :—Rapport de, pour 1862.
 L'UNION ST. JOSEPH DE L'INDUSTRIE :—Etat de, jusqu'au 1er janvier 1863.
 SOCIÉTÉ CANADIENNE DES CHARPENTERS ET MENUISIERS :—Rapport de la, pour 1862.
 HÔPITAL GENERAL DE KINGSTON :—Etat de l', pour 1862.
 SEMINAIRE DES QUAKERS :—Etat du, jusqu'à octobr e 1862.
 No. 13.... MAISONS DE LA TRINITÉ, QUÉBEC ET MONTRÉAL :—Comptes des, pour 1862.
 No. 14.... COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER :—Etat des, pour 1862.
 CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL ;—Dépêches relatives au.

CONTENU DU VOLUME NO. 5.

- No. 15.... MILICE :—Rapport sur l'état de la.
 DEFENSES COLONIAL S ;—Rapport au sujet des.
 COLONELS TACHÉ ET CAMPBELL ;—Résignation des.

- No. 16.. AYLWARDS :—Etat des témoignages, remarques du juge, etc., dans la cause des.
- No. 17.. OBLIGATIONS ET GARANTIES :— Enregistrées jusq'au 12 février 1863. (*Pas imprimé*).
- No. 18.. RAPPORTS MUNICIPAUX :—Pour le Canada, pour 1862. (*Pas imprimé*).
- No. 19.. UNIVERSITÉ DE TORONTO :—Rapport de la commission de l'.
 ————Rapport du sénat sur.
 ————Etat des transactions d'argent du caissier.
 COLLÈGE DE L'UNIVERSITÉ :—Rapport du, pour 1861.
- No. 20.. SPENCE WOOD :—Reconstruction de.
- No. 21.. PROCUREURS DE COMTÉ :—Etat des honoraires de justice des. (*Pas imprimé*).
- No. 22.. PRIMES DES PECHERIES :—Rapport relatif aux. (*Pas imprimé*).
- No. 23.. WELLINGTON, COMMISSION DE LA PAIX :—Rapport de. (*Pas imprimé*).
- No. 24.. TYLER :—Extraction de. (*Pas imprimé*).
- No. 25.. MALLS TRANSATLANTIQUES :—Etat relatif aux paiements des.
- No. 26.. BUREAU DU REGISTRATEUR PROVINCIAL :—Déménagement et démissions. (*Pas imprimé*).
 DÉPARTEMENTS PUBLICS :—Démissions dans les. (*Pas imprimé*).
- No. 27.. RAMSAY, T. K. :—Démission de.
- No. 28.. ROY, P. O. :—Correspondance avec.
- No. 29.. ARCHAMBAULT, LOUIS :—Démission de.
- No. 30.. GRAIN DE SEMENCE :—Avance de deniers pour, en 1855.
- No. 31.. KENNEDY, LIEUT. ET ADJUDANT :—Charges contre. (*Pas imprimé*).
- No. 32.. IMPRESSION ET PAPETERIE :—Coût des, dans les départements publics. (*Pas imprimé*).
- No. 33.. TERRES EN BLOC :—Vente de, en 1863. (*Pas imprimé*).
- No. 34.. BONS ET BILLETS DU TRÉSOR :—Etat de l'émission, de 1863.
- No. 35.. HAVRE DE GODERICH :—Rapport relatif au.
- No. 36.. RICHELIEU, DISTRICT DE :—Nomination du juge de. (*Pas imprimé*).
- No. 37.. PREFONTAINE, CHRISTOPHE :—Nomination de. (*Pas imprimé*).
- No. 38.. BAIE DE WELLER :—Exploration de la, en 1861.
- No. 39.. FONDS D'EMPRUNT MUNICIPAL, H. C. :—Montant emprunté du.
- No. 40.. WORTHINGTON ET BRUNEL :—Correspondance, etc., relative au port de Collingwood.
- No. 41.. PALAIS DE JUSTICE DE KAMOURASKA :—Reconstruction du. (*Pas imprimé*).
- No. 42.. PALAIS DE JUSTICE, B.-C. :—Coût et assurance des.
- No. 43.. ARCHAMBAULT, LOUIS :—Correspondance avec, relative à sa charge.
- No. 44.. INSPECTEURS DES DOUANES :—Rapport des.
- No. 45.. TRAVAUX PUBLICS :—Etat des, entre le 25 mai 1862, et le 25 juillet 1863.
- No. 46.. EDIFICES PUBLICS, OTTAWA :—Etat des dépenses encourues par la commission d'enquête.
- No. 47.. RIVIÈRE YAMASKA :—Rapport, exploration de la. (*Pas imprimé*).
- No. 48.. COMTÉ DE NORFOLK :—Rapport des magistrats qualifiés. (*Pas imprimé*).
- No. 49.. HURON ET BRUCE :—Rapport des terres des écoles dans. (*Pas imprimé*).
- No. 50.. JUGES DE COMTÉ, H. C. :—Rapport des noms des, etc. (*Pas imprimé*).
- No. 51.. ROBB, J. M. :—Démission de.
- No. 52.. CHEMIN ADDINGTON :—Rapport relatif à la construction du. (*Pas imprimé*).
- No. 53.. PERMIS DE PECHE :—Rapport des, sur les côtes de Prince Edouard. (*Pas imprimé*).
- No. 54.. PREVOST, LOUIS :—Rapport de, sur pertes des incendiés de Québec. (*Pas imprimé*).
- No. 55.. COMMISSIONS :—Coût des, depuis le 25 mai 1862.
- No. 56.. RIVIÈRE MOISIE :—Pertes des pêcheurs sur la. (*Pas imprimé*).
- No. 57.. CROZIER THOMAS :—Acte d'accusation, témoignages, etc., dans la cause de. (*Pas imprimé*).
- No. 58.. DENIERS DE COLONISATION :—Distribution des.
- No. 59.. LICENCES POUR LA COUPE DES BOIS :—Rapport des, comté de Beauce. (*Pas imprimé*).
- No. 60.. BUREAUX D'ENREGISTREMENT :—Rapports des inspecteurs de.
- No. 61.. ACTE DES PECHERIES :—Correspondance relative au fonctionnement de l'.
- No. 62.. LIGHTHALL, D. K. :—Rapport relatif à la démission de. (*Pas imprimé*).

- No. 63. SAUVAGES MANITOULIN :—Traité avec le gouvernement.
 No. 64. BIENS DES JÉSUITES :—Etat des.
 No. 65. DROITS :—Exaction des, des Etats-Unis. (*Pas imprimé*).
 No. 66. PRISONS, etc :—Rapport annuel des inspecteurs de.
 No. 67. PROTONOTAIRES, QUÉBEC ET MONTRÉAL :—Employés et bureaux des. (*Pas imprimé*).
 No. 68. PAROISSES, BAS-CANADA :—Tableau synoptique de. (*Pas imprimé*).
 No. 69. MAITRE-GENERAL DES POSTES ET GILBERT GRIFFIN :—Correspondance entre. (*Pas imprimé*).
 No. 70. RIVIERE AU SAUMON :—Ecluses et glissoires sur la. (*Pas imprimé*).
 No. 71. CHEMIN D'HAMILTON ET PORT DOVER :—Rapport relatif au.
 No. 72. RIVIERE DU GOUFFRE :—Pont sur la. (*Pas imprimé*).
 No. 73. CHEMIN DE FER D'ARTHABASKA :—Rapport relatif au.
 No. 74. DR. MEILLEUR, RAYMOND ET CHERRIER. Démission de.
 No. 75. CANAL WELLAND :—Dépenses et approvisionnement d'eau pour le.
 No. 76. ACTE DES PECHERIES :—Rapport des amendements suggérés à l'. (*Pas imprimé*).
 No. 77. COMMISSIONS D'ENQUETE :—Etat des dépenses des.
 No. 78. BUREAU D'AGRICULTURE :—Rapport des deniers payés au.
 No. 79. INSPECTEURS D'ÉCOLE, B. C. :—Rapport du surintendant de l'éducation.

CONTENU DU VOLUME NO. 6.

- No. 80. SERVICE POSTAL :—Rapport du
 No. 81. BUREAU DES MESUREURS DE BOIS :—Rapport relatif au surintendant du. (*Pas imprimé*).
 No. 82. REGLEMENTS DE PECHE :—Rapport relatif à l'infraction des. (*Pas imprimé*).
 No. 83. RIVIÈRE ROUGE :—Papiers et mémoires relatifs à la.
 No. 84. THURSO. —Déplacement de la cour de circuit de, à Papineauville. (*Pas imprimé*).
 No. 85. BONAVENTURE, NOTES ET ESTIMÉS :—Entrées en faveur des. (*Pas imprimé*).
 No. 86. SAVANE DE ROXTON ET CAMBRIDGE :—Rapport de P. McLauren sur la. (*Pas imprimé*).
 No. 87. TRAVERSIER A VAPEUR DE NEW EDINBURGH :—Correspondance relative au. (*Pas imprimé*).
 No. 88. CHEMIN DE YORK :—Rapport relatif à la vente du. (*Pas imprimé*).
 No. 89. EDUCATION, H. C. :—Rapport annuel du surintendant de l'.
 No. 90. DELISLE ET BREHAUT :—Rapport et accusations contre.
 No. 91. COLLOCATIONS, etc. :—Etat des, à Québec et Montréal.
 No. 92. IMPRIMEUR DE LA REINE :—Copie de la commission de l'.
 No. 93. SINCLAIR ET SKELSEY :—Documents relatifs au contrat de. (*Pas imprimé*).
 PALAIS DE JUSTICE, B. C. :—Informations relatives aux.
 No. 94. DROITS D'ACCISE :—Information relatives aux, en 1862.
 No. 95. SERVICE DE LA MALLE Océanique :—Correspondance relative au.
 No. 96. HAVRES ET CHEMINS :—Etat de ceux construits par la province.
 No. 97. BUREAUX DE POSTE DE Cité, H. C. :—Enquête sur leur fonctionnement.
 No. 98. MILICE SEDENTAIRE DE YORK :—Pétitions, lettres, etc. (*Pas imprimé*).
 No. 99. HONORAIRES DE REGISTRATEURS, B. C. :—Tarif des.
 No. 100. ACTES D'ACCUSATION ET CONVICTIONS :—Etat des, dans certains districts. (*Pas imprimé*).
 No. 101. TASSÉ, D :—Rapport et accusations contre. (*Pas imprimé*).
 No. 102. REMORQUAGE :—Contrat pour, entre Lachine, Beauharnois et Kingston.
 No. 103. CANAUX DU ST. LAURENT ET WELLAND :—Trafic en montant et en descendant sur les.
 No. 104. COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTREAL : Procédés des.
 No. 105. SEIGNEURIE DU SAULT ST LOUIS :—Rapport relatif à la.
 No. 106. BUREAU DE POSTE, MONTREAL :—Rapport relatif au.
 No. 107. SAUVAGES, B.-C. :—Etat des deniers payés aux, depuis 1863.
 No. 108. ST. GERVAIS, PAROISSE DE :—Cour des commissaires. (*Pas imprimé*).
 No. 109. EDUCATION, B.-C. :—Rapport annuel du surintendant de l'.

RÉPONSE

A une adresse de l'Honorable Assemblée Législative, en date du 2 mars 1863, demandant copie des documents relatifs au service postal fait par la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

SECRETARIAT,

Québec, le 23 avril 1863.

(Copie.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
Bureau du Secrétaire, Montréal, le 18 février 1861.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le comité exécutif de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, de vous prier de vouloir bien me transmettre les détails du compte dressé par votre département et dont le montant, \$113,144 89, a été payé au receveur général pour le compte de cette compagnie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) JOSEPH ELLIOTT.
Secrétaire Trésorier.

W. H. GRIFFIN, écuyer,
Assistant maître de poste général,
Québec.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
Québec le 22 février 1861.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 18 courant, demandant les détails du compte dressé par le département des postes et dont le montant, \$113,145 89, a été payé au receveur général pour le compte du chemin de fer Grand Tronc—j'ai l'honneur de vous adresser un tableau indiquant les détails que vous demandez.

Conformément au statut ordonnant que les prix payables en Canada pour le transport de la malle par chemin de fer seraient déterminés par ordre en conseil, un ordre fut passé au mois de septembre 1858, fixant le tarif à \$30 pour chaque mille de chemin de fer par année, comme rétribution du service journalier, aller et retour, avec un char-poste, et à \$40 par année pour le même service par les trains de nuit. Quant aux malles expédiées comme fret et aux soins des employés de la compagnie et n'excédant pas 2 quintaux, le tarif était fixé à deux centins par mille. Mais en faisant ce compte, il a été décidé qu'on paierait le montant réclamé par le Grand Tronc jusqu'à la date de cet ordre en conseil, c'est-à-dire en septembre 1858. Le maître-général des postes était disposé à recommander que, dans tous les cas, on ne devait pas se prévaloir du droit de s'opposer aux réclamations faites tant que les dispositions de l'acte conférant au conseil exécutif le pouvoir de déterminer le tarif ne seraient que lettre-morte.

Pour arriver à un règlement définitif jusqu'au 31 décembre 1860, on calcula, en appliquant libéralement l'ordre en conseil, que le service postal du Grand Tronc sur toutes ses sections, y compris l'embranchement de la Rivière-du-Loup, pouvait être considéré comme

équivalant à deux services doubles et quotidiens, l'un par le train de jour et l'autre la nuit, ce qui donnerait \$70 par année pour chaque mille, jusqu'au 5 octobre 1860. Les comptes présentés avaient servi de base à ce calcul, mais du 6 octobre au 31 décembre 1860, n'ayant pas reçu de compte, on a ajouté une somme de \$20,000 pour couvrir les dépenses pendant cette période sur la ligne à l'ouest de Québec, et pour le service de l'embranchement de la Rivière-du-Loup pendant l'année 1860 jusqu'au 31 décembre.

Je ferai observer qu'on a fait aucune déduction sur les montants réclamés pour service spécial.

A l'avenir et dès le 1er janvier 1861 il serait à désirer que les comptes pour le service postal fussent présentés chaque trimestre par le bureau du Grand Tronc aux conditions de l'ordre en conseil cité plus haut.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
Assistant Maître Général des Postes.

JOSEPH ELLIOTT, écuyer,
Secrétaire et Trésorier du Chemin de Fer Grand Tronc,
Montréal.

(Copie.)

ÉTAT de la balance due par le Département des Postes à la Compagnie du Chemin de Fer Grand Tronc pour Service Postal, jusqu'au 31 décembre 1860.

Balance due au Grand Tronc sur les comptes présentés jusqu'au 5 octobre 1858, au taux de \$110 par mille, demandées par la compagnie pour service, pendant le trimestre expiré le 5 janvier 1859,.....		\$64,703 27
644 miles @ \$70, et 96 jours de Stratford à London.....		11,840 74
5 Avril, 675 milles @ \$70		11,812 50
5 Juillet, 676 do do		11,830 00
5 Octobre, 676 do do		11,830 00
5 Janvier, 1860, 676 milles, @ \$70.....	\$11,830 00	
Embranchement de Sarnia.....	261 38	
Service postal.....	1,168 00	
		13,199 38
5 Avril, 1860, 748 milles @ \$70.....	\$13,090 00	
Service postal.....	729 00	
		13,819 00
5 Juillet, 1860, 748 milles @ \$70.....	\$13,090 00	
Service postal.....	1,880 00	
		14,970 00
5 Octobre, 1860, 748 milles @ \$70.....	\$13,090 00	
Service postal.....	4,050 00	
		17,140 00
Période du 6 octobre, 1860, au 31 décembre, 1860, y compris le service de l'embranchement de la Rivière du Loup durant l'année 1860, estimation.....		20,000 00
		\$191,144 89
Moins à comptes payés par le département des postes—		
21 Février, 1860.....	\$18,000 00	
5 Mars, 1860.....	60,000 00	
		78,000 00
		\$113,144 89

La somme ci-dessus, \$113,144 89, a été payée au receveur général pour le compte de la compagnie du Grand Tronc.

Je suis, etc.,

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
Assistant Maître Général des Postes.

(Copie.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 14 mars 1862.

MONSIEUR,—A l'égard de l'état des comptes de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc que vous avez eu la complaisance de m'adresser, j'ai à vous prier de vouloir bien m'obliger de nouveau en m'expliquant de quelle manière et à qui le paiement de \$18,000, le 21 février 1860, a été fait ?

Je suis, etc.,

(Signé.) JOSEPH ELLIOTT.

A W. H. GRIFFIN, écuyer,
Assistant Maître Général des Postes, etc., etc., etc., Québec.]

(Copie.)

DÉPARTEMENT DES POSTES,
21 mars 1861.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 14 courant, j'ai l'honneur de vous informer que le paiement de \$18,000, dont vous me parlez, a été fait au receveur-général pour le compte de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, le 21 février 1860, pour être porté au crédit du chemin de fer en compte avec le gouvernement.

Je suis, etc.,

(Signé.) W. H. GRIFFIN,
Assistant-maître-général des postes.

JOS. ELLIOTT, écr.,
Secrétaire-trésorier de la compagnie du Grand-Tronc,
Montréal.

(Copie.)

A Son Excellence le Très Honorable Sir EDMUND HEAD, Baronnet, C. P., K. C. B.,
Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc.

La pétition des soussignés, directeurs à Londres de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, expose :—

Que vos pétitionnaires sont directeurs, à Londres, du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, entreprise dûment sanctionnée par plusieurs actes de la législature Canadienne ;

Que depuis quelque temps, toute l'étendue de la ligne, comptant 1096 milles, et comprenant le Pont Victoria, de 2 milles de long, a été ouverte au roulage ;

Que par suite de difficultés financières et autres les affaires de la compagnie sont, depuis bientôt deux ans, dans un fort mauvais état ;

Que le revenu du roulage a été insuffisant pour payer les loyers des lignes affirmées, et l'intérêt des obligations souscrites par débentures ;

Que la compagnie est endettée à des créanciers judiciaires et autres, pour près de deux millions et demi sterling ;

Que, ainsi qu'il appert par le rapport des commissaires nommés par Votre Excellence au mois de novembre dernier, la ligne est sur plusieurs points en mauvais état et demande des réparations considérables même au seul point de vue de la sûreté publique ;

Qu'il appert aussi par le rapport des mêmes commissaires que des améliorations considérables sont urgentes dans les stations et les *termini* de la ligne, et qu'il faudrait un fond roulant plus considérable pour répondre aux besoins du commerce de la province.

Vos pétitionnaires représentent de plus à Votre Excellence :

Qu'à une grande assemblée de porteurs de bons et actionnaires tenue à "London Tavern" dans cette ville, le 2 janvier dernier, un comité spécial de sept porteurs de bons et actionnaires fut nommé pour conférer avec les directeurs "sur toutes les affaires de la com-

pagnie et pour examiner les moyens de munir la compagnie d'outillage et de fonds roulant, ainsi que de la faire sortir de ses difficultés financières du moment."

Robert Wigram Crawford, écuyer, membre du parlement pour la cité de Londres, fut nommé président de ce comité, et William Newmark, éc., M. S. R., vice-président.

Le comité a, depuis dix mois, poursuivi son enquête avec activité et a publié deux rapports, savoir : un premier rapport, en date du 6 février 1861, un second rapport en date du 9 juillet 1861, dont des copies sont envoyées à Votre Excellence avec cette pétition.

A une assemblée des porteurs de bons et actionnaires tenue à la "London Tavern" en cette ville, le 19 juillet courant, le plan de réorganisation et de secours pécuniaires proposé par le comité spécial dans son second rapport fut adopté et ne rencontra que cinq ou six opposants ; de plus, la résolution suivante fut adoptée par la même assemblée, savoir : "que, en raison de l'urgence et de la haute importance de cette affaire, les directeurs soient invités à faire appel aux autorités Canadiennes et à prendre les mesures qu'ils jugeront nécessaires pour obtenir la plus prompte législation possible relativement aux différents sujets mentionnés dans les rapports des directeurs et du comité."

Vos pétitionnaires désirent représenter à votre excellence qu'on ne saurait adopter aucune mesure pour réorganiser et secourir la compagnie de chemin de fer Grand Tronc tant que le projet adopté à l'assemblée du 9 juillet courant, n'aura pas été soumis à la législation Canadienne.

Vos pétitionnaires désirent aussi attirer tout particulièrement l'attention de Votre Excellence sur le fait que les membres composant le seul Bureau légal de la compagnie, — c'est-à-dire les directeurs agissant comme premiers officiers de la compagnie à Montréal, ont envoyé leur résignation, et ne gardent leur charge qu'en attendant l'organisation d'un nouveau bureau.

Parmi les recommandations les plus importantes contenues dans le second rapport du comité spécial et adoptées à l'assemblée générale, on trouve les suivantes, savoir :

1° Des propositions pour prélever en Angleterre une somme de £500,000, qui servirait à compléter et à équiper la ligne.

2° Des propositions demandant à la législation Canadienne de capitaliser les paiements à faire pour le service des malles et le transport militaire des 25 ou 30 prochaines années, pour la somme d'un million et demi sterling en bons provinciaux.

Le comité spécial a également émis le projet de faire immédiatement tous les efforts possibles pour réussir à offrir au moyen de ces mesures, au commerce de l'automne de 1861, toutes les facilités quant au matériel nécessaire à la commodité, à l'encouragement et à la sûreté du roulage.

Vos pétitionnaires représentent de plus à Votre Excellence, que, en considération des nombreux embarras et des procès toujours grossissants, auxquels la ligne se trouve aujourd'hui exposée et continuera d'être exposée tant que le projet de réorganisation, adopté le 19 juillet courant, ne sera pas mis à effet, vos pétitionnaires craignent de voir la ligne arrêtée de jour en jour au grand détriment, perte et désavantage de la province et de tous les intéressés.

En considération des faits et des arguments ci-dessus énoncés, vos pétitionnaires s'adressent avec tout le respect possible, à Votre Excellence en conseil, pour la prier de convoquer le parlement le plus tôt possible, au plus tard dans la première semaine de septembre prochain ; et vos pétitionnaires osent respectueusement proposer que parmi les premières questions dont la législation devra s'occuper, celle de la réorganisation et du secours de la ligne en fasse partie, cette réorganisation et ce secours devant concorder avec les résolutions ci-dessus mentionnées que vos pétitionnaires ont été chargés par l'assemblée du 19 juillet courant, de soumettre aux "autorités Canadiennes," afin d'obtenir la plus prompte législation possible.

Vos pétitionnaires désirent très respectueusement, en terminant, baser leur appel à Votre Excellence sur les trois principaux points suivants, savoir :

1° Nécessité d'une prompte décision du parlement Canadien sur le prélèvement en Angleterre de £500,000 stg., pour achever, compléter, réparer et équiper la ligne.

2° Nécessité d'une prompte décision du parlement Canadien à l'égard de la réorganisation de la constitution et de l'administration de la compagnie, et la capitalisation des paiements du service des malles et du transport militaire.

3° Enfin, nécessité d'une prompte action de la législature pour faire disparaître les obstacles qui embarassent la compagnie et les procès désastreux qui menacent de rendre à la ligne tout fonctionnement quotidien impossible.

Et vos pétitionnaires ne cessent de prier.

(Signé)

THOMAS BARING,
GEO. CARR GLYNN,
R. O. HODGSON,
WILLIAM CHAPMAN,
H. WOOLASTON BLAKE.

Bureau de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada,
21 Old Broad Street, E. C., 30 juillet 1861.

(Copie.)

Sur le renvoi de la pétition du conseil des directeurs de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, de Londres, reçue le 20 août, et de la lettre de M. Watkins, commissaire surintendant, reçue le 12 du courant, le soussigné a l'honneur de soumettre respectueusement le rapport suivant à la considération de Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil.

La position du chemin de fer Grand Tronc, ainsi qu'il est dit dans les documents renvoyés, et aussi dans le rapport des commissaires nommés par Son Excellence pour s'enquérir de l'état des affaires de ce chemin, est évidemment pleine de graves difficultés. Non seulement elle entraînera des pertes pécuniaires et des embarras très-sérieux pour les particuliers, mais encore de graves dangers pour le commerce de la province, le service postal, surtout celui qui se rattache à la ligne des paquebots-poste, et le commerce ordinaire qui dépend en si grande partie des facilités que fournit ce chemin.

La compagnie du chemin de fer Grand Tronc représente comme tout à fait insuffisant le montant que la province paie maintenant pour le service postal. Elle prétend que la somme devrait être égale à sa capitalisation à $\frac{1}{2}$ million sterling, pour le service des 25 ou 30 années prochaines.

La compagnie demande cette capitalisation afin de pouvoir sortir de ses difficultés pécuniaires; et c'est pour cette dernière raison qu'elle réclame l'intervention de la législature pour lui permettre de prélever la somme de £500,000 sterling, pour compléter, réparer, et équiper la ligne, et pour exécuter un plan soumis avec sa pétition, afin de réorganiser l'entreprise.

De plus, la pétition demande que la question soit soumise au parlement à une session rapprochée, parceque des embarras croissants et des procès désastreux menacent de rendre impossible le service quotidien de la ligne; et M. Watkins, le commissaire surintendant, craint que le fonctionnement de la ligne ne puisse être maintenu pendant l'hiver prochain, sans l'action du gouvernement et de la législature du Canada.

Le soussigné croit qu'il est suffisant d'attirer l'attention sur les conséquences désastreuses qui découleraient, selon lui, de l'interruption de la ligne, et il croit que, s'il est possible d'éviter une pareille calamité sans nuire à d'autres intérêts plus importants, il est du devoir du gouvernement de recommander à la législature d'intervenir, et à ce sujet il soumet respectueusement l'exposé suivant de la question du Grand Tronc.

En ce qui regarde la demande d'une augmentation de la subvention postale, Son Excellence en conseil a par la loi, le pouvoir de déterminer le taux de rémunération pour tous les chemins de fer du Canada, et c'est ainsi que le tarif actuel a été réglé. Il est fixé bien plus bas que celui qu'avait d'abord accordé le gouvernement, et sujet au protêt de tous les chemins de fer de la province.

Le parlement a cru sans doute que le gouvernement exercerait libéralement ce pouvoir qui lui était réservé, car la législature n'a jamais eu l'intention de faire servir le public sans donner une juste rémunération.

Le gouvernement, en agissant ainsi, croyait sans doute que la somme accordée était suffisante, et le soussigné est d'avis que, pour les facilités données au public, aucune

réclamation comme celle qui est faite ne pourrait être favorablement reçue ; mais, prenant en considération l'importance de maintenir intacte la réputation que s'est acquise la province pour sa libéralité, et de faire disparaître tout motif possible de plainte, le soussigné est aussi d'avis que le gouverneur en conseil devrait reprendre en considération la question de la subvention accordée au chemin de fer Grand Tronc pour le service postal, en exigeant en même temps de plus grandes facilités et l'exercice d'un plus grand contrôle sur les trains de la malle par le département des postes, de manière à rendre le service plus efficace et plus satisfaisant pour le public.

Les opinions du gouvernement et de la compagnie relativement au taux de rémunération diffèrent tellement, qu'il n'est guère probable que l'on puisse arriver à un règlement satisfaisant de la question par l'action du Gouverneur-Général en conseil seul, et le soussigné recommande en conséquence que la compagnie soit informée que le gouvernement est prêt à soumettre la question du taux de rémunération pour le service postal à l'arbitrage de trois personnes désintéressées.

Les arbitres auront le pouvoir de déterminer le montant qu'on devra payer annuellement pendant une période de cinq ans, et de soumettre à Son Excellence leurs vues relativement aux montants qu'on devra payer pendant des périodes de cinq années subséquentes, jusqu'en 1890.

La capitalisation de tous les paiements annuels de la subvention postale dépend entièrement du parlement, et le gouvernement n'a qu'à examiner si la nature du cas actuel leur permet de recommander que l'on s'écarte ainsi de la pratique habituelle. En supposant que l'exécution du service pût être assurée d'une façon régulière et satisfaisante, il serait évidemment peu important pour la province que les paiements fussent faits directement à la compagnie ou aux porteurs des obligations qui seraient émises pour représenter ces sommes.

Mais en consentant à une capitalisation de cette nature, la province se priverait du moyen ordinaire d'obliger la compagnie à remplir ses obligations, et devrait nécessairement exiger d'autres garanties satisfaisantes.

Evidemment, la première mesure à prendre serait la parfaite restauration du crédit de la compagnie, et d'empêcher le retour d'embarras comme ceux qui l'encombrent aujourd'hui. Il serait donc impossible en premier lieu d'examiner la demande de capitalisation de la subvention postale, sans s'occuper en même temps du plan proposé pour réorganiser la compagnie. Dans les circonstances ordinaires, il suffirait que le gouvernement vît à ce que la législation proposée n'empiétât pas sur les droits des particuliers ; mais dans le cas actuel, il faudrait de plus qu'il soit certain que le plan proposé placerait réellement la compagnie du Grand Tronc dans une position telle que le parlement pût en toute sûreté faire avec elle le contrat qu'elle désire.

Le soussigné a soigneusement examiné les documents soumis avec la pétition, et il fait respectueusement rapport que, dans son opinion, le plan proposé ne ferait pas permanentement disparaître les embarras financiers de la compagnie, pas plus qu'il ne rétablirait efficacement son crédit.

La plus sérieuse et, ce semble, la fatale objection, surtout à l'égard de la capitalisation proposée du service de 25 ou 30 ans, serait que ce plan ne ferait que différer certaines dettes, qui se représenteront au bout de cinq ans.

Il semble au soussigné que le parlement ne devrait jamais consentir à empiéter gravement sur des intérêts existants, avec la certitude que la même crise devra se reproduire après un court espace de temps.

La seule justification de législation se trouve dans l'état avoué de banqueroute de la compagnie, et dans sa complète incapacité de répondre aux intérêts divers par les procédures légales ordinaires. Le grand intérêt public qui se trouve impliqué, et les droits réservés à la province, exigent probablement que l'on ait recours à quelque remède légal pour l'état actuel des affaires ; mais ce remède devrait être permanent, et non pas, comme on le propose, temporaire.

Une autre proposition très problématique est celle de s'engager à faire certains paiements sur les obligations, etc., sans égard aux recettes nettes du roulage. Une revue très succincte de l'état financier de la compagnie convaincra tout le monde que son capital a été absorbé et que son crédit a été détruit principalement par les sommes énormes payées ou dues sur ses différentes catégories de capital, — baux, obligations et actions. Le

chemin de fer étant aujourd'hui virtuellement terminé, et n'ayant aucun autre moyen que les recettes nettes pour payer ces sommes annuelles, il paraît très irréflecti d'adopter, comme principale partie du nouveau plan, un engagement absolu de payer certaines sommes, qu'elles soient ou non gagnées.

Cette disposition semble grosse de nouvelles difficultés.

La classification des divers intérêts engagés dans l'entreprise serait laissée aux parties intéressées, s'il n'était pas clair que les directeurs de Londres s'attendent à ce que ce règlement sera obligatoire.

Le soussigné espère que le parlement ne passera des lois relativement à de si vastes intérêts individuels qu'avec le plus grand soin, et en prenant des mesures pour la protection de ces intérêts. On ne peut, sans doute, espérer unanimité parfaite dans un conflit de tant d'intérêts, mais il est essentiel d'avoir l'assentiment d'une grande partie des intéressés de chaque catégorie.

Sans entrer plus avant dans les détails du projet, le soussigné, persuadé que les objections déjà mentionnées mettent le gouvernement dans l'impossibilité d'acquiescer à la demande de capitaliser la subvention postale en faveur de la compagnie réorganisée comme on le propose, craint qu'on ne puisse donner de garantie assez certaine de l'exécution du service.

Après avoir exposé les objections qui semblent surgir contre la législation proposée, le soussigné n'a plus qu'à recommander à Son Excellence en conseil que les directeurs à Londres de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc soient informés que Son Excellence ne pense pas qu'il soit nécessaire de convoquer à présent une session spéciale, mais qu'elle espère que, en attendant, on trouvera moyen d'arranger les difficultés dans lesquelles se trouvent la compagnie, et que le fonctionnement de la ligne ne sera pas interrompu.

(Signé,)

A. T. GALT
Ministre des Finances.

1er octobre 1861.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 2 octobre 1861.

Le comité a examiné la pétition des directeurs, à Londres, de la compagnie du chemin de fer grand tronc du Canada, demandant que le parlement soit convoqué pour considérer une mesure pour venir au secours de cette compagnie, et une lettre d'Edouard Watkin, écuier, commissaire surintendant, ainsi que le rapport ci-joint de l'honorable ministre des finances.

Le comité approuve le rapport de l'honorable ministre des finances, et le recommande à l'approbation de Votre Excellence.

Certifié.

(Signé,)

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

SECRETARIAT PROVINCIAL,
Québec, le 3 octobre 1861.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur-Général a pris en considération, en conseil, la pétition des directeurs du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, demandant que le parlement soit convoqué pour prendre en considération une mesure pour venir en aide à la compagnie. Il a aussi été soumis à Son Excellence en conseil une lettre de vous sur ce sujet.

Je suis maintenant chargé de vous de vous dire, pour l'information des pétitionnaires, que Son Excellence est avisée que la position du chemin de fer Grand-Tronc, ainsi qu'il est dit dans les documents renvoyés, et aussi dans le rapport des commissaires nommés par Son Excellence pour s'enquérir de l'état des affaires de chemin, est évidemment pleine de difficultés. Non seulement elle entraînera des pertes pécuniaires et des embarras très sérieux pour les particuliers, mais encore de graves dangers pour le commerce de la province — le service postal, surtout celui qui se rattache à la ligne des paquebots-poste — et le commerce ordinaire qui dépend en si grande partie des facilités que fournit ce chemin.

Les pétitionnaires représentent comme tout-à-fait insuffisant le montant que la province paie maintenant pour le service postal. Ils prétendent que la somme devrait être égale à sa capitalisation à $\frac{1}{2}$ million sterling pour le service des prochaines 25 ou 30 années. La compagnie demande cette capitalisation afin de pouvoir sortir de ses difficultés pécuniaires ; et c'est pour cette dernière raison qu'elle réclame l'intervention de la législature pour lui permettre de prélever la somme de £500,000 stg. pour compléter, réparer, et équiper la ligne — et pour exécuter un plan soumis avec sa pétition afin de réorganiser l'entreprise.

De plus, la pétition demande que la question soit soumise au Parlement à une session rapprochée, parceque des embarras croissants et des procès désastreux menacent de rendre impossible le service quotidien de la ligne.

Son Excellence en conseil comprend parfaitement les conséquences désastreuses qui découleraient, selon lui, de l'interruption de la ligne, et elle croit que s'il est possible d'éviter une pareille calamité sans nuire à d'autres intérêts plus importants, il est du devoir du gouvernement de recommander à la législature d'intervenir, et à ce sujet. Son Excellence me charge de faire les observations suivantes sur les faits exposés dans la pétition de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

En ce qui regarde la demande d'une augmentation de la subvention postale, Son Excellence en conseil a par la loi, le pouvoir de déterminer les taux de rémunération pour tous les chemins de fer du Canada, et c'est ainsi que le tarif actuel a été réglé. Il est fixé bien plus bas que celui qu'avait d'abord accordé le gouvernement, et sujet au profit de tous les chemins de fer de la Province.

Le parlement a cru sans doute que le gouvernement exercerait libéralement ce pouvoir qui lui était réservé, car la législature n'a jamais eu l'intention de faire servir le public sans donner une juste rémunération.

Le gouvernement, en agissant ainsi, croyait sans doute que la somme accordée était suffisante, et le soussigné est d'avis que, pour les facilités données au public, aucune réclamation comme celle qui est faite ne pourrait être favorablement reçue, mais prenant en considération l'importance de maintenir intacte la réputation que s'est acquise la province pour sa libéralité, et de faire disparaître tout motif possible de plainte, le soussigné est aussi d'avis que le Gouverneur en Conseil devrait reprendre en considération la question de la subvention accordée au chemin de fer Grand Tronc pour le service postal, en exigeant en même temps de plus grandes facilités et l'exercice d'un plus grand contrôle sur les trains de la malle par le département des postes, de manière à rendre le service plus efficace et plus satisfaisant pour le public.

Les opinions du gouvernement et de la compagnie relativement au taux de rémunération diffèrent tellement, qu'il n'est guère probable que l'on puisse arriver à un règlement satisfaisant de la question par l'action du gouverneur général en conseil seul, et le soussigné recommande en conséquence que la compagnie soit informée que le gouvernement est prêt à soumettre la question du taux de rémunération pour le service postale à l'arbitrage trois personnes désintéressées.

Les arbitres auront le pouvoir de déterminer le montant qu'en devra payer annuellement pendant une période de cinq ans, et de soumettre à son excellence leurs vues relativement aux montants qu'on devra payer pendant des périodes de cinq années subséquentes jusqu'en 1890.

La capitalisation de tous les paiements annuels sur la subvention postale dépend entièrement, du parlement et le gouvernement n'a qu'à examiner si la nature du cas actuel leur permet de recommander que l'on s'écarte ainsi de la pratique habituelle en supposant que l'exécution du service pût être assurée d'une façon régulière et satisfaisante ; il serait évidemment peu important pour la province que les paiements fussent faits directement à la compagnie ou aux porteurs des obligations qui seraient émises pour représenter ces sommes.

Mais en consentant à une capitalisation de cette nature, la province se priverait du moyen ordinaire d'obliger la compagnie à remplir ses obligations, et devrait nécessairement exiger d'autres garanties suffisantes.

Evidemment, la première mesure à prendre serait la parfaite restauration du crédit de la compagnie, en empêchant le retour d'embarras comme ceux qui l'encombrent aujourd'hui. Il serait donc impossible en premier lieu d'examiner la demande de capitalisation de la subvention postale, sans s'occuper en même temps du plan proposé pour réorganiser la

compagnie. Dans les circonstances ordinaires, il suffirait que le gouvernement vît à ce que la législation proposée n'empiétât pas sur les droits des particuliers; mais dans le cas actuel, il faudrait de plus qu'il soit certain que le plan proposé placerait réellement la compagnie du Grand Tronc, dans une position telle que le parlement pût en toute sûreté faire avec elle le contrat qu'elle désire.

Le soussigné a soigneusement examiné les documents soumis avec la pétition, et il fait respectueusement rapport que, dans son opinion, le plan proposé ne ferait pas permanentement disparaître les embarras financiers de la compagnie, pas plus qu'il ne rétablirait efficacement son crédit.

La plus sérieuse et, ce semble, la fatale objection, surtout à l'égard de la capitalisation proposée du service de 25 ou 30 ans, serait que ce plan ne ferait que différer certaines dettes, qui se représenteront au bout de cinq ans.

Il semble au soussigné que le parlement ne devrait jamais consentir à empiéter gravement sur des intérêts existants, avec la certitude que la même crise devra se reproduire après un court espace de temps.

La seule justification de législation se trouve dans l'état avoué de banqueroute de la compagnie, et dans sa complète incapacité de répondre aux intérêts divers par les procédures légales ordinaires. Le grand intérêt public qui se trouve impliqué, et les droits réservés à la province, exigeront probablement que l'on ait recours à quelque remède légal pour l'état actuel des affaires; mais ce remède devrait être permanent, et non pas, comme on le propose, temporaire.

Une autre proposition très problématique est celle de s'engager à faire certains paiements sur les obligations, etc., sans égard aux recettes nettes du roulage. Une revue très succincte de l'état financier de la compagnie convaincra tout le monde que son capital a été absorbé et que son crédit a été détruit principalement par les sommes énormes payées ou dues sur ses différentes catégories de capital,—baux, obligations et actions. Le chemin de fer étant aujourd'hui virtuellement terminé, et n'ayant aucun autre moyen que les recettes nettes pour payer ces sommes annuelles, il paraît très irréflecti d'adapter, comme principale partie du nouveau plan, un engagement absolu de payer certaines sommes, qu'elles soient ou non gagnées.

Cette disposition semble grosse de nouvelles difficultés.

La classification des divers intérêts engagés dans l'entreprise serait laissée aux parties intéressées, s'il n'était pas clair que les directeurs de Londres s'attendent à ce que le règlement sera obligatoire.

Le soussigné espère que le parlement ne passera des lois relativement à de si vastes intérêts individuels qu'avec le plus grand soin et en prenant des mesures pour la protection de ces intérêts. On ne peut, sans doute, espérer unanimité parfaite dans un conflit de tant d'intérêts, mais il est essentiel d'avoir l'assentiment d'une grande partie des intéressés de chaque catégorie.

Sans entrer plus avant dans les détails du projet, le soussigné est persuadé que les objections déjà mentionnées mettent le gouvernement dans l'impossibilité d'acquiescer à la demande de capitaliser la subvention postale en faveur de la compagnie réorganisée comme on le propose. Il craint qu'on ne puisse donner de garantie assez certaine de l'exécution du service.

Après avoir exposé les objections qui semblent surgir contre la législation proposée, le soussigné n'a plus qu'à recommander à Son Excellence en conseil que les directeurs à Londres de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc soient informés que Son Excellence ne pense pas qu'il soit nécessaire de convoquer à présent une session spéciale, mais qu'elle espère que, en attendant, on trouvera moyen d'arranger les difficultés dans lesquelles se trouve la compagnie, et que le fonctionnement de la ligne ne sera pas interrompu.

J'ai l'honneur d'être Monsieur,

Votre très obéissant serviteur.

C. ALLEYN,
Secrétaire.

Edward Watkin Ecuyer,
Commissaire Surintendant
Compagnie du chemin de fer Grand Tronc,
Montréal.

(Copie.)

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

Montréal, 4 octobre 1861.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 3 du courant.

Je suis chagrin de voir que Son Excellence en conseil n'ait pas jugé à propos d'accéder à la requête que j'ai eu l'honneur de présenter au nom de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

Ayant déjà fait connaître les difficultés que doit rencontrer l'entreprise que je représente, difficultés dues au manque d'une juste rémunération pour le service postal et qui motivent l'aide que j'ai cru demander, il est inutile que je répète ici les raisons qui m'ont engagé à faire cette requête.

Cependant, je puis vous répéter que rien ne sera négligé pour tenir le chemin de fer Grand Tronc ouvert l'hiver prochain pour l'avantage de la province, et si tous nos efforts réunis se trouvent insuffisants, nous n'en pourrions que regretter le résultat sans qu'il y ait pour nous sujet de blâme.

Quant au service postal, je vous prie de me pardonner si, en réponse aux observations de votre lettre à ce sujet, je me permets de vous rappeler que ce service a été strictement rempli selon les ordres du département des postes, et que l'on ne s'est encore jamais plaint officiellement de la manière dont il est fait. Je crois aussi pouvoir avancer—pour le faire, je m'appuie de mes observations en ce pays et en Angleterre—qu'il n'y a pas de service postal sur ce continent ou ailleurs, toutes difficultés considérées, qui soit fait plus efficacement et à de plus grands sacrifices que par la compagnie qui en est chargée.

Je dois en même temps vous rappeler que, tout insuffisante que nous trouvons la rémunération proposée par le gouvernement lui-même, elle est aujourd'hui le sujet d'un litige, et que c'est autant de fonds qui ne sont pas rentrés. Il ne m'appartient peut-être pas de chercher à exonérer la compagnie du chemin de fer Grand Tronc de l'imputation que son capital a été absorbé et son crédit ruiné principalement par les sommes considérables payées ou dues par ses différentes classes de capital, de fermages, de bons et d'actions ; mais, je dois vous rappeler que par la loi appelée " Acte pour venir en aide au Grand Tronc," le gouvernement a stipulé pour l'ouverture complète du chemin de fer dans ses plus grandes limites, et que pour qu'à même les fonds de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc il fut aidé à la construction d'embranchements, et que l'obligation ainsi faite de compléter une entreprise reconnue comme prématurée au point de vue commercial a été la cause de dépenses qui, sans cela, n'eussent pas été faites.

Quant aux fermages pris par la compagnie, ils se bornent à deux : l'un pour le chemin de fer du St. Laurent à l'Atlantique, et l'autre pour le chemin de fer de Détroit à Port Huron. Le premier a eu pour but d'ouvrir au Canada un débouché à un port sur l'Atlantique, et l'autre de donner accès aux grandes voies ferrées de l'ouest.

Après l'expérience que nous avons acquise depuis, il ne m'appartient pas de dire quel a été le résultat de ces fermages, convaincu que je suis que les propriétaires du Grand Tronc, quelles que soient les erreurs qu'ils puissent avoir commises, ont rendu un service immense à la province, et que pour suivre à la lettre leurs engagements vis-à-vis elle, au milieu même d'une période des plus critiques, ils ont fait en tout genre les plus grands sacrifices. Tout en demandant votre indulgence pour les observations que je viens de faire en faveur des intéressés qui souffrent aujourd'hui par suite des services qu'ils ont rendus, je prend la liberté de répondre maintenant à la proposition relative à la rémunération pour le service postal.

Etant fermement d'avis que cette rémunération n'est pas proportionnée au service, je n'ai pu refuser de soumettre la question à un arbitrage ; mais je dois vous faire remarquer que ce moyen de régler une affaire n'est jamais prompt, et que tout retard pourrait avoir des conséquences qui, en face des complications politiques, et des besoins actuels du commerce, mériteraient le nom de désastre.

Si cela est possible, ces conséquences seront évitées, mais je ne puis fermer les yeux sur les faits qui chaque jour viennent à ma connaissance.

Cependant, après ces observations que j'ai cru devoir faire, il ne me reste qu'à accepter la décision de Son Excellence en conseil, qui veut que la rémunération pour le service

postal soit établie par un arbitrage, et je prends la liberté de vous désigner M. T. W. Brooks, de Boston, comme arbitre de la compagnie, tout en vous priant de me faire connaître sans retard le nom de l'arbitre du gouvernement, afin que ces messieurs choisissent un tiers arbitre et qu'ils puissent procéder le plus tôt possible.

En ce qui concerne l'importante question de la réorganisation future de la compagnie, je vais immédiatement envoyer votre lettre au bureau des directeurs, à Londres, et partir pour l'Angleterre, afin d'avoir de nouvelles instructions à ce sujet. Par suite des préparations qu'il y a à faire pour l'exploitation de la ligne l'hiver prochain, il me sera impossible de partir d'ici à quelques semaines, et j'ai l'espoir que pendant ce temps, la question de la rémunération du service postal va pouvoir se régler.

Tout en demandant la faveur d'une prompte réponse,

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) EDWARD WATKIN,

Commissaire surintendant du chemin de fer G. T.

L'HON. CHARLES ALLEYN,
Secrétaire provincial,
Québec,

(Copie.)

CHEMIN DE FER GRAND TRONC.

Hôtel Russell, Québec, 9 mars 1862.

MONSIEUR,—J'ai prié M. Brydges de vous voir et de vous dire que nous nous proposons de rendre plus facile la communication entre Québec et Montréal, par l'introduction immédiate d'un nouveau système de trains.

Cependant, je dois vous dire que ce changement, n'est pas nécessité par notre trafic, mais seulement pour mettre fin au mécontentement du public, mécontentement qui est bien fondé, mais qui n'aurait pas existé s'il eut été pris des mesures entre la compagnie et le département des postes pour l'établissement d'un bon service postal.

Même à présent, la circulation du chemin de fer grand tronc excède de beaucoup les besoins du trafic et devrait être considérablement diminuée, mais elle ne pourrait l'être sans nuire au service postal, et c'est pourquoi je pense que le temps est venu d'examiner franchement cette question et de prendre tels arrangements que la bonne entente de la compagnie et du département des postes pourra suggérer.

Je voulais me donner le plaisir d'aller moi-même vous parler, mais j'en suis empêché, il faut que je parte pour Détroit de bonne heure demain matin. Je serai de retour dans huit ou dix jours; mais si vous désirez me voir avant que je parte, je suis à votre disposition jusqu'à six heures ce soir.

(Signé,) EDWARD WATKIN,

Commissaire surintendant, chemin de fer G. T.

L'hon. Sidney Smith, etc., etc.,
Maître général des postes,
Québec.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC,

Québec, 5 avril 1862.

MONSIEUR, — Conformément au désir exprimé par le gouverneur général en conseil, dont fait mention la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser en date du 3 octobre 1861, — et aux représentations qui m'ont été faites de la part du gouvernement, le chemin de fer Grand Tronc a été, pour l'avantage de la province, tenu ouvert l'hiver dernier, malgré la position critique dans laquelle se trouvait alors la compagnie. Les voies ferrées en correspondance avec Portland et Détroit ont été aussi tenues ouvertes, et le service postal avec les Etats-Unis et les paquebots-poste a été rempli sans interruption.

L'interruption temporaire du chemin de fer, qui paraissait alors inévitable par suite de sa position vis-à-vis du département des postes et de ses créanciers, aurait pu faciliter la complète réorganisation de l'entreprise dans la proportion de son revenu, et aussi, peut être, le renouvellement et l'amélioration dans l'automne, de quelques parties du chemin et des travaux, dans l'intérêt des porteurs de bons et des actionnaires. Comme alors, il ne s'agissait pas seulement du commerce et du service postal, mais aussi de la défense militaire, et comme il y avait apparence de rupture avec les Etats-Unis, le gouvernement aurait pu, et avec raison, être appelé à donner une aide pécuniaire à la compagnie pour qu'elle pût mettre cette grande voie ferrée dans une condition en rapport avec les événements. Or, non seulement cette aide n'a pas été donnée, mais la rémunération pour le service postal fait par la compagnie était et est encore injustement due. Dans le même temps, la compagnie est devenue la victime d'une grande animosité; elle avait des détracteurs même parmi ceux qui connaissaient les difficultés qu'elle avait à surmonter. Elle était menacée d'un désastre qu'elle seule est parvenue à détourner, mais non sans se créer de grandes obligations pour le présent et l'avenir.

Le témoignage écrit du sous quartier-maître-général, dont je transmets copie, fait connaître avec quelle efficacité les services réclamés par le militaire ont été accomplis par la compagnie. Le fait d'avoir exploité efficacement le chemin dans ces circonstances a donné lieu à beaucoup de dépenses de surcroît tout en usant le matériel plus qu'à l'ordinaire, et la responsabilité de faire circuler un trop grand complément de trains sur des parties de la route déclarées en mauvais état par les commissaires du gouvernement, était certainement grande.

Après avoir rappelé ces faits qui parleront au parlement et au gouvernement en faveur de la compagnie, et après le mémoire que j'ai eu l'honneur de présenter le 20 août et ma lettre du 10 septembre 1861, il ne me reste plus qu'à demander avec instance au gouvernement l'adoption d'une juste mesure de secours et de telle législation pouvant rétablir le crédit de la compagnie tout en lui fournissant les moyens de satisfaire aux besoins croissants du commerce.

Tout retard ajoutera aux difficultés de la compagnie, et pourrait amener la saisie et l'interruption de la ligne. Il n'est pas besoin de dire que l'industrie de la province souffrirait aussi beaucoup de cette interruption.

Vu le climat, la courte période pendant laquelle peuvent se faire les travaux de réparation et de renouvellement va être encore diminuée, et les intérêts commerciaux vont peut-être en souffrir. Ce sont autant de risques que la compagnie voudrait éviter, ce que le gouvernement a le pouvoir et la volonté de faire; mais le remède nécessaire ne devrait pas être plus longtemps différé.

Les objections au projet de réorganisation exposé dans la mémoire que j'eus l'honneur de présenter le 20 août dernier, et que renferme votre lettre du 3 octobre, ont été levées par les concessions de chacun, et j'ai reçu l'autorisation, par une résolution spéciale, d'agir pour tous les intéressés dans l'entreprise, lesquels considèrent la juste rémunération du service postal, et ensuite sa capitalisation, comme les seuls moyens de sauver le crédit de la compagnie.

Ces intéressés, qu'il me soit permis de le dire, ne s'adressent pas au gouvernement sans avoir fait leur part de grands sacrifices. Selon eux, ce qu'ils demandent ne saurait être considéré comme une "subvention" ni comme un "prêt" dans le sens ordinaire du mot.

Les créanciers de la compagnie, généralement, ont consenti à accepter une composition,

les porteurs de bons ont consenti à aliéner en faveur des créanciers la rémunération postale, et à accepter telle législation qui préviendra tout embarras futur dans le cas de non paiement de l'intérêt: les locateurs du chemin de fer de Détroit au Port Huron ont consenti à faire une grande réduction dans le prix de location, et les locateurs de la ligne de Portland, qui résident en Angleterre, sont aussi prêts à faire une réduction temporaire dans le prix de location.

Le fonctionnement de la ligne est en voie de réorganisation, et le but arrêté de la compagnie est d'exploiter le chemin de fer purement et simplement comme institution commerciale et Canadienne.

En conséquence, des arrangements ont été pris, sujets à la sanction du parlement, à l'effet que le projet de la législature, savoir: qu'une voie ferrée, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Windsor et Sarnia, soit exploitée dans un intérêt purement Canadien, soit réalisé; que des arrangements pour l'échange du trafic et la fixation des prix de transport sont en voie d'être effectués, avec les lignes d'embranchement, et seront proposés aux compagnies de transport par eau, et que le système de recruter le personnel de la compagnie parmi la jeunesse du pays est aussi en voie d'être introduit.

Une fois le crédit de la compagnie rétabli, ce système bien observé va graduellement développer ses ressources, et par contre-coup celles du pays, tout en assurant le fonctionnement efficace du service public. L'augmentation progressive du trafic et du bénéfice net, bien qu'elle soit peu considérable, est un encouragement pour l'avenir. La sévérité du climat, il est vrai, sera toujours cause que les frais d'exploitation seront plus élevés qu'ailleurs, mais on ne saurait douter qu'une fois complètement équipé et son crédit rétabli, le chemin de fer pourra subvenir à ses dépenses et rapporter aussi des bénéfices.

D'un autre côté, tant que la compagnie aura à supporter le fardeau d'une lourde dette flottante et qu'elle fera le service postal à une perte considérable, ses opérations seront toujours entravées; elle ne pourra pas se procurer aisément les matériaux nécessaires au renouvellement de son matériel; elle n'inspirera pas la confiance, et l'augmentation de son outillage et de son équipement par une nouvelle souscription de capitaux en Angleterre ou en Canada restera impossible.

Il n'y a donc que le gouvernement et le parlement qui puissent décider si cette compagnie va faire banqueroute ou si ce malheur va lui être épargné, en la maintenant comme un des principaux agents du progrès et de la force du pays.

Or, pour qu'elle atteigne ce dernier but, permettez-moi de répéter ce qu'elle a demandé au gouvernement:

1° Qu'une juste rémunération lui soit accordée pour le service postal dont elle est chargée;

2° Que la province consente à payer cette rémunération annuelle, non par un bon du département des postes, mais sous forme de semestre d'intérêt avec les bons garantis par la province, et pour un nombre spécifié d'années, de manière à ce que la compagnie puisse prendre des arrangements avec ses créanciers pour la liquidation des dettes auxquelles la rémunération postale est affectée.

Quant au premier objet de sa pétition, et selon votre lettre du 3 octobre, Son Excellence en conseil a proposé que la somme due à la compagnie fût définie par une expertise, et bien que cette expertise ne soit pas un moyen prompt de régler l'affaire, elle a été acceptée sur le champ.

Comme cette expertise est commencée, il ne m'appartient pas de discuter ici le sujet qui y a donné lieu; mais on me pardonnera si je fais observer que, non seulement en Canada, mais encore aux Etats-Unis et en Angleterre, on est d'opinion que la subvention postale a, jusqu'à présent, été insuffisante. Il y a même certaines portions du service postal pour lesquelles la compagnie n'a pas été du tout payée, tandis que le département des postes accordait des prix doubles à une autre compagnie, comme on l'a dernièrement découvert.

Quant au second point de la pétition, dans votre lettre officielle du 3 octobre, après avoir dit que "la capitalisation des paiements annuels pour le service postal dépend entièrement du parlement." Vous ajoutez: "En supposant qu'on puisse assurer un service régulier, il importe peu à la province que cette somme soit payée directement à la compagnie ou aux porteurs d'actions; mais en consentant à cette capitalisation la province abandonne les moyens d'assurer la régularité du service, et se trouve dans l'obligation d'exiger d'autres garanties s'il est possible d'en avoir."

La compagnie est prête à fournir ces garanties de manière à mettre le gouvernement à l'abri de tout risque. On a dit que le trafic et la population de la province ne suffiraient jamais à entretenir son réseau de chemins de fer, ce qui revient à dire qu'on n'aurait jamais dû construire ces lignes, qu'il serait à propos de les fermer ; malgré cela la compagnie peut fournir les meilleures garanties à la province.

Quel inconvénient trouve-t-on alors à refuser à la compagnie une assistance qui lui est due, puisque la subvention annuelle est l'objet de l'arbitration et qu'elle n'entraîne aucun risque pour la province ?

C'est avec regret et découragement que les intéressés ont appris que certaines personnes demandaient la dissolution complète de la compagnie, à la façon des banqueroutes de chemins de fer chez nos voisins, et la saisie par le gouvernement qui exploiterait alors la ligne à son compte. Je sais bien que ces malencontreuses suggestions seront toujours repoussées par Son Excellence en conseil, mais il n'en est pas moins vrai que leur répétition fréquente jette l'alarme parmi les porteurs d'actions en Angleterre.

Le fait d'une compagnie Canadienne de chemin de fer qui a toujours payé l'intérêt de ses bons et qui ne peut pas obtenir en Angleterre le renouvellement de ses actions à six par cent, qui de plus est obligée d'émettre des bons portant un dividende préférentiel de non moins de dix p. cent par an, ce fait, dis je, indique clairement que cette compagnie n'a point de sympathies en Canada et que le pays ne reconnaît point les sacrifices qu'elle a faits. L'adoption de propositions de cette nature ne rétablirait point le crédit. Au contraire, cela nuirait à toutes les valeurs Canadiennes, et nous ne pourrions plus obtenir un seul chelin en Angleterre.

J'espère qu'on n'oubliera pas que c'est grâce au caractère semi-officiel donné à l'entreprise, qu'on a obtenu les premiers fonds en Angleterre, et que c'est grâce à ce caractère qu'une multitude de personnes ont malheureusement placé tout leur avoir dans la compagnie du Grand Tronc.

Ces personnes se fient au gouvernement et au parlement du Canada pour obtenir protection contre les départements respectifs et contre toute autre tentative de spoliation ; et moralement, elles sont en droit d'exiger plus que cela.

Ce qu'on appelle " l'aide " accordée à la compagnie par le parlement Canadien a été, en grande partie, consacré à construire des lignes qui ne sont d'aucun rapport à la compagnie, mais qui contribuent beaucoup à développer les ressources du pays. L'augmentation des taxes sur les matériaux a encore augmenté les charges de la compagnie. A toutes ces entraves est venue se joindre l'attitude hostile du département des postes qui ajoute encore aux difficultés pécuniaires de la compagnie.

Cependant, les actionnaires ne demandent que justice ; ils n'imploront point la charité. Ils demandent l'aide de la province autant dans l'intérêt de la dite province que dans le leur, car les résultats de cette assistance seraient : le maintien du crédit de la compagnie, le règlement des affaires de la compagnie, le paiement au Canada et en Angleterre de dettes encourues pour des travaux exécutés sur le sol Canadien.

Quant aux fautes commises et que l'expérience a fait connaître ; quant aux erreurs d'individus, ces personnes ne sauraient en être responsables, bien qu'elles en soient les seules victimes. Pendant une guerre et au milieu d'une crise dont le Canada lui-même n'est pas encore sorti, elles ont rempli tous leurs engagements avec la province. Il n'existe rien qui les accuse d'avoir voulu éluder aucun de ces engagements. L'honneur leur faisait un devoir de terminer ce chemin de fer à tout prix, et elles n'y ont pas manqué. Dans ce but, des sacrifices immenses, bien connus du gouvernement et qui ne devraient jamais être oubliés, ont été faits par elles.

Si le chemin de fer n'eut pas été achevé, la province eut été obligée de le terminer à de grands frais. Aujourd'hui, s'il cessait de marcher seulement pendant un hiver, la perte s'éleverait à des millions, et toute tentative du gouvernement pour l'exploiter mènerait aussi à de grandes pertes, tout en créant des difficultés au point de vue politique.

Encourra-t-on les risques qu'il y aurait à refuser les justes demandes faites par ces personnes dans ces circonstances spéciales ?

Pour me conformer au désir unanime du bureau en Canada et en Angleterre, je remets maintenant cette affaire, et les grandes responsabilités qui en découlent, entre les mains de Son Excellence en conseil, avec prière que l'arbitre du gouvernement reçoive instruction de procéder aussi vite que possible au règlement de la subvention postale, et cela afin que la

mesure projetée pour la réorganisation de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc soit soumise sans retard à la législature par le gouvernement.

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

(Signé)

EDWARD W. WATKIN,
Commissaire surintendant.

L'honorable C. Alleyn,
Etc., etc.,
Secrétaire provincial.

(Copie.)

BUREAU DU QUARTIER-MAÎTRE-GÉNÉRAL,
Montréal, 15 mars 1862.

MONSIEUR, — Les six mille cinq cents hommes de troupe sont arrivés à leur destination, et je pense qu'il n'est que juste de vous informer que les arrangements pris par le chemin de fer Grand-Tronc pour l'acheminement de ces troupes m'ont satisfait sur tous les points.

Ce transport d'un aussi grand nombre d'hommes, au milieu d'un hiver canadien, a été effectué sans accident aucun, et, en qualité de gérant de cette grande voie ferrée, vous devez vous féliciter d'avoir aussi heureusement fait ce service dans un temps où la circulation des chemins de fer est si difficile.

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

KENNETH D. MACKENZIE,
Colonel, sous-quartier-maître-général, Canada.

W. SHANLY, écr., etc., etc.,
Gérant-général, chemin de fer Grand-Tronc,
Montréal.

(Copie.)

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
Montréal, 26 avril 1862.

MONSIEUR, — Le temps approche où il va devenir nécessaire pour cette compagnie de changer l'heure de ses trains, et durant ces quelques dernières semaines je me suis occupé de ce que la compagnie devrait faire quant à la circulation de ses trains de voyageurs.

Par divers avis des bureaux de cette compagnie, vous savez déjà que les trains de voyageurs établis jusqu'ici n'ont pas donné un revenu en rapport avec les frais d'exploitation et que, vu cela, la compagnie ne devrait établir que des trains mixtes, si elle veut retirer un revenu pouvant subvenir à ses frais.

Mais il n'est jamais venu à ma connaissance que cela ait été le cas depuis l'achèvement du pont Victoria, et, d'après les instructions que j'ai reçues de n'exploiter le chemin de fer Grand-Tronc que comme entreprise commerciale et de veiller à ce que chacune de ses branches subvienne à ses propres frais, je n'ai eu qu'à m'occuper des dépenses pour les trains exclusivement destinés au transport des malles.

Jusqu'ici, les trains entre Montréal et Portland — distance de 293 milles — ont marché en divisant la ligne en deux parties à Island Pond, de sorte que l'on met deux jours à faire le trajet entre Montreal et Portland, et l'on évite ainsi la grande dépense additionnelle nécessitée par la marche des trains de nuit.

C'est seulement de cette manière que la compagnie pourra exploiter son chemin avec profit, tant que le département des postes ne sera pas prêt à augmenter considérablement la rémunération qu'il a déclarée suffisante et qu'il accorde pour le service postal, service qui chaque année, devient de plus en plus onéreux.

En adoptant pour la ligne entre Montréal et Toronto le principe dont la mise en pratique réussit si bien pour la ligne entre Montréal et Portland, il faudra que nos trains ne marchent que de jour, à petite vitesse, et qu'ils servent aux voyageurs et au fret. Pour cela, il faudrait qu'ils arrêtaient à Kingston le soir, et ils mettraient ainsi deux jours à faire le trajet entre Montréal et Toronto.

Si je ne consultais que ma conviction, quant à la nécessité où se trouve cette compagnie de recourir à la plus stricte économie pour assurer non seulement la marche ponctuelle de ses trains, mais aussi pour qu'elle réalise assez de bénéfices pour être en mesure de subvenir aux frais toujours croissants de l'entretien de sa voie et du renouvellement de son matériel roulant, je dresserais sans plus de retard un tableau des heures, pour la circulation entre Montréal et Toronto, sur le principe que je viens d'indiquer.

Pour les mêmes raisons, un train de jour à petite vitesse devrait être établi entre Montréal et Québec; la desserte postale qui se fait aux stations intermédiaires entre Québec et Toronto prendrait au moins trois jours. Eu égard au revenu minime que produit l'acheminement des voyageurs entre les stations les plus importantes de ce chemin de fer, c'est là, à mon avis, le système économique que la compagnie devrait adopter.

Tout en accommodant le trafic de complet parcours qui se fait entre les principaux centres, il servirait mieux qu'à présent le trafic local aux stations intermédiaires.

Tout bien considéré, c'est la conclusion à laquelle j'en suis venu, et je crois que je ne devrais pas hésiter à mettre en force le tableau des heures que j'ai indiqué dans cette lettre, mais je suis convaincu qu'il ne conviendrait nullement au département des postes et qu'il nuirait au service postal, et c'est pourquoi je vais attendre que l'expertise qui se poursuit actuellement soit terminée.

En attendant, la compagnie va prochainement adopter le tableau des heures qui suit pour l'acheminement des voyageurs entre Québec et Toronto :

Un train quittera la Pointe-Lévis tous les soirs et sera rendu à Montréal à environ 7 heures a. m. À 8 heures a. m., il en partira un de Montréal qui sera à Toronto à 11.15 p. m. De Toronto, ce train se rendra à Hamilton, afin de correspondre avec le train exprès de nuit se rendant à Windsor.

De cette façon, une communication non interrompue, non seulement de Québec, mais de la Rivière-du-Loup à Windsor, va être maintenue; je crois qu'en sus de cela nous serons en mesure d'organiser un train de jour entre Québec et Montréal et *vice versa*; un train local partant de Cornwall pour Montréal de bonne heure le matin, et repartant de bonne heure dans l'après-midi, et un train local entre Cobourg et Toronto le matin, et un train de retour de Toronto dans l'après-midi.

Un train partira aussi de Windsor chaque soir pour arriver à Toronto le lendemain matin, d'où un autre train partira vers 8.30 a. m. pour arriver à Montréal à environ 11.30 p. m. le même jour, et former correspondance avec le train de complet parcours jusqu'à Québec, arrivant à la Pointe-Lévis de bonne heure le lendemain matin.

Des trains mixtes seront aussi établis sur certaines parties de la ligne.

Je le répète, ce tableau des heures n'est pas nécessaire à l'acheminement des voyageurs par le Grand-Tronc, mais il sera adopté surtout pendant la session du parlement, afin qu'il y ait chaque jour communication complète entre toutes les parties de la province et l'endroit où siège la législature.

Je suis convaincu que cet arrangement donne plus de facilités qu'il ne faut au commerce, et que pour être maintenu à l'avenir il faudra que le gouvernement consente à mieux rémunérer la compagnie pour les dépenses de surcroît qu'elle a à faire pour le transport des malles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé),

C. J. BRYDGES,

Directeur-gérant.

L'honorable SIDNEY SMITH,

Maître-général des postes, Québec.

MONTREAL, 23 mai 1863.

MONSIEUR,—Relativement à la subvention que le gouvernement doit donner à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour le transport des malles, et que, comme arbitres, nous sommes chargés d'établir, à l'égard de l'importance du service rempli par la dite compagnie ;

Bien que nous n'ayons pas à spécifier la somme des services à rendre, il est manifestement pour nous impossible d'en venir à une conclusion satisfaisante tant que nous serons sans renseignements sur ce point.

Nous suggérons, cependant, de baser la subvention que nous avons à établir sur les services suivants :—

1°. Que d'une extrémité à l'autre du chemin de fer Grand Tronc, des trains-poste marcheront chaque jour (les dimanches exceptés) avec la vitesse ordinaire des trains de voyageurs, chacun des dits trains devant avoir un char affecté au service postal, et chauffé et éclairé au besoin, et sur lequel se tiendra une personne chargée par le gouvernement de prendre soin des malles et de les distribuer.

2°. Tous autres trains de voyageurs que la compagnie pourra établir devront transporter tels sacs de malle que le gouvernement jugera à propos d'y placer sous la charge d'un agent à lui ou sous celle d'hommes de la compagnie employés sur ces trains.

3°. En sus de l'agent distributeur mentionné dans la première clause, la compagnie devra, sur aucun de ses trains de voyageurs, transporter tels officiers ou agents du département des postes qui auront à voyager pour affaires du service postal.

4°. En hiver, lorsque les paquebots-poste vont à Portland, la compagnie transportera les malles (aller et retour) des dits paquebots sur l'étendue de sa ligne entre Montréal et Portland, et qui est en dehors de la province du Canada.

5°. Lorsque les paquebots-poste réguliers, allant à Portland en hiver et à Québec en été, arriveront à l'un ou l'autre de ces ports six heures avant le départ du train de voyageurs pour Montréal, un train spécial sera expédié de Portland ou de Québec, selon le cas, pourvu que tel train, en marchant avec la vitesse ordinaire des convois de voyageurs, puisse arriver à Montréal en tout temps entre sept heures du matin et sept heures du soir.

6°. La compagnie du Grand Tronc transportera les malles partant et arrivant par ses trains, entre les bureaux de poste et ses stations à Sarnia, London, Toronto, Port Hope, Cobourg, Belleville, Kingston, Brockville, Cornwall, Montréal, Québec, Rivière-du-Loup, Richmond, Sherbrooke, et tous les autres bureaux de poste établis par le gouvernement et qui ne sont pas situés à plus d'un mille de la station du chemin de fer la plus voisine.

Nous avons envoyé une lettre analogue à celle-ci à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, et si les conditions qu'elle renferme à l'égard du service postal sont trouvées insuffisantes ou incomplètes, ou voudra bien nous donner les instructions nécessaires pour qu'on les amende de la manière voulue.

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

(Signé,) G. MOFFATT,
" J. W. BROOKS.

A l'honorable maître-général des postes,
Québec.

(Copie.)

DEPARTEMENT DES POSTES,
Québec, 27 mai 1862.

MESSIEURS,—A la demande du maître-général des postes, j'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 23 du courant, par laquelle vous demandez des renseignements sur le service postal par chemin de fer, renseignements qu'il vous importe d'avoir avant de conclure quelle subvention doit être accordée pour ce service ; en réponse, je vous informe que le maître-général des postes trouve suffisantes les conditions mentionnées dans votre lettre à ce sujet, mais je dois ajouter qu'il est d'avis que la subvention qui doit

être adjugée ne doit pas être fixe, mais seulement proportionnée au nombre de trains employés pour l'acheminement des malles, enfin telle qu'elle a été établie par l'ordre en conseil de septembre 1858, où il est stipulé qu'elle sera en rapport avec la somme et la qualité du service postal par chemin de fer.

Lorsqu'il y a plus d'un train de voyageurs par 24 heures, et lorsque le service l'exige le département des postes devrait avoir le droit d'exiger que la compagnie ajoute au train additionnel un char affecté à la distribution des malles sous le contrôle d'un agent des postes, et il serait en conséquence désirable que la subvention fût établie de manière à pouvoir régler équitablement la compensation qu'il conviendrait alors d'accorder, c'est-à-dire selon que ce service additionnel serait ou ne serait pas fait.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,

Sous-maître général des postes.

A l'hon. George Moffatt,
J. W. Brooks,
etc., etc., etc.,
Montréal.

DEPARTEMENT DES POSTES,
26 mai, 1862.

Mémoire relatif au chemin de fer Grand Tronc :—

1. Par l'acte général des chemins de fer, toutes les voies ferrées Canadiennes sont tenues au transport des malles, et le prix de ce service est à la décision du Gouverneur en conseil.

2. En vertu de cette loi, il a été décidé, par un ordre du conseil en septembre 1858, que le prix du service postal par chemin de fer serait comme suit :

Pour chaque train de jour acheminant des malles sur un bureau de poste ambulant, \$30 par année par mille de voie ferrée.

Pour chaque train de nuit acheminant des malles sur un bureau de poste ambulant, \$40 par année par mille de voie ferrée.

3. Avant septembre 1858, les malles ont été acheminées sur chaque section du chemin de fer grand tronc alors complète, mais le prix de temps à autre pour ce service n'était pas fixe.

4. La compagnie du grand tronc prétend que le gouvernement se trouve engagé, en vertu d'une minute adoptée par son bureau de direction, le 17 août 1858—en présence de l'honorable Jos. Morris, maître général des postes, jusqu'au 16 août 1853, et de son successeur, l'honorable Malcolm Cameron, siégeant alors comme directeurs—à payer \$110 par année et par mille pour l'usage de tous ou d'aucun des trains de la compagnie, étant le prix qu'elle consentait à accepter pour l'acheminement des malles.

5. A venir jusqu'à la date de l'ordre en conseil, septembre 1858, ce service lui a été payé au taux de \$110 comme elle le demandait, et ensuite au taux fixé par cet ordre : \$70 par année par mille.

6. Mais le Grand Tronc persiste à maintenir le taux de \$110, alléguant que, bien que la rémunération ait été arbitrairement à la décision du Gouverneur en conseil, la législature supposait que la rémunération ainsi accordée pour le service postal par chemin de fer serait juste et équitable, tandis que celle accordée par l'ordre en conseil ne l'est pas.

7. Ce que voyant, le gouvernement a consenti à soumettre la question à une expertise. L'honorable Geo. Moffatt a été nommé arbitre pour le gouvernement, et M. Brooks, de Boston, a été choisi par la compagnie. Ces messieurs sont à l'œuvre depuis plus d'une semaine.

8. M. Moffatt écrit en date du 21 mai, disant qu'il a besoin de l'aide d'une personne versée dans les affaires de chemin de fer, et demande l'autorisation de se procurer cette aide.

9. Le 23 du courant, MM. Moffatt et Brooks, écrivent une lettre collective par laquelle ils désignent certains points sur lesquels les arbitres ont besoin d'être renseignés.

10. Sur ces points, le sous-maître-général des postes déclare qu'il est d'avis que la subvention ne devrait pas être fixe, mais telle qu'elle a été établie par l'ordre en conseil de septembre 1858, et où il est stipulé qu'elle sera en rapport avec la somme du service rempli.

(Signé,) W. H. GRIFFIN,
Sous-maître-général des postes.

(Copie.)

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
QUÉBEC, 17 Mai 1862.

MONSIEUR,—J'arrive aujourd'hui d'Angleterre, où j'ai eu l'occasion de consulter le président et les directeurs du Grand Tronc qui résident en ce pays, au sujet de la nomination du troisième arbitre dans l'affaire de la rémunération du service postal rempli par la compagnie pour le gouvernement canadien.

Bien que les actionnaires et porteurs de bons de la compagnie, (et pour eux les résultats de l'expertise sont d'une importance vitale,) aient espéré que le Gouverneur-Général en conseil consentirait à la nomination d'une personne de position également élevée, mais étrangère au pays, je n'en reçois pas moins d'eux l'instruction d'accepter l'honorable M. le juge en chef Draper comme tiers-arbitre dans cette affaire, conformément aux conditions de l'ordre en conseil et de la lettre officielle que j'ai reçue en octobre dernier.

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

(Signé,) EDWARD WATKIN,
Commissaire-Surintendant.

L'honorable C. ALLEYN,
Secrétaire Provincial, Québec.

(Copie.)

SECRETARIAT PROVINCIAL,
26 Mai 1862

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 17 du courant, par laquelle j'apprends que le président et les directeurs du chemin de fer Grand Tronc ont accepté l'honorable juge-en-chef Draper, comme tiers-arbitre, dans l'affaire de la rémunération du service postal rempli par la compagnie pour le gouvernement Canadien.

J'ai, etc.,

(Signé,) A. A. DORION.

EDWARD WATKIN, Ecuyer,
Bureau du chemin de fer Grand Tronc,
Montréal.

(Copie.)

SECRETARIAT PROVINCIAL,
Québec, 9 Juin 1862.

MONSIEUR,—Par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général, j'ai l'honneur de vous informer qu'il a été convenu, entre le gouvernement exécutif et la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, de soumettre à l'expertise de trois personnes désin-

téressées la question de la rémunération à accorder à l'avenir pour le service postal par chemin de fer.

L'honorable M. George Moffatt, de Montréal, a été nommé arbitre du gouvernement, et M. J. W. Brooks, de Boston, arbitre de la compagnie.

J'ai maintenant à vous apprendre que c'est le désir de Son Excellence et de la compagnie que vous soyez appelé comme tiers-arbitre dans cette importante affaire. Veuillez avoir la bonté de me répondre, pour l'information de Son Excellence, s'il vous sera possible de satisfaire au désir exprimé plus haut.

J'ai, etc.,

(Signé,)

E. A. MEREDITH.

A l'Hon. M. le juge-en-chef DRAPER,
Cour des plaids communs, Toronto.

(Copie.)

TORONTO, 11 Juin 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de M. le sous-secrétaire Meredith, du 9 du courant, par laquelle je suis informé que Son Excellence le Gouverneur Général et la compagnie du chemin de fer Grand Tronc m'ont choisi comme tiers-arbitre pour agir de concert avec l'honorable George Moffatt, arbitre du gouvernement, et M. J. Brooks, de Boston, arbitre de la compagnie, dans l'affaire de la rémunération à accorder à la compagnie pour le service postal.

Pour l'information de Son Excellence, je crois à propos de transmettre copie de la correspondance qui a eu lieu à ce sujet entre le président de la compagnie du chemin de fer et moi.

D'après la lettre de M. le sous-secrétaire, je vois que j'ai été choisi comme tiers-arbitre par les deux parties, qui ont, chacune, nommé leur arbitre.

La question me paraît être d'un caractère purement public, et autant que j'en puis juger, elle ne saurait être du ressort des tribunaux du Haut-Canada.

En ce cas, je n'entrevois nullement que les fonctions d'arbitre soient incompatibles avec mes devoirs judiciaires, et comme il a plu à Son Excellence d'exprimer le désir que je fusse choisi en cette capacité, je ne me crois pas libre de refuser, bien que je sache la tâche onéreuse de sa nature et que j'aie des doutes sur la possibilité de pouvoir m'en acquitter d'une manière satisfaisante; cependant, ce ne sera que durant la longue vacance qui va commencer le premier du mois prochain que je pourrai m'occuper exclusivement de cette expertise; après cet intervalle, je n'en aurais plus le loisir, car presque tout mon temps appartient aux devoirs de ma charge.

Cette réserve faite, je me mets aux ordres de Son Excellence.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre humble et obéissant serviteur,

(Signé,)

W. H. DRAPER.

A l'Hon. Secrétaire Provincial,
Etc., etc., etc.

(Copie.)

TORONTO, 30 mai 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint copie d'un ordre en conseil du 2 d'octobre dernier, et par laquelle vous verrez que le gouvernement provincial propose de soumettre à l'expertise de trois personnes désintéressées la question de la rémunération postale que le gouvernement devra donner à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc. Chacune des parties ayant choisi un arbitre : l'hon. M. Moffat, pour la province, et M. Brooks, de Boston, pour la compagnie, le gouvernement vous propose comme tiers-arbitre,

et vous verrez par la lettre du secrétaire provincial qui accompagne aussi la présente, que la compagnie a accepté votre nomination, et c'est en son nom que je vous demande de vouloir bien agir comme tiers-arbitre.

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

(Signé) JOHN ROSS,
Président de la Compagnie du G. T. du Canada.

L'hon. W. H. DRAPER, C. B.,
Juge-en-chef, Cour des plaids-communs.

(Copie.)

HAZELDENE, TORONTO, 30 mai 1862.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de cette date, avec ses incluses — et que vous m'adressez au nom de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc — me priant d'agir comme tiers-arbitre, au nom du Gouvernement Canadien, dans l'affaire de la rémunération postale que le gouvernement doit accorder à cette compagnie.

Je n'ai reçu aucune communication à ce sujet du gouvernement de cette province, ni d'aucun membre de la dernière ou de la présente administration. Votre lettre a été la seule information que j'aie reçue de l'une ou de l'autre des trois parties à l'expertise projetée, et par laquelle on me demandait d'agir au nom du gouvernement.

D'après la lettre du secrétaire-provincial à Edward Watkin, écr., que vous m'avez envoyée, j'apprends que le président et les directeurs de la compagnie du Grand Tronc ont accepté ma nomination comme tiers-arbitre. Cette lettre ne dit pas par qui cette nomination a été faite ni qu'elle a été sanctionnée par le gouvernement Canadien.

Dans ces circonstances, la seule réponse que j'ai à faire à votre lettre c'est que si Son Excellence le gouverneur-général en conseil, veut bien me choisir comme arbitre pour le gouvernement dans cette affaire, je croirai de mon devoir d'accepter cette nomination, à la condition, cependant, que ce sera pendant la prochaine vacance que j'aurai à m'acquitter de ce nouveau devoir.

J'ai, etc.,

(Signé) W. H. DRAPER.

L'hon. JOHN ROSS, etc., etc., etc.

Je renvoie avec celle-ci l'incluse de la lettre de M. Ross.

W. H. D.

(Copie.)

Copie du rapport d'un comité de l'honorable Conseil Exécutif, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 14 juillet 1862.

Le comité ayant pris en considération le rapport de l'hon. A. T. Galt, ex-ministre des finances, du 1^{er} octobre 1861, sur un mémoire du bureau de direction de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc à Londres, reçu le 20 août, demandant une augmentation de la rémunération du service postal, et aussi la lettre du commissaire-surintendant, M. Watkin, et l'ordre en conseil du 2 octobre 1861, approuvant le dit rapport et renvoyant la réclamation à une expertise de trois personnes désintéressées, avec instruction d'établir la subvention à accorder annuellement pour une période de cinq ans, et de soumettre, pour l'information du Gouverneur-Général, un projet de subvention annuelle pour cinq autres années, c'est-à-dire jusqu'à 1890, le comité soumet respectueusement que renvoyer à une expertise cette affaire est contraire à la loi, le Gouverneur en conseil ayant seul le droit de décider à l'égard de cette rémunération, et il recommande humblement que le dit ordre en

conseil soit révoqué et qu'avis en soit donné sans délai à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.

Il recommande en outre que copie du présent ordre en conseil soit expédiée à l'hon. Geó. Moffat et à M. J. Brooks.

Certifié,

(Signé,)

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

Une lettre semblable à la suivante a été adressée à l'Hon. G. Moffat, à Montréal, à J. W. Brooks, Ecr., et à l'Hon. John Ross, président du C. F. G. T.

Secrétariat Provincial, 16 juillet 1862.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint copie d'un ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, au sujet de la rémunération à donner à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour le service postal.

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

(Signé,)

A. A. DORION.

Edward Watkin, Ecr.,

Commissaire Surintendant, C. F. G. T.

SECRETARIAT PROVINCIAL, 16 juillet 1862.

MONSIEUR, — Relativement à votre lettre à ce département du 9 ultimo, j'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur-Général s'est de nouveau occupée de la rémunération à accorder à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour le service postal.

J'ai maintenant ordre de vous communiquer que Son Excellence en conseil, après ample et nouvelle considération du sujet, en est venue à la décision qu'il n'est pas à propos de renvoyer à une expertise l'affaire de la rémunération, et je vous informe, en conséquence, que vos services comme tiers-arbitres ne sont pas requis.

Tout en vous en annonçant ce fait, je suis chargé de vous dire que Son Excellence apprécie à sa valeur l'empressement avec lequel vous vous êtes mis à ses ordres au sujet de cette affaire.

J'ai, etc.,

(Signé,)

A. A. DORION.

L'Hon. M. le Juge-en-Chef DRAPER,
Toronto,

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
MONTREAL, 21 juillet 1862.

MONSIEUR, — Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 15 courant, adressée au président de cette compagnie, contenant copie d'un rapport d'un comité du conseil exécutif approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général le 14 juillet 1862, à l'effet que l'arbitrage institué en vertu d'une minute du conseil du 2 octobre 1861, formellement sanctionnée par le Gouverneur-Général d'alors, ordonnant que la somme payable à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour le transport des malles soit soumise à l'arbitrage, a maintenant été révoqué.

Cette communication, après les démarches faites en vertu de la dite minute du conseil du 2 octobre 1861, après les progrès qui ont été faits sous son autorité dans l'arbitrage

lui-même, et après la législation qui a eu lieu durant la dernière session du parlement Canadien, a complètement surpris les directeurs de cette compagnie.

Immédiatement au reçu de votre lettre, une assemblée spéciale du conseil des directeurs de la compagnie fut convoquée, et nous avons été chargés par lui de saisir la plus prochaine occasion de vous écrire, et par votre entremise au Gouverneur-Général en conseil.

Il devient nécessaire pour vous, en premier lieu, au nom des directeurs, porteurs de bons et créanciers de la compagnie, d'attirer la plus sérieuse attention de Son Excellence le gouverneur-général en conseil sur tout ce qui a été fait relativement à cette question.

Bien que les faits que nous allons rapporter se trouvent nécessairement portés dans les archives des bureaux du gouvernement de cette province, il nous semble convenable de profiter de cette circonstance pour donner par écrit l'historique de toute la transaction.

Nous devons donc en premier lieu attirer l'attention de Son Excellence en conseil sur le fait que, dans le cours du mois d'août 1861, il fut présenté une requête à Son Excellence, signée par les directeurs de la compagnie en Angleterre, agissant au nom de la masse des actionnaires et porteurs de bons, exposant qu'en raison d'embarras financiers et autres, les affaires de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc étaient alors depuis deux ans dans un état de grande confusion, et que le revenu net de la compagnie était insuffisant à couvrir le loyer des lignes prises à bail et l'intérêt sur les obligations en bons (débentures); que la compagnie était endettée envers des créanciers judiciaires et autres au montant de près de deux millions et demi sterling; qu'il était nécessaire de prélever et dépenser des sommes très considérables afin de mettre les stations et le matériel roulant du chemin en position de subvenir au besoin des voyageurs et du commerce; qu'afin de faire face aux difficultés qui se présentaient alors, le conseil et les actionnaires étaient du consentement mutuel, convenus de réductions convenables pendant un certain nombre d'années dans le taux de l'intérêt qu'ils devaient recevoir sur leurs placements; que les recettes provenant du service militaire et postal devaient être affectées au paiement des dettes judiciaires et autres de la compagnie alors existante; et qu'une pressante demande fût faite aux autorités en Canada pour en obtenir la législation et l'aide nécessaires pour tirer la compagnie de ses embarras actuels, et pour lui permettre de prélever la somme qui était essentielle au développement du roulage et pour répondre aux besoins croissants du commerce de la province.

Nous devons aussi rappeler au souvenir de Son Excellence en conseil qu'il fut démontré, à la satisfaction de toutes les parties intéressées, que les poursuites qui étaient déjà commencées relativement aux réclamations des créanciers de la compagnie, étaient de nature à nuire sérieusement à l'exploitation convenable et profitable de la ligne sur une échelle satisfaisante, et que si on ne la délivrait des embarras qui l'obéraient si fortement, il y avait tout lieu de croire qu'il serait impossible à la compagnie d'empêcher que l'exploitation de la ligne ne fût arrêtée durant l'automne et l'hiver qui devait suivre.

Cette requête ayant été soigneusement examinée, il fut passé un ordre en conseil le 2 octobre 1861, comme nous l'avons déjà dit, dont le contenu fut communiqué dans une lettre du secrétaire provincial d'alors à la date du 3 octobre 1861.

Il était dit dans cette lettre que la position du Grand Tronc était évidemment pleine de graves difficultés, entraînant non seulement des pertes pécuniaires et des embarras très-sérieux pour les particuliers, mais encore de graves dangers pour le commerce de la province,—le service postal, surtout celui qui se rattache à la ligne des paquebots-poste et le commerce ordinaire qui dépend en si grande partie des avantages que lui fournit le chemin de fer. Que la compagnie du Grand Tronc représentait comme tout à fait insuffisant le montant que la province payait alors pour le service postal,—et que ce montant avait été réduit à beaucoup moins que celui originairement fixé par le gouvernement et rendu sujet au protêt de tous les chemins de fer de la province,—que prenant en considération l'importance de maintenir intacte la réputation de la province en ce qui regarde sa bonne cause et sa justice, le Gouverneur en conseil devait reconsidérer la question de subvention postale accordée à la compagnie du Grand Tronc, et comme il paraissait que les vues du gouvernement touchant l'échelle de rémunération différaient grandement de celle de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, il était suggéré d'informer la compagnie que le gouvernement était prêt à soumettre la question du chiffre de la subvention postale à l'arbitrage de trois personnes désintéressées. La lettre ajoutait de plus que la province, en consentant à aucun arrangement de cette nature, devait insister pour que la compagnie lui donnât des

garanties suffisantes qu'elle rétablirait son crédit, et qu'il serait pris des mesures pour éviter à l'avenir aucun nouvel embarras de la même espèce.

En réponse à la lettre du secrétaire provincial qui lui faisait part de cette décision de Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, la compagnie du chemin de fer Grand Tronc par l'entremise de M. Watkin, commissaire surintendant, après avoir traité des divers sujets discutés dans la lettre du secrétaire provincial, exprima son désir d'accepter les propositions qui lui étaient faites de soumettre la question à des arbitres, et manifesta sa crainte que le délai qui allait en résulter allait mettre en danger sérieux la sûreté de la compagnie, et rendre difficiles d'éviter les poursuites de ceux des créanciers dont les créances étaient très arriérées, et qui, si elles étaient entreprises, entraîneraient la suspension de la ligne.

On procéda à l'arbitrage et le 15 octobre 1861, l'hon. M. Moffatt, de Montréal, arbitre choisi par le gouvernement, fut informé de sa nomination, et de celle de M. Brooks, de Boston, comme l'arbitre de la compagnie,—nomination approuvée par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil.

La composition de l'arbitrage se trouvait donc au complet, du moins quant à la nomination d'un arbitre pour chacune des parties ;—et on prit de suite les mesures de leur faire commencer de suite l'examen dont il était chargés. De leur commun accord, la nomination d'un troisième arbitre fut ajournée à une époque ultérieure.

M. Moffatt et M. T. Brooks se mirent à l'œuvre, et le 7 mars 1862, le secrétaire provincial écrivit à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour l'informer que Son Excellence en conseil était prête à nommer soit l'hon. juge en chef Draper ou l'hon. Richard, comme troisième arbitre. Les directeurs du Canada ne purent consentir à ce choix sans en référer à leurs collègues en Angleterre, d'autant plus qu'à l'époque de l'arbitrage il avait été suggéré, afin de rendre la décision aussi impartiale que possible, que le 3e arbitre fût quelque homme distingué en Angleterre, dont la position pût donner le plus de poids possible au jugement qu'il rendrait. Son Excellence le Gouverneur-Général ayant refusé de faire cette nomination en dehors de la province, la compagnie du chemin de fer Grand Tronc aussitôt après le retour du commissaire surintendant Watkin d'Angleterre, vers le milieu de mai 1862, fit connaître le 17 du même mois qu'elle acceptait l'hon. juge en chef Draper, comme 3e arbitre, conformément aux termes de la lettre du secrétaire provincial en date du 7 mars 1862.

Vers cette époque, le ministère résigna et un nouveau ministère sous la conduite de l'hon. M. J. S. Macdonald et de l'hon. M. Sicotte fut formé,—et le 26 mai 1862, après les nouveaux ministres eurent prêté serment, en votre qualité de secrétaire provincial du gouvernement, vous accusâtes réception de la lettre de M. Watkin qui acceptait pour la compagnie du chemin de fer Grand Tronc la nomination de l'hon. juge en chef Draper comme 3e arbitre,—et le 9 juin suivant, vous écrivîtes au juge en chef Draper qu'il avait été choisi par le gouvernement et la compagnie du chemin de fer comme 3e arbitre. L'hon. juge en chef répondit qu'il était prêt à accepter cette charge.

Nous avons de plus à rappeler à Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, que les deux arbitres, l'honorable M. Moffat, de Montréal, et M. Brooks, de Boston,—écrivirent, le 23 mai 1862, pendant que l'ancien ministère était au pouvoir, pour demander des instructions sur la nature des conditions qu'ils devaient considérer comme requises de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, dans l'arbitrage qu'ils allaient faire. M. Griffin, assistant-maître-général des postes, répondit à cette lettre le 27 mai 1862, en disant qu'il était chargé de le faire par le maître-général actuel des postes ; et indiqua certains règlements pour les trains portant la malle à l'égard desquels le gouvernement désirait voir fixer par les arbitres, la rémunération qui serait payée à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Conformément aux diverses instructions données par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, les deux arbitres, dont la nomination avait été faite par le dernier gouvernement, et approuvée par celui qui l'avait remplacé, se réunirent plusieurs fois, et firent une grande partie de la besogne qui leur avait été confiée ; ils sont presque prêts à faire leur rapport, en conformité des instructions qui leur ont été données.

Nous avons de plus à appeler l'attention de Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, sur le fait que, suivant les recommandations contenues dans la minute du conseil exécutif, passée le 2 octobre 1861, et en conséquence des termes de cette minute, il a été

pris des mesures pour se conformer aux désirs du gouvernement, en plaçant sur un pied plus satisfaisant la position financière future de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc ; et une loi fut présentée à cet effet durant la dernière session du parlement Canadien, dans la chambre d'assemblée, avec le concours et la sanction du ci-devant gouvernement.

Le but de cette loi était de satisfaire le désir exprimé dans la minute du conseil exécutif, en date du 2 octobre 1861, à savoir : que " la première chose à faire serait le rétablissement intégral du crédit de la compagnie, et des mesures pour empêcher de se renouveler les embarras qui l'accablent en ce moment."

Afin d'obtenir ce résultat, il fut soumis un bill, lors de la dernière session du parlement, renfermant des clauses à l'effet de déduire pour 10 ans l'intérêt à payer sur toute espèce de garanties données par la compagnie, de mettre celle-ci, pendant ce laps de temps, à l'abri de toutes poursuites de la part des porteurs de bons et actionnaires, et d'assurer par là, le fonctionnement futur de la ligne.

Cet acte statuait de plus qu'afin d'échapper aux embarras et au danger résultant des poursuites dirigées contre la compagnie de la part de ses créanciers, dont les réclamations s'élèvent à deux millions et demi sterling, ces derniers seraient payés partie comptant et le reste en effets de la compagnie, l'argent comptant devant être prélevé sur la garantie des subsides postaux payés par le gouvernement à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

C'étaient les seuls moyens qui s'offraient de faire face à la dette énorme dont nous venons de parler, et ce ne fut que sur la foi des garanties promises par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, et contenues dans la minute du 2 octobre 1861, que la question du paiement pour les subsides postaux serait référée à la décision de parties désintéressées que les créanciers s'abstinrent de poursuivre la compagnie pour ce que la loi leur permettait de faire.

N'eussent été de telles promesses, il y a longtemps que les créanciers se seraient empressés de prendre les moyens nécessaires d'assurer le paiement de leurs réclamations ; ils auraient, autant que la loi leur permet, pris possession du matériel et autres effets de la compagnie, et comme conséquence nécessaire, auraient mis fin d'une manière absolue à tout le commerce et au roulage de cette province, qui dépendent du chemin de fer Grand-Tronc comme moyen de communication. La minute du conseil exécutif, en date du 2 octobre 1861, expose plus énergiquement que nous ne pouvons le faire ici, les conséquences désastreuses qui seraient résultées d'un pareil état de choses.

Sur la foi d'une telle conduite de la part du gouvernement et de la législature du Canada, les créanciers de la compagnie, qui, par leurs poursuites, auraient arrêté le fonctionnement de la ligne, consentirent non seulement à suspendre toute procédure, mais aidèrent les porteurs de bons et autres personnes intéressées dans la compagnie à faire passer l'acte en question, qui ne fut, cependant, sanctionné que dans le mois de juin dernier.

Cet acte, qui diminue pendant dix ans l'intérêt payable sur tous les effets de la compagnie, et qui ne donne en perspective aux créanciers et autres, que le paiement partiel de leurs créances à même les sommes reçues comme subsides postaux, perd toute son utilité pratique, si la garantie appuyée sur le paiement du service postal, quelle que soit cette somme, se trouve laissée à l'action du gouvernement qui peut changer tous les ans, et n'est pas basée sur la décision finale et indépendante d'arbitres désintéressés, ne rendant leur arbitrage qu'après bonne et suffisante enquête et qu'après avoir étudié la question. On devra se rappeler que le gouvernement canadien n'adopta ce moyen de régler les paiements à faire aux compagnies de chemin de fer pour le transport des malles, par le moyen d'arbitres qu'en conformité de la même règle de conduite suivie en Angleterre, où, pendant les 25 dernières années, toutes les questions importantes entre les compagnies de chemin de fer et le gouvernement, quant au prix du transport des malles, ont été résolues par arbitres, du moment qu'il y avait discordance.

Les porteurs de bons et actionnaires n'ont consenti, pour quelques années, à la réduction considérable de l'intérêt qui leur est dû en vertu des actes du parlement constituant la compagnie, qu'avec la promesse expresse que la compagnie serait débarassée des créances lourdes et pressantes de ses créanciers ordinaires, et qu'à la condition spéciale que l'on disposerait de ces créances et que la compagnie serait placée sur un pied financier satisfaisant, au moyen d'un arrangement équitable, qui, sans nuire aux intérêts de la province, permettrait de payer à ces créanciers une partie de leurs réclamations au comptant et l'autre partie en effets, à échéance ultérieure de la compagnie.

D'un autre côté, les créanciers de la compagnie ne voulurent donner leur consentement à un acte du parlement qui allait leur enlever les justes droits dont-ils jouissaient, qu'avec l'assurance distincte et la garantie formelle que ce qui devait leur être payé comptant leur serait garanti par une décision de la somme allouée pour service postal, tellement équitable et finale qu'elle pût engager des tiers à souscrire des fonds pour prélever le montant requis.

Ce n'est donc qu'à ces conditions que les créanciers ont consenti, pour le bien de la compagnie, à retirer leurs réclamations et à prendre une partie considérable de leurs créances contractées par la compagnie en contribuant à la prospérité du Canada; bien plus, dans le cas où ces sommes n'auraient pu être obtenues de tels créanciers pour terminer les travaux du chemin de fer et construire le pont Victoria, on se serait inévitablement trouvé dans la nécessité de les prélever sur le crédit de la province.

Telles étant les circonstances, la compagnie propose de prendre les mesures nécessaires, sous la sanction de l'acte conditionnel passé dans la dernière session, pour prélever des sommes considérables afin de placer la ligne à l'égard des stations, gares d'évitement et roulant dans une position adéquate aux besoins du commerce du pays.

La compagnie se propose d'en agir ainsi en se reposant sur la bonne foi du parlement et du gouvernement du Canada, et sur la promesse que les mesures prises délibérément par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, lesquelles, sans compter le renvoi à des arbitres chargés de régler la somme à payer pour le service postal, ont subi une si longue et si rude épreuve en parlement, seraient exécutées en conformité de la minute du 3 octobre 1861, et qu'il n'a jamais été jusqu'ici un moment question de ne pas accomplir dans tout leur entier.

Nous n'avons pas besoin de dire que la minute passée par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 14 juillet 1862, a jeté les directeurs de la compagnie en Canada dans la plus profonde des surprises et créera parmi les nombreux porteurs de bons et créanciers de la compagnie, en Angleterre, la consternation et l'épouvante la plus complète.

Une telle conduite y sera regardée comme ayant été adoptée au mépris de la bonne foi sur laquelle tous les moyens nécessaires, si instamment recommandés par le gouvernement dans la minute du 2 octobre 1861, pour débarrasser la compagnie de ces difficultés financières, ont été adoptés avec la promesse distincte d'effectuer dûment l'arbitrage relatif au paiement du service postal, lequel arbitrage s'est longtemps poursuivi non seulement à la connaissance mais encore avec le plein consentement du dernier et du présent gouvernement. C'est sur cette même foi que la mesure passée à la dernière session fut appuyée et emportée, et il est impossible de dire le profond étonnement du public lorsqu'il apprendra que les éléments de cette loi ont été jetés aux quatre vents et que le gouvernement Canadien s'y est pris de façon à la rendre à peu près inutile et à laisser les créanciers de la compagnie libres d'adopter des moyens qui ne peuvent avoir d'autre résultat que de jeter toutes les opérations de la compagnie dans la confusion et produire précisément les mêmes désastres qu'on a voulu éviter par tant de mois de travail et de négociations.

Les directeurs de la compagnie, pleins du désir de promouvoir les intérêts et le bien-être du pays que traverse le chemin de fer, ont, en dépit des embarras qui l'assiègent depuis si longtemps, fait tout en leur pouvoir pour empêcher le mal immense qui résulterait pour le commerce de la province de la suspension de la ligne. Grâce à la bonne volonté des porteurs de bons et des actionnaires et des créanciers, ils ont pu jusqu'ici faire cesser les poursuites et continuer de faire jouir le pays du fonctionnement de toute la ligne; mais ils ne se cachent pas de croire que le gouvernement de ce pays a failli à la bonne foi et va jeter de nouveau dans le chaos et la confusion tous les intérêts reliés à la compagnie. C'est pourquoi, tout en restant ce qu'ils ont toujours été, c'est-à-dire animés du plus vif désir de faire tout en leur pouvoir pour empêcher la suspension de la ligne du chemin de fer, ils doivent, après mûre délibération, exposer à Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, leur conviction que la décision à laquelle on est venu en révoquant les arbitres nommés dans la question du service postal, est telle qu'elle devra produire les maux les plus grands et aboutir aux mêmes désastres que la compagnie a jusqu'ici si vivement essayés de conjurer.

Les directeurs de cette compagnie continueront à faire tout en leur pouvoir pour empêcher des inconvénients qu'ils croient néanmoins presque inévitables et qu'ils ont cru de leur devoir de signaler clairement; mais ils croiraient manquer à leurs commettants et au

gouvernement s'ils laissaient passer la première occasion de protester de la façon la plus énergique contre l'abus de confiance dont on veut les rendre victimes en terminant brusquement l'arbitrage. Ils désirent de plus exprimer fortement leur opinion que si le gouvernement persiste dans cette mesure il en résultera les désastreux effets que le gouvernement a signalés lui-même, et qui seront funestes au commerce du pays.

En concluant, les directeurs de cette compagnie désirent que nous établissions clairement, relativement à cette portion de l'ordre en conseil du 14 juillet 1862, révoquant l'ordre en conseil du 2 octobre 1861, en disant qu'il était illégal, que le renvoi à une commission d'arbitres était entièrement facultatif de la part du gouvernement en vertu de la clause de l'acte des chemins de fer qui autorise le gouverneur-général en conseil à fixer les "termes et conditions" du transport des malles de Sa Majesté sur les chemins de fer de la province. Or, les "termes et conditions" de l'ordre en conseil d'octobre 1861, prescrivaient que le montant qu'on devrait payer à la compagnie du Grand-Tronc pour le transport des malles serait fixé par trois arbitres désintéressés. Et puisque, sur la foi de l'ordre en conseil, les tiers-parties ont consenti à de larges réductions sur ce qui leur était dû légalement, et que les créanciers ont été remis et ont différé à faire valoir leurs justes droits, les directeurs de cette compagnie doivent nier au gouvernement le pouvoir, en justice et en droit, de venir dire après avoir tiré avantage de tous ces délais et des concessions des tiers-parties que "les termes et conditions" de ces concessions seront arbitrairement annulés, et qu'une des parties contractantes sacrifiera les intérêts d'une autre sans consulter la troisième.

Nous avons l'honneur, etc.,

(Signé,)

JOHN ROSS,
Président.

C. T. BRYDGES,
Directeur-gérant

A l'hon. A. A. DORION, etc.,
Secrétaire Provincial.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
Montréal, le 31 juillet 1862.

Le gouvernement du Canada ayant, par minute en conseil datée du 14 juillet 1862, révoqué une minute en conseil antérieure, et datée du 2 octobre 1861, qui remettait à des arbitres la fixation du montant payable à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour le transport des malles, — les fonctions des arbitres se trouvent ainsi expirées.

Dès avant la réception de l'ordre en conseil qui révoquait la commission d'arbitrage, les arbitres avaient fait une grande partie de l'enquête dont on les avait chargés; si même ils n'eussent pas été suspendus par le gouvernement ils auraient complètement terminé leurs travaux dans l'espace de quelques jours.

M. Brooks, de Boston, arbitre au nom de la compagnie, avait soumis à l'honorable M. Moffatt, arbitre au nom du gouvernement, les vues de la compagnie relativement au montant qu'elle devait recevoir pour le transport des malles. A cet effet il avait adressé à l'hon. M. Moffatt plusieurs documents dont il sera bon de reproduire les plus importants afin qu'ils puissent être consultés dans la discussion; c'est pour cela qu'ils sont réimprimés ici.

Le premier document porte la date du 21 avril 1862, et contient les principales raisons sur lesquelles la compagnie base ses demandes. Voici ce document:

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
Montréal, le 21 avril 1862.

L'exposé suivant, rédigé sans aucun désir de rien cacher ou exagérer, contient les faits et les raisons sur lesquels les actionnaires et porteurs de bons du Grand-Tronc se basent pour demander une rémunération du service postal beaucoup plus élevée que celle que propose le département des postes. Ces raisons sont grandement motivées par l'histoire des transactions de la compagnie avec le gouvernement et les citoyens du Canada.

Le premier prospectus de la compagnie fut publié avec autorisation officielle. Voici quelle était la liste des directeurs :

DIRECTEURS A LONDRES.

Thomas Baring, écuyer, M.P.,
 George Carr Glyn, écuyer, M.P., } Agents de la province du Canada, et directeurs de la
 Henry Wollaston Blake, écuyer, } compagnie au nom du gouvernement Canadien.
 Robert McCalmont, écuyer,
 Kirkman Daniel Hodgson, écuyer,
 Alderman W. Thompson, M.P.

DIRECTEURS EN CANADA.

L'hon. John Ross, membre du conseil législatif, sol.-gén. pour le Haut-Canada, *président*.
 L'hon. Francis Hincks, M.P.P., *inspecteur-général*.
 L'hon. E. P. Taché, M.C.L., *receveur-général*.
 L'hon. James Morris, M.C.L., *maître-général-des-postes*.
 L'hon. Malcolm Cameron, M.P.P., *président du conseil exécutif*.
 L'hon. R. E. Caron, *orateur du conseil législatif*.
 L'hon. Peter McGill, M. C. L., président de la banque de Montréal.
 George Crawford, écuyer, M. P. P., Brockville.
 Benjamin Holmes, écuyer, vice-président de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique.
 W. H. Ponton, écuyer, maire de Belleville.
 W. Rhodes, écuyer, Québec.
 E. F. Whittemore, écuyer, Toronto.

Les agents de la province, leurs noms étant inscrits comme agissant au nom du gouvernement, et plusieurs membres du gouvernement d'alors, *et comme tels*, étaient ainsi annoncés comme directeurs ; et ce fut sur la foi du caractère quasi-gouvernemental de l'entreprise ainsi établi, que les actionnaires et porteurs de bons, en Angleterre, placèrent leur argent en Canada, dans la construction du chemin de fer Grand-Tronc. Ce prospectus, ainsi publié, promettait 11½ pour cent. de rapport sur le capital social, après le paiement de l'intérêt sur la dette créée par les bons.

L'appendice de ce prospectus officiel contient le paragraphe significatif qui suit :

“ Ce grand projet de communication par chemin de fer à travers la plus riche, la plus populeuse et la plus importante dépendance coloniale de la Grande-Bretagne, n'est pas maintenant offert au public comme projet nouveau. *Il se présente avec la garantie de la province du Canada*, qui a placé plus de deux millions sterling dans l'entreprise ; il est appuyé par les hommes les plus intelligents et les plus clairvoyants de la colonie ; et il a la garantie de plus d'un demi-million de capital Canadien privé qui y est placé.” (Le demi-million de capital Canadien se trouva, cependant, n'être qu'un mythe.)

Et pour compléter la liaison officielle du gouvernement et des citoyens du Canada avec la conception et les promesses de profit du chemin de fer Grand-Tronc, une dépêche officielle de Lord Elgin, alors Gouverneur-Général du Canada, au ministère des colonies, est imprimée comme partie de l'appendice du prospectus. Cette dépêche traite la question des entreprises de chemins de fer, et dit que l'intention des actes parlementaires d'alors était de fournir, sur les fonds provinciaux, *la moitié du coût total de l'entreprise*.

Si cet acte n'avait pas été ultérieurement modifié, la province aurait maintenant environ £6,000,000 sterling placés dans le chemin de fer Grand-Tronc, ce qui représenterait un intérêt annuel de £360,000, au lieu de £186,760 sterling, qui est l'intérêt actuel. De cette façon, ceux qui avaient trouvé les fonds nécessaires pour construire le chemin auraient été les gagnants, pour ne rien dire de la dépréciation des capitaux placés dans la construction de la ligne.

Mais une fois embarqués dans cette entreprise, les actionnaires et porteurs de bons en Angleterre, tinrent à honneur de la conduire à bonne fin ; et, en effet, les travaux furent achevés malgré la crise occasionnée par la guerre de Russie, la réaction et la panique

de 1856-7, dont la province ressent encore les effets. Mais, les actionnaires se virent contraints de donner des hypothèques réitérées, et finalement, et en grande partie, grâce à la conduite injuste du département des postes, ils se virent précipités vers la ruine. Sur la foi de ce prospectus, un grand nombre de personnes de fortunes modestes, dans les hautes classes comme dans les classes moyennes de la société Anglaise, avaient placé leur avoir dans cette entreprise, et sont encore, pour la plupart, porteurs des *bons et actions qui leurs avaient été remis*. On ne peut bien se rendre compte de la détresse qui suivit ; et toutes les garanties Canadiennes ont été défavorablement influencées par l'insuccès du Grand Tronc. Mais, dira-t-on, le parlement du Canada a avancé £3,100,000 à la compagnie et a consenti à attendre le paiement de l'intérêt sur cette avance, jusqu'au paiement de six pour cent d'intérêt sur le fonds de la compagnie, afin de permettre à la compagnie de trouver £3,100,000 au moyen de bons préférentiels qui auraient la même priorité d'hypothèque que l'avance du gouvernement. Cela est vrai, mais était-ce une si grande valeur ? Les £3,100,000 d'avance, étaient de droit considérés comme première hypothèque, et devaient porter six pour cent d'intérêt. Ce n'est pas une si grande faveur de la part d'un gouvernement qui peut emprunter de l'argent à cinq pour cent, et qui, grâce à la construction de ce chemin de fer, a vu progresser le pays, augmenter la valeur des terres, et se développer toutes les branches de commerce du pays. Mais en abandonnant la priorité et en différant le paiement des intérêts, comme il a été dit plus haut, on stipula les conditions les plus précises—à l'effet de compléter la ligne de la Rivière-du-Loup à Sarnia, on chargea aux fonds de la compagnie tous les embranchements, et on l'obligea à faire fonctionner toutes ces lignes. De cette façon fut imposée à la compagnie la construction de lignes qui ne lui sont d'aucun rapport, mais qui sont d'un grand avantage au développement de la province. De plus, l'augmentation, les droits sur le fer, et d'autres articles importés pour l'usage du chemin de fer, était un nouveau fardeau imposé à la compagnie, et qui ne s'élevait pas à moins de \$50,000 par année, pour l'entretien de la ligne. Et même on devrait, en toute justice, déduire sur les £3,112,300 avancés par la province, les très fortes sommes qui s'élèvent à plusieurs millions de piastres, versées au trésor public sous forme de droits de douane sur les lisses, matériaux de ponts, machines, matériel de roulement de toutes sortes, etc., etc., imposés durant la construction du chemin. On peut dire que ces obligations ont, collectivement, plus qu'absorbé les avantages que les actionnaires et porteurs de bons ont pu retirer ; et il est probable qu'il serait pécuniairement avantageux, malgré toutes les conséquences désastreuses que cela pourrait avoir sur le commerce de la province, de clore les parties de la ligne qui ne sont d'aucun rapport.

Ces faits prouvent que la compagnie a équitablement droit sans l'ombre d'un doute, à toute l'aide que le gouvernement et le parlement peuvent lui donner.

Il est bon de faire remarquer ici que, de tous les pays du monde, le Canada est celui où la construction d'un grand réseau de chemin de fer à coûté le moins au trésor public. L'Inde possède une population beaucoup plus dense par mille carré de superficie ; en raison de cela, et parceque ses chemins de fer traversent des districts qui ne bordent pas ses grandes voies de communication par eau, et n'en sont pas tributaires, mais les coupent plutôt à angle droit, l'Inde avait plus de chances de voir ses chemins de fer se supporter d'eux-mêmes, et elle a absolument garanti l'intérêt du coût de leur construction. Cela entraîne, sur les revenus de l'Inde, une charge annuelle de pas moins de £2,500,000 sterling, acceptée, il faut se le rappeler, à une époque où le crédit financier de l'Inde n'était maintenu que par de gros emprunts en Angleterre. L'Australie construit ses chemins de fer au moyen de ses obligations. La petite colonie de Victoria fait la même chose et, dernièrement, il a été vendu £7,000,000 de ses bons en Angleterre, pour prélever l'argent destiné à la doter de moyens de transport par chemin de fer. Le même système a été suivi par le Cap de Bonne-Espérance. La Russie garantit l'intérêt sur le capital employé à la construction de son réseau de chemins de fer. L'Italie fait la même chose. La France a fait le terrassement de ses principaux chemins de fer, et elle les protège largement par sa législation. Un pays pauvre, le Brésil, fournit une partie du coût de ses chemins de fer, et garantit l'intérêt sur le reste des déboursés. Dans tous ces pays, les compagnies sont largement payées pour le transport des malles. L'Etat de New-York a dépensé une forte somme sur le chemin de fer d'Erié, et en a ensuite fait présent à la compagnie à laquelle il paie sans réserve le service postal. L'Etat de Michigan a fait la même chose pour quelques uns de ses chemins de fer. Je répète donc hautement que le Canada

a fait construire son réseau de chemin de fer à des conditions beaucoup plus avantageuses que la plupart des autres pays, tandis qu'en raison de son peu de population et de la concurrence forcée que ses rivières et son fleuve font aux chemins de fer, on avait le droit d'attendre qu'il les construirait entièrement à ses propres frais.

Quelle raison pouvait-on avoir de refuser un paiement raisonnable pour le service postal ? Cependant, on l'a refusé, et maintenant la question est soumise à des arbitres, et on espère que justice sera faite à la compagnie.

D'après la loi actuelle, la subvention pour service postal peut être fixée par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil. Mais on lit dans une lettre officielle du gouvernement, en date du 3 octobre 1861, dans laquelle l'arbitrage était proposé :

“ En laissant ce pouvoir au gouvernement, les chambres pensaient qu'il serait justement appliqué, car l'intention de la législature n'a jamais été de faire faire un service sans accorder une juste rémunération.”

Reste donc à savoir comment régler justement la concurrence. Car il faut rendre justice à toutes les parties intéressées. Mais voyons quelle est l'histoire de cette transaction.

Le 17 août 1853, la compagnie convint avec le gouvernement de transporter les malles à raison de \$110 par mille de parcours. Cette convention avait lieu à l'époque où il n'y avait encore d'ouverte qu'une partie de la ligne du St. Laurent et de l'Atlantique, et alors qu'une vaste ligne ne traversait pas encore toute la province. Les actionnaires et porteurs de bons comptaient alors sur le dividende promis de 11½ pour cent, et étaient disposés à accepter, sans discussion, la décision du département des postes. On n'avait point encore l'expérience (achetée si cher depuis) de ce qu'il en coûte pour faire fonctionner et entretenir les chemins de fer dans un climat comme celui du Canada. Néanmoins, on s'aperçut bientôt que le prix accordé était insuffisant même pour une partie de la ligne ; mais à mesure que la ligne se prolongeait, et finalement lorsqu'elle traversa toute la province, il ne fut plus permis de douter que le service ainsi organisé ne fût une source directe de pertes annuelles considérables. De 1855 à 1857, la compagnie ne cessa d'adresser des réclamations au parlement ; mais, à cette époque, il s'agissait des questions bien plus importantes que celle d'une subvention postale. En outre (et ceci avec raison si la compagnie avait pu attendre les paiements) on tenait à faire une expérience de quelques années, afin de guider les deux parties dans la fixation d'un tarif permanent. Mais les directeurs des postes n'ignoraient point les intentions de la compagnie et les pertes considérables qu'elle avait à subir.

Malgré cela, en septembre 1858, le maître-général des postes, M. Sidney Smith, sans consulter aucunement la compagnie et sans lui donner avis que la question était revenue sur le tapis, réduisit de \$110 à \$70 par mille le tarif qui jusqu'alors avait été payé sans difficulté par la compagnie. La compagnie protesta contre cet acte arbitraire en n'acceptant point ces conditions, et elle n'a cessé de protester depuis. Mais, M. Smith a toujours retenu les deniers de la compagnie même à l'époque où il était question de fermer la ligne faute de quelques mille livres. Naturellement, cette réduction permit au département des postes de se vanter en face du pays de ce qu'il avait réalisé une économie. Mais toutes ces transactions ruinaient à moitié les actionnaires et porteurs de bons, étaient faites au mépris de toute justice, et compromettaient le caractère de bonne foi des Canadiens dans l'esprit des gens qui ne pouvaient comprendre qu'un pareil acte fût l'œuvre d'un seul ministre agissant sans le consentement du gouvernement, du parlement et du pays en général.

Depuis lors les partis se sont emparés de la question postale et au moment même où l'arbitrage se faisait, le maître général des postes lui-même ne craignait pas d'en faire l'objet de violentes récriminations politiques, et d'exprimer son opinion sur la fixation du montant dont les arbitres s'occupaient alors.

Par ce moyen, on cherchait à influencer la décision des arbitres ; mais si ces derniers, hommes habitués aux grandes affaires, ont encore quelque bonne foi, cette tentative d'anéantir la compagnie par tous les moyens sera sans aucun résultat. En Angleterre, une conduite pareille de la part d'un ministre recevrait promptement justice. Les arbitres ont pour mission dans cette affaire de prendre la parti de la justice et des plus faibles.

Il ne faut pas oublier qu'en 1859 fut ouvert le pont Victoria qui, au prix d'énormes sacrifices, assurait la communication rapide et constante entre les parties orientale et occidentale de la province.

D'après la loi, la compagnie a droit à une rétribution spéciale et plus élevée de la part du public ; et, dans l'arbitrage, les actionnaires et porteurs de bons réclament une somme considérable pour le passage des malles sur le pont qui leur coûte plus de £2,000,000 sterling pour une distance de moins de deux milles.

Le gouvernement Anglais donne, par année, £30,000 à la compagnie du chemin de fer de Chester et Holyhead qui a complété la route conduisant en Irlande, en considération des dépenses encourues pour la construction, sur le Déroit de Menai, du pont Britannia, qui a coûté environ moitié moins que le pont Victoria.

On s'est attaché depuis quelque temps, dans le but d'influencer les arbitres, à déprécier le service postal fait par la province. Mais les extraits suivants des rapports des maîtres généraux des postes feront voir combien le service du chemin de fer est essentiel et avec quelle régularité il a été généralement fait :

EXTRAITS DES RAPPORTS ANNUELS DES MAITRES GÉNÉRAUX DES POSTES DU CANADA.

Rapport pour l'année finissant le 31 mars 1854 (page 7.)

Le transport des malles sur la ligne de la route entre la rivière Niagara et Hamilton, London et Windsor, a été donné au grand chemin de fer Occidental, quand les différentes sections du chemin ont été en opération, et les malles ont passé sur toute la route entre les frontières de Niagara et du Déroit, 229 milles, depuis le 25 janvier 1854. Deux malles par jour sont transportées par chaque voie, et le transit des malles entre les deux points extrêmes rattachés par ce chemin est maintenant effectué dans huit à dix heures, au lieu de quatre jours, le temps ordinairement employé par la diligence conduisant la malle.

“ En vertu des dispositions de l'acte de novembre 1852, il a été permis au bureau de poste des Etats-Unis, depuis l'achèvement du grand chemin de fer Occidental, d'envoyer une malle sur cette ligne entre les frontières de Déroit et Niagara sans frais de port, accordant un semblable privilège à ce département pour la transmission des malles entre Montréal et le Canada ouest, sur le chemin d'Ogdensburg.”

Rapport pour l'année finissant le 31 mars 1856 (page 9.)

“ Les sections du Grand Tronc de chemin de fer comprises entre Brockville et Toronto, ont été disponibles pour le transport de la malle en octobre 1856, et unissant ainsi Toronto au Grand Ouest, ont complété la ligne de communication postale par chemin de fer entre Québec à l'Est, et Windsor à l'extrême Ouest. C'est donc le moment d'attirer l'attention sur l'effet de ce changement dans le mode de transport, dans l'accélération des malles, principalement en hiver ; et l'état comparatif suivant fera voir quel temps on mettait à transporter une lettre en hiver, il y a seulement quatre ans, entre Québec et quelques-unes des principales cités et villes de l'Ouest, et quel temps on y met aujourd'hui par chemin de fer :—

	En 1853.		En 1857.
“ Québec à Windsor.....	10½ jours.	.....	49 heures.
“ London.....	9 “	.....	45 “
“ Hamilton.....	8 “	.....	42 “
“ Niagara.....	8 “	.....	50 “
“ Owen Sound.....	10 “	.....	3½ jours.
“ Guelph.....	9 “	.....	51 heures.
“ Toronto.....	7 “	.....	40 “
“ Cobourg.....	6 “	.....	36 “
“ Belleville.....	5 jours.	.....	34 heures.
“ Kingston.....	4 “	.....	31 “
“ Brockville.....	3 “	.....	29 “
“ Ottawa.....	3 “	.....	34 “

“ L'avantage gagné par là entre les points les plus éloignés s'applique aussi à la réduction du temps employé pour le transport des lettres entre les places intermédiaires, réduction qui sera partagée plus ou moins par les neuf-dixièmes de toute la correspondance de

la province, car au moins cette proportion des lettres transportées par la malle l'est par chemin de fer. A part cet avantage, il en résulte beaucoup d'autres provenant de l'exemption des irrégularités dans le transport, des dommages par l'exposition au mauvais temps, et par les autres causes dépendant inévitablement du transport de malles pesantes par diligence ou voiture dans les chemins ordinaires de la campagne, et par dessus tout en ce qu'il y a beaucoup plus de sûreté contre le vol ou la perte sur la route."

Les progrès comparatifs faits chaque année par le département, dans les principales parties de son organisation, sont exposés dans le tableau suivant, qui s'étend jusqu'à cette année :

Date.	Nombres de bureaux de p. organisés.	No. de milles de routes postales établis.	No. de milles du parcours annuel de la malle.	No. de lettres passant annuelment par la poste.	No. de journaux expédiés annuellement par la poste.
Avril 1851.....	601	7,595	2,487,000	2,132,000	4,700,000
" 1852.....	840	8,618	2,931,373	3,729,752	5,250,000
Mars 1853.....	1016	9,122	3,430,474	4,258,592	6,000,000
" 1854.....	1166	10,027	4,015,816	5,114,200	} P. d'énumération pour ces années.
" 1855.....	1293	11,192	4,559,761	6,066,692	
" 1856.....	1375	11,839	3,803,285	7,044,648		12,000,000
Sept. 1857.....	1506	13,253	5,383,472	9,029,904	14,120,000

L'augmentation rapide du nombre de lettres et de journaux expédiés par la poste depuis 1853, est un fait digne de remarque ; pour les lettres, l'augmentation numérique a été égale à 120 pour cent, et à environ 135 pour cent pour les journaux, dans l'espace de quatre ans.

(Page 11.)

Le service de la malle par chemin de fer a été rempli avec régularité pendant l'année dernière — et il s'étend maintenant sur 1,418 milles de route postale par chemin de fer, dont 1,145 font un service de pas moins de deux milles par jour, aller et retour.

Sur toutes les lignes importantes de chemin de fer, les malles sont transportées dans des bureaux de poste établis dans une partie convenable d'un char, et spécialement affectée à leur réception, et ces bureaux de poste de chemins de fer sont sous les soins de commis de bureau de poste qui voyagent avec les convois, assortissent, distribuent, et préparent les malles, et qui reçoivent les lettres pendant qu'ils sont en route entre les différents endroits par lesquels passe le chemin.

L'organisation des malles de chemins de fer prend rapidement les proportions d'une branche séparée et importante du service. Déjà, plus de 40 commis sont spécialement employés au service des bureaux de poste des chemins de fer, et chacun d'eux parcourt de 600 à 1000 milles par semaine pour l'accomplissement des devoirs ci-dessus mentionnés.*

40 commis, à 800 milles par semaine..... 32,000 par semaine.

52

1,664,000 par année.

3 centins par mille.

\$49,920 00

Les devoirs assignés aux commis des malles des chemins de fer sont extrêmement rudes, et exigent, pour être bien remplis, une somme d'intelligence et d'activité plus qu'or-

* Ainsi, les frais de voyages payables par ces messieurs seraient même jusqu'à cette date :

dinaire des personnes qui en sont chargées, combinée avec une connaissance générale des devoirs et des règlements du service postal, une stricte intégrité et des manières convenables et polies, dans des circonstances qui mettent ces qualités à des épreuves très sévères,—et une force physique assez grande pour endurer les fatigues considérables inhérentes à cet emploi.

Rapport pour l'année finissant le 30 septembre 1859, (page 4.)

Les malles cette année ont été acheminées par les entrepreneurs sur les différentes routes postales avec une ponctualité digne de remarque. Les irrégularités ont été peu fréquentes et d'une nature peu nuisible, d'où il s'en suit qu'il n'a fallu imposer qu'un bien petit nombre d'amendes.

Si cette partie du service postal se trouve ainsi dans une condition satisfaisante, une bonne part en revient sans doute à l'avantage du transport des malles par chemin de fer sur toutes les grandes lignes postales, car il félicite la ponctualité dans le transport par les autres routes ainsi que la livraison régulière dans tous les principaux centres, et grâce à lui, le service postal se fait généralement avec une régularité à laquelle il ne fallait pas autrefois songer.

De nouveaux tronçons de chemin de fer ont été livrés à la circulation cette année, et le transport d'une partie des malles a été donné au chemin de fer de Brockville à Ottawa, qui a 68 milles d'ouverts à la circulation, et à la ligne de St.-Jean à Granby.

L'achèvement du Pont Victoria, à Montréal, et de la section Ouest du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à Détroit, augmentera de beaucoup la facilité du transport des malles sur la principale route entre les deux extrémités de la province.

1859 suite (page 9.)

A l'approche de l'été, la distance sera encore diminuée par le chemin de fer de Québec à la Rivière-du-Loup ; car, à ce dernier endroit, les malles pourront être débarquées et embarquées, ce qui raccourcira encore de 110 milles les voyages de la ligne Canadienne. Les avantages ci-dessus indiqués, et qui font la supériorité de la route canadienne comme voie de communication avec l'Europe, s'étendent, comme de juste, à la correspondance Européenne de cette grande section des Etats-Unis située à l'ouest, au nord-ouest et au sud-ouest du Canada et des grands lacs ; et, comme on l'a dit dans un précédent rapport, l'attention du gouvernement des Etats-Unis a été attirée sur ces avantages, mais il n'en est résulté rien de définitif avant les voyages hebdomadaires des paquebots Canadiens ; *l'achèvement du chemin de fer Grand-Tronc, et du pont Victoria sur le St. Laurent, à Montréal, qui forme une ligne non interrompue de Détroit à Québec et à Portland, ACHÈVEMENT QUI A PERMIS AU DÉPARTEMENT DES POSTES CANADIENNES D'OFFRIR DES ARRANGEMENTS SI AVANTAGEUX POUR LE TRANSPORT DES MALLES ENTRE LES ETATS-UNIS ET L'EUROPE PAR LA ROUTE CANADIENNE, que le gouvernement Américain a accepté sans retard.*"

Aujourd'hui, des dépêches closes renfermant la correspondance de tous les Etats de l'ouest, du sud-ouest et du nord-ouest, sont régulièrement acheminées entre Liverpool et Cork d'un côté, et Chicago et Détroit de l'autre. Les malles entre les états de la Nouvelle Angleterre et l'Europe, sont aussi, en vertu de cet arrangement, acheminées par les paquebots Canadiens.

En supposant que les \$110 par mille, dont on vient de parler, et fixées dans les circonstances mentionnées, fussent un montant convenable pour rétributions du service en 1853, sur une partie de la ligne ; quel serait, en prenant ce chiffre pour base, le juste montant qu'on devrait accorder aujourd'hui ? De 1853 à 1862, le nombre des bureaux de poste du Canada a augmenté de près de 200 par cent, le nombre des lettres de 300 par cent. et le revenu brut des postes, de plus de 200 par cent. Il n'est que juste et raisonnable de supposer que cette augmentation est due en grande partie aux facilités offertes par le service du chemin de fer, puisque dans le rapport du maître-général des postes, mentionné plus haut, il est dit que les "*neuf-dixièmes des lettres transportées par la poste, profitait du transport par chemin de fer.*" Cela est un fait insignifiant, car nulle part sur le continent ni en Europe, le service des chemins de fer n'a une importance aussi essentielle.

Même en ne considérant que les chiffres, et en suivant les proportions dans lesquelles le service s'est accru, les \$110 par mille devraient, aujourd'hui, être \$300. Mais si on tient compte des développements qu'a pris la ligne, et si l'on veut bien songer au pont Victoria, on trouvera que \$500 par mille ne serait qu'une somme raisonnable, et tout juste suffisante pour couvrir les frais des travaux exécutés par la compagnie du chemin de fer.

Le tableau suivant indique les résultats produits par les chemins de fer dans le service postal, depuis 10 ans :—

Extrait du rapport du maître-général des postes, pour l'année finissant le 30 septembre 1860.
(Page 4.)

Tableau comparatif indiquant l'étendue du service, le nombre de lettres, et le montant des dépenses et revenus des postes en Canada, depuis 10 ans.

Année.	No. de bureaux.	No. de milles de chemin de poste.	Milles de parcours chaque année par les malles.	Nombre de lettres mises à la poste chaque année.	Revenu des postes, en déduisant les lettres mortes.
1851	601	7,595	2,487,000	2,132,000	\$ cts.
1852	840	8,618	2,930,000	3,700,000	230,629 00
1853	1016	9,122	3,430,000	4,250,000	278,587 00
1854	1166	10,027	4,000,000	5,100,000	320,000 00
1855	1293	11,192	4,550,000	6,000,000	368,166 00
1856	1375	11,839	4,800,000	7,000,000	374,295 00
1857	1506	13,253	5,383,000	8,500,000	462,163 00
1858	1566	13,600	5,520,000	9,000,000	541,153 00
1859	1638	13,871	5,604,000	8,500,000	578,426 98
1860	1698	14,202	5,712,000	9,000,000	658,451 99
*1861	1775	14,608	5,855,000	9,400,000	683,034 00

* Les chiffres relatifs à 1861 sont pris dans le rapport publié dernièrement par le maître général des postes.

En 1851, la population du Canada était de 1,842,260. En 1861, elle était de 2,486,532, c'est-à-dire qu'elle avait augmenté d'environ 35 pour cent. Or, avec cette augmentation de population, le service postal a augmenté de 340 pour cent et le revenu de 200 pour cent,—que deviendront donc les frais de la compagnie d'ici à trente ans si l'augmentation du service garde les mêmes proportions.

On a constaté que les facilités du service postal augmentent beaucoup plus rapidement que la population. Le tableau suivant indique les recettes brutes du service des postes aux Etats-Unis de 1800 à 1860, et les variations qui ont eu lieu durant cette période :

TABLEAU des recettes brutes (\$) du service des postes aux Etats-Unis et (\$) nombre approximatif des lettres transportées, de 1800 à 1860 inclusivement.

Années.	Recettes brutes.	Nombre approximatif des lettres.	Années.	Recettes brutes.	Nombre approximatif des lettres.
1800	280,804	1,965,628	1831	1,997,811	17,980,308
1801	320,443	2,243,101	1832	2,258,570	20,327,130
1802	327,045	2,289,315	1833	2,616,538	23,548,842
1803	351,823	2,462,761	1834	2,823,706	25,443,363
1804	389,450	2,726,150	1835	2,993,556	26,942,013
1805	421,373	2,949,631	1836	3,398,455	30,586,095
1806	446,100	3,122,742	1837	4,100,605	36,905,445
1807	478,763	3,351,341	1838	4,235,077	38,115,702
1808	460,564	3,223,948	1839	4,477,614	40,298,526
1809	506,634	3,546,438	1840	4,539,265	40,891,698
1810	551,684	3,861,788	1841	4,379,317	39,669,534
1811	587,247	4,110,729	1842	4,546,849	45,265,563
1812	649,208	4,544,456	1843	4,295,925	38,666,025
1813	703,155	4,922,065	1844	4,237,285	38,135,592
1814	730,370	5,112,590	1845	4,289,841	39,958,978
1815	1,043,065	7,301,455	1846	3,487,199	41,879,781
1816	961,782	6,732,474	1847	3,880,338	47,585,757
1817	1,002,973	8,023,784	1848	4,171,077	52,364,819
1818	1,130,235	9,041,880	1849	4,505,176	60,159,862
1819	1,204,737	9,637,896	1850	5,499,984	69,426,452
1820	1,111,927	8,895,415	1851	6,363,978	83,252,735
1821	1,029,102	8,453,264	1852	5,184,526	95,790,524
1822	1,117,490	8,939,920	1853	5,240,724	102,139,148
1823	1,114,345	8,914,760	1854	6,255,586	119,634,418
1824	1,156,811	9,254,496	1855	6,642,136	127,332,692
1825	1,252,061	10,016,488	1856	6,920,821	133,092,711
1826	1,388,416	11,110,336	1857	7,353,951	141,422,134
1827	1,473,551	11,788,408	1858	7,486,792	143,998,461
1828	1,598,134	12,789,072	1859	7,968,484	153,240,070
1829	1,707,418	13,659,344	1860	8,518,067	169,578,210
1830	1,850,583	13,805,664			

NOTES.

§ 1.—Les recettes brutes indiquées dans ce tableau ne comprennent pas les sommes payées de temps à autre par le gouvernement au département des postes pour le transport de paquets affranchis, mais elles n'indiquent que le montant reçu du public.

§ 2.—Le nombre approximatif des lettres de 1800 à 1854 inclusivement, est pris dans la brochure de Pliny Miles sur le revenu postal (N. Y., Stringer et Townsend, 1855). Il est dit que ces chiffres ont été déterminés avec l'aide du 1er et du 2me assistant maître de poste, qu'ils sont basés sur les rapports officiels publiés de temps à autre par le maître-général des postes. De 1855 à 1860 inclusivement, les chiffres sont fixés d'après le revenu tel qu'indiqué dans les tableaux de Pliny Miles pour 1854.

§ 3.—De 1800 à 1814 inclusivement, les tarifs des postes étaient comme suit :

Une lettre (une feuille) distance ne dépassant pas 40 milles	8 cents.
do de 40 à 90 do	10 do
do do 90 do	150 do
do do 150 do	300 do
do do 300 do	500 do
do do 500	25 do
Journaux pour une distance de dépassant pas 50 milles, par feuille	1 do
do do au-dessus de do do	1½ do
Brochures et revues, pour une distance ne dépassant pas 50 milles, par feuille	1 do
do do entre 50 et 100 milles, par feuille	1½ do
do do au-delà de 100 milles, do	2 do

§ 4.—En décembre 1814, on ajouta cinquante pour cent au tarif des postes ; toutefois, cette augmentation ne semble avoir duré qu'un an.

§ 5.—En février 1816, la loi de 1814, sur le tarif postal, fut révoquée, et en avril 1816, les tarifs furent fixés comme suit :

Dans ces recettes, toute variation subite résultant d'un changement dans ce tarif ne saurait être considérée comme indices du développement des communications postales comparé à l'accroissement de la population. Il faut aller chercher les comparaisons aux périodes où ces tarifs sont restés invariables. Voici les périodes auxquelles ces tarifs sont restés invariables avec l'augmentation annuelle par cent à chaque période :

De 1800 à 1814 augmentation annuelle.....	7 par cent.
“ 1816 à 1826 “ “	4 “
“ 1827 à 1845 “ “	6 “
“ 1845 à 1850 “ “	6 “
“ 1852 à 1854 “ “	10 “
“ 1855 à 1860 “ “	5 “
Moyenne de l'augmentation des recettes.....	5 ⁸ / ₁₀ “
Moyenne de l'augmentation de la population.....	3 “

On voit par ce tableau que pour un par cent d'augmentation dans la population des Etats-Unis, la facilité des communications postales augmente de 1⁹⁰/₁₀₀ par cent.

Le service de ce département au Canada augmentera à l'avenir dans les proportions beaucoup plus considérables que jusqu'à ce jour.

Tout homme intelligent comprendra que le chemin de fer doit beaucoup favoriser cette augmentation. On peut s'assurer de la différence entre les chemins de fer et les anciens moyens de communication en comparant les statistiques des états qui ont le plus de chemins de fer avec ceux qui en ont moins.

Le tableau suivant indique le montant des revenus de la poste dans les Etats libres, à l'Est du Mississippi, de 1852 à 1860. Avant cette époque, ce tableau n'avait pas été dressé séparément :—

Une lettre (une feuille) distance ne dépassant pas 30 miles	6 centins.
do de 30 à 80 miles	10 do
do do 80 do 150 do	12½ do
do do 150 do 400 do	18½ do
do do 400	25 do
Brochures, revues et journaux comme auparavant.	
§ 6.—Au mois de mars 1825, le port des lettres de 18½ centins fut porté à 18½ centins; le reste du tarif ne fut pas changé.	
Journaux, pour une distance ne dépassant pas 100 miles.....	1 centin.
do do au-delà de 100 miles.....	1½ do
do dans toutes les localités de l'Etat où le journal était publié.....	1 do
Revues, aux souscripteurs, pour les distances ne dépassant pas 100 miles.....	1½ do
do do do au-delà de 100 miles.....	2½ do
Autres revues et brochures, au-dessous de 100 miles	4 do
do do au-delà de 100 do	6 do
§ 7.—En mars 1827, il fut décidé qu'une lettre d'une feuille ou plus, si elle pesait 1 oz., paierait comme quatre lettres.	
§ 8.—Au mois de mars 1845, le tarif fut fixé comme suit :	
Une lettre (ne pesant pas plus d'½ oz.) pour une distance ne dépassant pas 300 miles.	5 centins.
do do do plus de 300 miles.....	10 do
Chaque ½ oz. additionnelle suivant le même tarif.	
Journaux expédiés par les éditeurs ou propriétaires pour une distance ne dépassant pas 30 miles, francs de port.	
do do do au-delà de 30 miles, même tarif que plus haut.	
Circulaires par feuille, au-delà de 30 miles.....	2 centins.
Brochures qui sont moins d'une once	1 do
Pour chaque once additionnelle.....	1 do
§ 9.—En mars 1851, les tarifs furent fixés comme suit :	
Une lettre (1 oz.) aux Etats-Unis, pour une distance ne dépassant pas 3,000 miles, affranchie	3 centins.
do do non-affranchie	5 do
Pour les distances dépassant 3,000 miles, port double.	
Particularités relatives aux journaux expédiés aux souscripteurs,	
Journaux, brochures, etc., ne pesant pas plus d'un once pour une distance ne dépassant pas 500 miles.....	1 centin.
Pour chaque once additionnelle.....	1 do
§ 10.—Au mois d'acût 1852, le tarif sur les imprimés fut fixé comme suit :	
Tout imprimé ne pesant pas plus de 3 oz. pour toutes les parties des Etats-Unis... ..	1 centin.
Pour chaque oz. ou fraction d'oz. additionnelle.....	1 do
Si le port est payé trimestriellement ou annuellement à l'avance, moitié de ces prix.	
Journaux et revues, dans les limites de l'Etat où ils sont publiés, moitié de ces prix.	
§ 11.—Au mois de mars 1855, on passa une loi qui exigeait que toute lettre à l'intérieur fut payée à l'avance, au-dessous de 3,000 miles, 3 centins, au-dessus de 3,000, 10 centins uniformément,	

Le tableau suivant indique la population et les ports de lettres payés par 1000 habitants de ces états en 1852 et 1860, l'augmentation par cent de la population et des ports de lettres, le nombre de milles de chemins de fer dans ces états et le nombre de milles pour 100,000 habitants :

ÉTATS.	Population.		Augmentat'n par cent en 1860 sur 1852.	Milles de chemins de fer en 1860.	Milles de chemins de fer pour 100,000 habitants.	Deniers reçus, par 1,000 Habitants.		Augmentat'n par cent en 1860 sur 1852.
	1852.	1860.				En 1852.	En 1860.	
						\$	\$	
Maine	580,144	628,276	6 4-10	476	76	212	265	25
New Hampshire	319,216	326,072	2 2-10	658	202	255	340	33
Vermont	314,275	315,116	0 3-10	555	176	255	339	33
Massachusetts	1,031,249	1,231,065	19 4-10	1,314	107	424	522	23
Connecticut	384,742	460,151	19 6-10	608	132	375	452	21
Rhode Island	151,732	174,621	15 7-10	104	60	308	396	29
New York	2,545,871	3,887,542	52 7-10	2,800	72	444	482	—
New Jersey	502,420	672,031	33 8-10	627	93	167	208	24
Pennsylvania	2,402,011	2,906,370	21	2,943	101	203	244	20
Ohio	2,035,974	2,339,599	14 9-10	3,057	130	177	227	28
Indiana	1,044,526	1,350,479	29 3-10	2,058	152	122	162	33
Illinois	984,770	1,711,753	73 8-10	2,925	171	164	260	58
Michigan	450,664	749,112	66	807	108	199	238	20
Wisconsin	378,241	775,873	105 1-10	902	116	191	287	24

NOTE.—La population de 1852 est évaluée en ajoutant au recensement de 1850 la population de deux années d'augmentation de 1850 à 1860, qui est environ 1 1/2 par cent de l'augmentation totale pendant les 10 années.
 —Les deniers reçus dans les différents États n'ont pas été enregistrés séparément avant 1852.
 —On a fait le recensement en 1850 et en 1860.

TABLEAU concernant la population, les chemins de fer, et les deniers reçus pour frais de port dans les États libres à l'est de la rivière Mississippi.

En consultant ces tableaux, on voit qu'il y a 14 états libres à l'Est du Mississipi. On peut les diviser en deux catégories suivant le nombre de milles de chemin de fer comparé avec leur population. Les sept états qui donnent la plus grande proportion sont le New-Hampshire, Vermont, le Connecticut, l'Ohio, Indiana, l'Illinois, et le Wisconsin. Entre ces deux catégories on peut établir les comparaisons suivantes :

	Sept Etats ayant le plus grand nombre de milles de chemins de fer comparativement à leur population.	Sept Etats ayant un nombre moindre de milles de chemins de fer comparativement à leur population.
Population en 1852.....	5,461,744	7,874,091
“ “ 1860.....	7,279,043	10,249,017
Augmentation par cent pour la population.....	33 28-100	33 55-100
Milles de chemins de fer en 1860	10,763	9,080
Milles de chemins de fer par 100,000 habitants.....	149½	89
Augmentation par cent des revenus de la poste en 1860 sur 1862, par 100,000 habitants.....	31 7-10	17 7-10
Revenus de la poste en 1862	1,029,163 49	2,401,939 13
“ “ 1860	1,806,561 27	3,586,787 03
Augmentation par cent des revenus de la poste.....	75 4-10	49 3-10

Il est facile de voir par le tableau comparatif ci-dessus que les chemins de fer du Canada devront donner de nouveaux revenus au département des postes ; il ne serait donc que juste qu'on accordât à la compagnie une compensation raisonnable.

Quelle que soit l'influence des chemins de fer sur le total des revenus de la poste pour un Etat entier, cette influence doit surtout se faire sentir dans les régions qui sont les plus immédiatement desservies par ces chemins de fer. Car, dans un relevé total, cette influence se trouve diminuée par les proportions des revenus dans les parties qui n'ont pas l'avantage des communications par chemin de fer. Il s'en suit que le service postal requis d'un chemin de fer augmentera beaucoup plus rapidement que les revenus de la poste dans un Etat.

Il y a aux Etats-Unis tant de chemins de fer qui se font concurrence les uns aux autres, sur les principales lignes, que le département des postes a facilement pu obtenir le transport des malles à un tarif beaucoup au-dessous de la valeur du service fait. Dans plusieurs cas, des lignes qui transportent la malle dans tout leur parcours ne regardent pas tant au prix qu'on leur accorde qu'à l'influence que le seul fait de transporter les malles leur donne sur les autres lignes aux yeux des voyageurs. Cette influence est très recherchée.

Entre Boston et New-York seulement, il y a cinq lignes qui se font concurrence pour le transport de la malle, et quatre entre la Côte de l'Est et les Etats du Nord-Ouest ; ces cinq lignes avec leurs embranchements conduisent aux principales villes de la Côte et à toutes les localités du Nord-Ouest.

Cet état de choses a réduit tellement les subventions accordées au chemin de fer pour le transport des malles que presque toutes les compagnies ont porté plainte. Sur leur parcours principal, les quatre grandes lignes allant de la Côte à l'Ouest sont payées comme suit : New-York Central, Erié et Pensylvanie Central, chacun \$200 par mille pour l'année ; le chemin de Baltimore et d'Ohio, \$300 par mille sur environ 220 milles de parcours, et \$200 sur le reste de la ligne. Sur les embranchements, ces lignes reçoivent de \$50 à \$150 par mille chaque année. Quelques-unes de ces lignes, peut-être même toutes, transportent les malles sans contrat et protestent que ce qu'on leur accorde est complètement insuffisant. En somme, elles reçoivent environ \$850 par mille pour chaque année de service.

De Washington à Baltimore, la subvention de \$300 par mille, de Baltimore à Philadelphie, \$375 par mille, de Boston à Albany, environ \$240 par mille.

Le service d'hiver se fait économiquement sur ces lignes si on compare avec ce qu'il coûte en Canada. Notre climat ajoute beaucoup aux dépenses, et il semble qu'on devrait tenir compte de cela.

Sur le chemin de fer Grand Tronc, le transport des voyageurs est peu considérable ; il ne serait donc que juste de compter pour moindre le produit du transport des voyageurs et d'accorder, pour le transport des malles, plus que sur toutes les autres lignes.

Ces faits devraient certainement être pris en considération en déterminant le chiffre de la subvention postale, surtout si on considère les services que la ligne rend au département des postes et qui lui donnent droit à une juste compensation.

Mais laissant de côté ces justes considérations et examinant les tarifs payés, dans des circonstances bien différentes aux Etats-Unis et où la concurrence et d'autres causes ont réduit le tarif à un chiffre beaucoup trop bas, il semble que \$250 ne serait qu'un prix fort raisonnable pour le service actuellement exécuté.

Les lignes des Etats-Unis ne transportent par jour qu'une malle qui se distribue à l'aller et au retour. Le Grand Tronc fait un service double de celui-là.

Le grand nombre de voyageurs sur les lignes des Etats-Unis requiert tous les trains nécessaires pour le service de la malle qui est transportée par des trains qui, sans cela, feraient le même trajet et avec la même vitesse. Pour le Grand Tronc, c'est la malle qui décide le trajet des trains, qui en fixe l'heure, le nombre et la rapidité, en sorte que le transport des voyageurs qui, aux Etats produit énormément devient ici une perte nette pour la compagnie.

Aux Etats, il n'est point nécessaire d'avoir de trains spéciaux pour le service des malles, c'est, sur le Grand Tronc, une dépense considérable qui vient s'ajouter encore à toutes les dépenses que nécessite le climat.

En face de ces considérations, et quel que soit le prix établi par la concurrence ou celui que les compagnies réclament, ce prix les rétribuera mieux que le double payé au Grand Tronc, et c'est, selon nous, ce que l'on devrait au moins accorder à cette ligne.

La construction de nouvelles grandes lignes aux Etats-Unis, a eu pour effet de diviser le service entre ces lignes et les anciennes qui aboutissent aux mêmes régions ; en général, la multiplication des lignes allège le service de chacune d'elles. Mais c'est le contraire pour le Grand Tronc du Canada. Aucune ligne rivale ne sera construite ; et toutes les lignes de prolongement qui pourront être construites ultérieurement ne feront qu'ajouter au service de cette ligne qui sera toujours la voie principale de communication.

Nous avons déjà vu, en évaluant à un chiffre très-réduit l'accroissement de la population du Canada, d'ici à 25 ans, que la moyenne de cet accroissement pour cette période sera de 71½ par cent sur la population actuelle, et que les communications postales croissent de 1.93 par cent lorsque la population augmente de 1 par cent.

Sans mettre en compte la large portion de cet accroissement qui retombera sur le chemin de-fer, non plus que la portion particulière du Grand Tronc, qui augmentera le service postal de la ligne dans une proportion beaucoup plus considérable, nous trouvons d'après ces chiffres que, dans 25 ans, le service postal sera 137 par cent plus considérable que maintenant.

En prenant toutes choses en considération, cette augmentation ne serait pas moindre de 200 par cent. Et il est plus que vraisemblable qu'elle atteindra ce chiffre et, selon toutes possibilités, qu'elle le dépassera considérablement.

138 par cent ajouté à \$250 par mille, donne..... \$595 par mille.

200 par cent, chiffre moindre que l'augmentation probable,

ajouté à \$250 par mille, prix beaucoup trop élevé pour

le service actuel, donne..... \$600 “

L'expérience des Etats-Unis nous démontre l'exactitude de ces faits. Examinons maintenant quelques particularités relatives au Canada, telles que la rigueur du climat, qui ajoute beaucoup aux frais du service pendant l'hiver, et la nécessité d'expédier un si grand nombre de trains de voyageurs, non pour les besoins de la compagnie mais pour l'avantage spécial du département des postes.

Au Canada, il en coûte en moyenne pour faire marcher les chemins de fer, 80 par cent des recettes brutes ; ce chiffre élevé provient du petit nombre des voyageurs et des dépenses du surcroît qu'entraînent la rigueur et la longueur des hivers. Le nombre de milles parcourus actuellement par les trains de voyageurs sur la ligne du Grand Tronc uniquement pour les besoins du département des postes et nullement pour ceux du service des voyageurs, s'élève en chiffres ronds à environ 16,000 milles par semaine. Le coût

moyen du parcours des trains, sans tenir compte de la détérioration de la route et du matériel roulant non plus que de l'intérêt du capital employé à la construction de la ligne, s'élève à plus de \$1 par mille. Mais la moyenne des recettes provenant du transport des voyageurs sur le chemin de fer Grand Tronc ne dépasse pas 75 cents par mille de parcours, ce qui cause à la compagnie une *perte nette* de 25 cents par mille sur chaque train qui transporte les malles. Cette perte monte à la fin de chaque année à \$250,000. La vérité est que le Grand Tronc n'est pas une ligne de voyageurs, et si la compagnie n'avait pas à remplir son contrat pour le transport des malles, elle n'aurait de trains que pour le jour, ce serait des trains mixtes portant des voyageurs et des marchandises et on les ferait marcher à petite vitesse. Ce serait le plan le plus économique que la compagnie pût adopter, mais qui ne répondrait pas aux besoins du service postal. Si la poste demande un service qui impose à la compagnie une perte journalière et annuelle si considérable pourquoi ne paie-t-elle pas un service nécessaire au public et qui développerait les communications postales en augmentant le revenu de la province ?

La compagnie du chemin de fer est obligée de fournir des chars spéciaux, qui coûtent considérablement et ne peuvent servir autrement que comme chars-poste ; elle doit fournir le chauffage et l'éclairage de ces chars et transporter pour rien les employés de la poste dont les places, au prix ordinaire, représentent de \$50,000 à \$60,000 par année. En cas d'accident, la compagnie est exposée à payer de lourdes indemnités à ces employés comme pour les autres voyageurs. En outre, la compagnie est obligée de donner des billets bons pour l'année, et divers autres billets gratuits aux inspecteurs et à d'autres employés du département des postes, en sorte qu'on peut affirmer sans crainte qu'au taux ordinaire, le total du prix des places des personnes qui voyagent gratuitement pour le service de la poste représenterait *au moins* \$100,000 par année.

Examinons maintenant les dépenses additionnelles qu'il faut subir pour faire marcher les trains pendant l'hiver avec un climat aussi rigoureux que celui du Canada. Pendant 5 mois de l'année, la route est comme une masse solide de roc et n'offre absolument aucune élasticité. La rigueur du froid rend tout le mécanisme des locomotives et des chars aussi cassant que du verre, et il se brise souvent au seul contact de la route. Pour la même raison, les rails éclatent souvent comme du verre sur une grande étendue, en outre la détérioration qu'ils éprouvent chaque hiver fait qu'ils durent beaucoup moins que dans les autres pays.

Du 1er décembre 1861 au 31 mars 1862, 4461 rails (représentant une longueur de 10 milles) se sont brisés sur le Grand Tronc ! En outre, la grande quantité de neige obstrue souvent la ligne sur une longueur de plusieurs centaines de milles et à une hauteur de six ou sept pieds. Il faut alors des locomotives additionnelles pour faire passer les chasse-neige, et de plus souvent des armées d'ouvriers pour enlever les plus gros monceaux de neige et pour mettre à jour les rebords et la surface des rails après le passage du chasse-neige.

Et quelle somme les directeurs de la poste veulent-ils accorder pour un service comme celui-là qui augmente tellement les revenus du département et offre de si grands avantages au public ; on a déjà vu que les dépenses de la compagnie, sans tenir compte de la détérioration du matériel ni de l'intérêt de son capital, dépassent \$1 par mille pour les trains qui transportent la malle.

Eh bien ! la poste ne veut accorder que 6 ou 7 cents par mille, c'est-à-dire, moins de la quatorzième partie des dépenses nettes encourues.

Pour chaque train le service seul de la locomotive coûte 30 cents par mille de parcours. Et, dans ce calcul, il n'est pas tenu compte des dépenses provenant des trains spéciaux qui sont expédiés une fois par semaine de Montréal à Portland (295 milles) pendant l'hiver, et de Montréal à Québec (169 milles) en été pour établir la correspondance avec les vapeurs qui partent pour l'Europe. Mentionnons encore les trains spéciaux de Portland ou de Québec, lorsque les vapeurs n'arrivent pas à temps pour correspondre avec les trains ordinaires de la compagnie.

Après avoir sommairement expliqué le service qui se fait aux États-Unis et les prix qu'on y paie, après avoir indiqué certaines particularités du service du Canada, il nous reste à examiner ce qui se pratique en Angleterre.

Dès l'année 1858, la législature déclara, dans un acte ayant spécialement trait au transport des malles par le chemin de fer, que dans le cas où la compagnie et le départe-

ment des postes ne pourraient s'entendre pour le montant de la subvention, le montant en serait fixé par des arbitres.

C'est ainsi que, dans presque tous les cas, ces différends ont été réglés.

Ainsi, sur le chemin de fer de Chester et Holyhead, qui a 85 milles de long, et sur lequel se trouve le pont tubulaire qui traverse le détroit de Menai, et dont il a été question plus haut, le département des postes paie, par année, £30,000 c'est-à-dire \$355= \$1,775 par mille de chemin de fer. On a accordé ce prix en raison de ce qu'à coûté la construction du pont de Menai.

Sur la ligne de New-York et Berwick, on paie 3s. par mille de parcours des trains qui portent la malle.

Sur le chemin de Londres et du Nord-Ouest, pour 8,000 milles par semaine, on paie £49,000 par année, c'est-à-dire, environ 2s. 4d. par mille de parcours.

Sur la ligne de Londres à Douvres, on paie 2s. 3d. par mille de parcours.

Ces deux dernières lignes sont celles d'Angleterre qui transportent le plus de voyageurs, et c'est en cette considération qu'on a cru devoir leur accorder une moindre subvention.

Voici quelques-uns des prix qu'on accorde en Irlande où la population n'est pas aussi compacte et où, par conséquent, le produit du transport des voyageurs est moins considérable.

	s.	d.	
Drogheda et Dundalk.....	4	0	par mille.
Dublin et Drogheda.....	2	10½	“
Dundalk et Enniskillen.....	3	2	“
Dublin et Cork.....	2	9	“
Dublin et Galway.....	3	0	“

La moyenne de ces prix est environ 3s. 2d. par mille.

En Irlande le transport des voyageurs est beaucoup plus considérable qu'en Canada, et les frais sont beaucoup moindres parce que le climat est moins rigoureux. Les chemins de fer irlandais produisent un certain intérêt sur le capital qu'ils ont coûté et reçoivent de plus, pour le transport des malles 3s. 2s. En Canada, où les chemins de fer font à peine leurs frais, et où les dépenses sont beaucoup plus considérables, le département des postes ne veut payer que 7c. ou 3½d. par mille, c'est-à-dire, environ la 11ème partie de ce qu'on paie volontiers en Irlande.

En suivant le tarif irlandais de 3s. 2d. par mille de parcours, le Grand Tronc devrait recevoir £131,716 par année ou environ \$760 par mille. Et, en bonne justice, il faudrait encore ajouter une compensation en considération du petit nombre de voyageurs, des frais extraordinaires que la rigueur du climat occasionne, et du coût énorme du pont Victoria.

Pour terminer, nous rappellerons ici les vues exprimées en parlement lorsque fut passé, le 30 mai 1849, un acte qui offrait des grands avantages aux personnes qui voudraient avancer des fonds pour la construction d'un grand tronç de chemin de fer traversant la province; voici quel était le préambule de cet acte :

“ Attendu que de nos jours les moyens de communication rapide et facile par les chemins de fer entre les principaux centres de populations et de commerce de tout pays et ses parties les plus reculées, sont devenus non seulement avantageux mais encore essentiels à son avancement et à sa prospérité : et attendu que l'expérience a fait voir que, quoiqu'il en soit à cet égard dans les pays bien établis, peuplés et riches, l'assistance du gouvernement est nécessaire dans les pays nouveaux et peu peuplés, et dans lesquels les capitaux sont rares, et peut être accordée avec sûreté pour la construction de chemins de fer d'une étendue considérable ; et que le moyen d'accorder cette assistance est de donner aux compagnies qui entreprennent la construction de chemins de fer d'une certaine longueur, après avoir été incorporés par la législature et par conséquent avec son approbation, l'avantage de la garantie du gouvernement moyennant des conditions et des restrictions convenables pour les emprunts faits par ces compagnies, pour les mettre en état de compléter leur entreprise.

Et l'acte décrète ensuite :

“ Que la somme sur laquelle l'intérêt sera ainsi garanti ne sera pas plus considérable que celle qui aura été dépensée par la compagnie avant que la garantie soit donnée, et sera

suffisante pour compléter son chemin convenablement, et à la satisfaction des commissaires des travaux publics.”

Le parlement et la population du Canada étaient donc, à cette époque, tellement convaincus des avantages qu'ils devaient retirer d'une ligne de tronc de chemin de fer, qu'ils ne désiraient que trop vivement fournir la moitié du montant requis pour sa construction.

Et les convictions mûries de la population et de la législature du Canada furent de nouveau, après ample réflexion, délibérément enrégistrées deux ans plus tard, lorsque le 30 août 1861, il fut passé un acte dont le préambule était en partie comme suit :

“ Attendu qu'il est de la plus haute importance pour le progrès et le bien-être de cette province, qu'une ligne de Grand-Tronc de chemin de fer soit construite dans toute sa longueur.”

Et la cinquième clause de cet acte est comme suit :

“ Et qu'il soit statué que si les fonds nécessaires pour la construction de la ligne de Grand-Tronc de chemin de fer mentionné dans la section précédente ne sont pas obtenus par la voie d'emprunts sous l'autorité et la garantie du parlement du Royaume-Uni, ou avancés à titre de prêt à cette province sous la dite autorité, alors la dite ligne de Grand-Tronc de chemin de fer ou toute partie d'icelle qui ne sera pas construite au moyen de fonds ainsi obtenus ou avancés comme susdit, pourra être construite avec des fonds dont la moitié sera réalisée sur le crédit du fonds consolidé du revenu de cette province ; pourvu que l'autre moitié ait été souscrite par des corporations municipales dans cette province.”

On considérait donc qu'il était tellement important d'assurer la construction d'un Grand-Tronc de chemin de fer, qu'en 1849 on offrait de fournir la moitié du capital sur les fonds de la province, et qu'en 1851 cette offre fut étendue de manière à permettre aux municipalités qui se trouvent le long du chemin de trouver l'autre moitié sur leur crédit. Si ce projet eût été réellement mis à exécution, comme on se le proposait alors, le Canada aurait eu à pourvoir à tous les frais de construction du chemin de fer Grand-Tronc sur ses seules ressources.—Profitant de la prospérité de marché monétaire anglais en 1853, en face du brillant rapport du Gouverneur-Général du Canada annexé au prospectus, sur la promesse officielle que les placements rapporteraient un intérêt considérable, et que toutes les transactions se feraient sur la garantie de la province du Canada. Les ministres d'alors obtinrent facilement en Angleterre des souscripteurs de toutes les classes, et grâce aux promesses (non tenues depuis) qu'ils firent aux particuliers ils ont évité à la province des dépenses considérables dont elle s'était solennellement rendue responsable par plusieurs actes du parlement.

La province, tout en retirant des bénéfices énormes des dépenses qui furent faites s'est délivrée d'un lourd fardeau qu'elle a rejeté à l'étranger, sur des particuliers qui n'avaient avancé des fonds que, conformément aux termes du prospectus, “ *sur la garantie de la province du Canada.*”

Laissant de côté, pour le moment, l'acte de 1851, qui disait que tous les frais de construction de la ligne seraient couverts par le crédit Canadien, voyons quelle serait aujourd'hui la position du Canada si l'acte de 1849, qui engageait le crédit de la province *pour la moitié de ces frais* avait été mis à exécution.

En chiffre ronds la ligne du Grand-Tronc a coûté £12,000,000 sterling, dont la moitié est £6,000,000 qui portent annuellement £360,000 d'intérêt. Mais le Canada n'a dépensé en réalité que £3,112,500, qui représentent un intérêt annuel de £186,750. En sorte que le Canada économise chaque année non moins de £173,250, et échappe à la responsabilité d'un capital de £2,887,500, tandis que les particuliers d'Angleterre qui ont engagé leurs fonds pour un montant de £9,000,000 sterling, ne reçoivent et ne recevront d'ici à quelque temps aucun intérêt sur ce malheureux placement.

Ce n'est donc que justice de demander à des arbitres de régler cette affaire. Et ces arbitres devront se rappeler que la bonne foi du Canada est ici engagée, et que la compagnie ne demande qu'un juste paiement des importants et indispensables services qu'elle ne cesse de rendre aux intérêts de la province.

Le mémoire suivant qui contient sous les points principaux d'un document plus détaillé, portant la date du 21 avril, a été dressé par M. Brooks et placé entre les mains de 'hon. M. Moffatt :

COURTES CONSIDÉRATIONS SUR LE SERVICE POSTAL.

ANCIEN TARIF DE LA SUBVENTION.

Le tarif peu élevé d'après lequel le gouvernement a jusqu'à présent payé la compagnie, pour le service postal fut fixé dans les circonstances suivantes : on n'avait pas découvert alors que les profits promis aux propriétaires par la province lorsqu'elle les autorisa à construire le chemin de fer n'étaient qu'un vain leurre ; la compagnie n'avait pas encore acquis par une triste expérience qu'il était d'une importance majeure pour elle d'être libéralement rétribuée pour ses services, et qu'elle ne pouvait supporter des pertes en vue de ses profits par ailleurs ; alors aussi la compagnie n'avait point étudié les détails du fonctionnement de la ligne et n'était préoccupée que de sa construction.

On ne devrait donc considérer ce tarif si peu élevé que pour arriver à une compensation plus équitable.

LIGNES DES ETATS-UNIS.

Toutes les lignes principales aux Etats-Unis, depuis la côte de l'Atlantique jusqu'à l'ouest, transportent les malles et se font concurrence les unes aux autres pour obtenir le transport. Le service de la poste se fait généralement pendant le jour à l'exception de quelques sacs qui sont expédiés la nuit par des trains portant un grand nombre de passagers. Chaque train ne distribue qu'une malle par jour.

Voici comment sont payées ces différentes lignes, mais toutes protestent que les prix accordés sont trop peu élevés :—

New-York Central	\$200
Erie	200
Pensylvanie Central.....	200
Baltimore et Ohio, (moyenne).....	250

Total.....\$850 p. mille.

Le Grand Tronc est au Canada ce que ces quatre lignes sont pour la partie des Etats-Unis qui s'étend au nord entre l'Océan Atlantique et la vallée du Mississipi. Tout le service postal du Canada, au lieu d'être, comme aux Etats-Unis, divisé entre quatre lignes, est fait par une seule, et ce service augmente de 200 par cent au moins tous les dix ans. La justice voudrait donc que le Grand Tronc fût payé en proportion de ces quatre lignes réunies, en tenant compte de plus du coût énorme du pont Victoria et des dépenses extrêmes que nécessite la rigueur du climat du Canada.

LIGNES D'IRLANDE.

La population et le commerce de l'Irlande, bien que plus considérables que ceux du Canada, fournissent un meilleur terme de comparaison que toute autre partie du Royaume-Uni.

En Irlande, les chemins de fer rapportent un certain intérêt à leurs propriétaires. En Canada, cet intérêt est nul. En Irlande, le nombre des voyageurs est beaucoup plus considérable qu'en Canada.

En Irlande, le prix payé pour le transport des malles par le chemin de fer, sur les 5 principales lignes est, en moyenne, de 3s. 2d. par mille.

Ce tarif appliqué aux trains qui transportent les malles sur le chemin de fer Grand Tronc donnerait une moyenne de \$760 par année pour chaque mille de la ligne.

A ce chiffre, il faudrait encore ajouter la compensation pour la construction du pont Victoria et pour la rigueur du climat du Canada.

PONT VICTORIA.

La construction du pont Victoria a fait de Montréal le centre commercial du Canada, en reliant directement cette ville à toutes les parties des Etats-Unis, et ouvrant un débouché direct sur l'Atlantique à Portland, et plus tard à Halifax sur le territoire Britannique. Les besoins du commerce n'exigeaient point, d'ici encore à plusieurs années, la construction de ce pont. Mais pour le service postal pour la commodité des voyageurs, pour assurer la

suprématie commerciale de Montréal et rendre plus rapide et plus économique le transport des produits du Haut-Canada, le pont Victoria devait offrir et a déjà fourni au commerce du Canada des avantages considérables.

On ne trouve dans le monde entier qu'un seul pont qui puisse être comparé à celui-là, c'est le grand pont tubulaire qui traverse le détroit de Menai, près de Holyhead. Ce pont a été construit pour raccourcir le trajet entre l'Angleterre et l'Irlande; il a coûté un peu moins de £1,000,000 sterling.

Le chemin de fer dont il fait partie est la ligne principale de communication entre l'Angleterre et l'Irlande, et fait un trafic considérable.

Toutefois, ce pont avait coûté une somme si considérable que le gouvernement Anglais accorda à la ligne, qui a 85 milles de long, £30,000 sterling par année pour le service de la malle, ce qui fait \$1,775 par mille; sur ce montant, à peine £10,000 par année représentent une subvention raisonnable pour le service postal sur 85 milles de chemin de fer et, par suite, les £20,000 qui restent sont spécialement appliquées à former une compensation pour la construction du pont de Menai. Le pont Victoria a coûté une moitié de plus que le pont de Menai et aurait droit au moins à une compensation de £30,000 sterling par année, pour les avantages qu'il offre au service postal du Canada.

CLIMAT.

La rigueur extrême du climat du Canada contribue beaucoup à augmenter les frais du fonctionnement de la ligne pendant l'hiver.

Il tombe plus de neige ici que dans aucune autre partie du continent américain traversée par un chemin de fer, il en résulte des frais considérables pour assurer le parcours des trains.

L'hiver dernier, sur un seul trajet de 150 milles, on a calculé qu'on avait enlevé de dessus la voie plus de 2,000,000 de verges cubes de neige.

Avec une telle quantité de neige, les locomotives ne peuvent mettre en mouvement qu'un poids assez faible, d'où il résulte qu'il faut quelquefois deux et même trois locomotives au lieu d'une.

Durant cette saison, la voie se dégrade aussi considérablement.

Des locomotives spéciales avec chasse-neige sont souvent nécessaires pour débayer la ligne. Des locomotives et des trains entiers déraillent fréquemment par l'effet de la neige ou du bris des rails, ce qui occasionne des réparations très-coûteuses.

GARANTIE DU GOUVERNEMENT.

La garantie semi-officielle du gouvernement Canadien annexée au prospectus attrayant de la compagnie du Grand Tronc, a induit à souscrire pour des sommes considérables certaines personnes qui souffrent aujourd'hui beaucoup de la perte de leurs capitaux; tandis que ces particuliers ne reçoivent sur leur placement ni intérêt ni capital, le Canada retire de la construction de la ligne tous les avantages commerciaux qu'il en attendait, voit ses ressources se développer, et ses terres augmenter de valeur à un montant beaucoup plus considérable que le coût de la construction de la ligne. Les capitalistes n'ont-ils pas droit d'espérer que le pays qui retire tant d'avantages de l'emploi de leurs capitaux paiera libéralement la compagnie pour tous les services qu'on exige d'elle? Ils doivent l'espérer s'ils considèrent surtout que le gouvernement avait d'abord l'intention de fournir tout le capital, comme cela s'est fait dans presque toutes les autres colonies, que grâce à son prospectus il a économisé les trois-quarts de la somme et n'a perdu aucun des bénéfices. Il faut aussi considérer que cette grande voie de communication en développant le service postal fournira à la province le montant de la subvention et augmentera en outre considérablement les revenus de la province.

M. Brooks a soumis aussi le tableau suivant, indiquant le montant par mille payé par le gouvernement des Etats-Unis pour le transport des malles sur les principales lignes pendant l'année expirant au 30 juin 1861; c'est le dernier relevé publié par le gouvernement Américain :

Paiements pour le transport des malles aux Etats-Unis—30 juin 1861.

TERMINI.	MILLES.	TARIF PAR MILLE	
	No.	\$	cts.
MAINE.—De Portland à Portsmouth, N. H.....	52	150	72
NEW HAMPSHIRE.—De Concord à Lowell, Mass.....	50	150	00
MASSACHUSETTS.—De Boston à Portsmouth, N. H.....	54	154	00
De Boston à Lowell.....	27	150	00
Boston à Fitchburg.....	52	153	86
Boston à Worcester.....	45	343	75
Boston à Providence, R. I.....	46	150	00
Worcester à Albany, N. Y.....	55	325	56
	103	175	00
RHODE ISLAND.—De Providence à Stonington, Ct.....	50	150	00
CONNECTICUT....De New Haven à Springfield, Mass.....	64	275	00
De New Haven à New-York.....	76	343	75
NEW YORK.—De New-York à Dunkirk.....	460	200	00
De New-York à Albany.....	144	225	00
Albany à Buffalo.....	298	200	00
Albany à Troy.....	7	150	00
Syracuse à Rochester.....	104	200	00
Rochester aux chutes de Niagara.....	76	150	00
Buffalo à la frontière.....	69	200	00
NEW JERSEY.—De New-York au Nouveau-Brunswick.....	36	375	00
Du Nouveau-Brunswick à Philadelphie.....	54	375	00
PENNSYLVANIA.—De Philadelphie à Pittsburg.....	357 ⁵ / ₈	200	00
De Sunbury à Williamsport.....	40	150	00
Williamsport à Elmira.....	77	150	00
Northville à Erié.....	20	200	00
MARYLAND.—De Baltimore à Philadelphia.....	102	300	00
De Baltimore à Sunbury.....	86	200	00
	55	150	00
Baltimore à Wheeling, Va.....	179	300	00
Baltimore à Washington, D. C.....	201	300	00
Baltimore à Washington, D. C.....	40	300	00
OHIO.—De Belair à Columbus.....	137 ⁷ / ₈	200	00
De Pittsburgh, Pa. à Chicago, Ill.....	469 ¹ / ₂	200	00
Erié, Pa. à Cleveland.....	96	225	00
Cleveland à Wellsville.....	59 ³ / ₄	150	00
Columbus à Cleveland, Ohio.....	138	210	86
Columbus à Xenia.....	55	225	00
Galion à Union City.....	119	150	00
Toledo à Cleveland.....	114	200	00
Cincinnati à Dayton.....	60	150	00
Cincinnati à Springfield.....	65	225	00
Dayton à Toledo.....	149	150	00
MICHIGAN.—De Détroit à Chicago, Ill.....	232 ¹ / ₂	150	00
De Toledo à Chicago.....	242	150	00
INDIANA.—De Indianapolis à Lafayette.....	65 ⁵ / ₈	150	00
De Cincinnati à Illinoistown.....	341	225	00
Jeffersonville à Indianapolis.....	50	150	00
Union City à Indianapolis.....	85	150	00
ILLINOIS.—De Dunleith à Cairo.....	112	150	00
MISSOURI.—De St. Louis à Sedalia.....	125	150	00
	64	150	00
De St. Louis à la ville de Macon.....	170	150	00
TENNESSEE.—De Nashville à Chattanooga.....	153	200	00
De Knoxville à Goodson.....	130	200	00
Knoxville à Dalton et Chattanooga.....	140	200	00
Jackson à Columbus.....	87	175	50
CALIFORNIA.—De la ville de Sacramento à Folsom.....	22	100	00

NOTE.—La moyenne de la subvention pour service postal sur les 6,612 milles ci-dessus, est d'environ \$200.31 par mille de parcours.

M. Brooks donnait aussi par écrit à l'honorable M. Moffatt les détails suivants sur le chemin de fer d'Hannibal et de St. Joseph, dans le Missouri; le prix convenu entre la compagnie et le département des postes pour le transport des malles fut fixé d'après le rapport d'où le tableau ci-dessus est extrait :

“ La subvention payée pour le service postal sur le chemin de fer d'Hannibal et de St. Joseph, qui a 206 milles de long, et qui va d'Hannibal à St. Joseph, dans l'Etat de Missouri, se monte à un peu plus de \$260 par année et par mille, pour une malle qui est distribuée sur la ligne à l'aller et au retour, la compagnie étant obligée en outre de transporter par un autre train s'il y en a un, des sacs contenant les dépêches à destination des points extrêmes de la ligne. Mais souvent le service des voyageurs n'exige point ce train supplémentaire, et il n'y a qu'un train pendant le jour pour le service local.”

Le tableau suivant indique le poids et le volume des chars-poste qui font le trajet sur la ligne du Grand Tronc, qui ont été construits pour le service spécial de la poste, et qui ont coûté à la compagnie environ £20,000 sterling :

CHEMIN DE FER GRAND TRONC.

DETAILS RELATIFS AUX CHARS-POSTE.

No.	Poids approximatif.	Volume.	Volume du char-poste.	Poids approximatif de l'ameublement du char-poste.	Poids de la portion de char occupée par la poste.
1	27,800 lbs.	2,277	512	400 lbs.	7,250 lbs.
2	27,800	2,277	512	400	7,250
3	27,800	2,320	417	400	5,880
4	27,800	2,320	417	400	5,880
5	27,800	2,320	417	400	5,880
6	27,800	2,320	417	400	5,880
7	27,800	2,320	417	400	5,880
8	38,820	2,886	866	625	13,356
9	38,820	2,886	866	625	13,356
10	27,800	1,862	1,064	1,400	14,600
11	27,800	1,862	1,064	1,400	14,600
12	27,800	1,862	1,064	1,400	14,600
13	27,800	1,862	1,064	1,400	14,600
14	27,800	1,862	1,064	1,400	14,600
15	27,800	1,862	1,064	1,400	14,600
16	27,800	2,012	853	400	9,533
17	27,800	1,721	1,024	1,400	17,240
18	27,800	1,862	1,064	1,400	14,600
19	27,800	1,862	1,064	1,400	14,600
20	27,800	2,277	512	400	7,250
21	27,800	2,277	512	400	7,250
22	27,800	2,277	512	400	7,250
23	27,800	2,277	512	400	7,250
24	27,800	2,277	512	400	7,250
25	27,800	2,277	512	400	7,250
26	27,800	2,277	512	400	7,250
27	27,800	2,249	643	400	7,250
28	27,800	2,230	651	400	9,533
29	27,800	2,230	651	400	9,533
30	27,800	2,230	651	400	9,533
31	38,820	2,886	866	1,600	14,006
32	38,820	2,886	866	1,600	14,006
33	38,820	2,886	866	1,600	14,006
34	38,820	2,886	866	1,600	14,006
35	38,820	2,886	866	1,400	13,873
36	38,820	2,886	866	1,400	13,873
	088,960	82,749	26,606	30,650	384,554
	Poids moyen 30,248 lbs.	Volume moyen de chaque char 2,298 pds. cubes.	Volume moyen de chaque char, 739 pds.	Poids moyen de l'a- meublement 851 lbs.	Poids moyen 10,682 lbs

Le tableau suivant indique le parcours sur les différentes divisions de la ligne des trains qui transportent la malle, il fait voir aussi les cas où les malles sont transportées dans un char spécial, et ceux où on n'emploie pas de char de cette espèce :

CHEMIN DE FER GRAND TRONC.

TABLEAU indiquant le parcours hebdomadaire des trains qui transportent les malles provinciales, avec ou sans chars-poste.

District.	Destination ou point de départ.	No. de voyage par semaine.	Avec char-poste.	Sans char-poste.	Total.	
Ouest	De Toronto à London	24	1452	1452		
	do	12	960	.....	
	do	12	.....	1056	
		48	2412	2508		4920
Central.....	De Montréal à Toronto	36	7992	.....	7992
Est.	De Montréal à la frontière	24	3048	.....	
	do	24	2028	1590		
	do	12	756	.....	
		60	5832	1590		7422
			TO TAL.			
		No. de voyage par semaine.	Sans char-poste.	Avec char-poste.	Grand Total.	
		144	16236	4098	20,334	

31 juillet 1862.

Maintenant que la commission d'arbitrage a été dissoute par ordre du gouvernement, ce tableau se complète par la lettre suivante écrite par M. Brooks, arbitre de la compagnie appelé à donner son opinion sur le montant de la subvention postale qu'on devrait accorder à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc :

MONTREAL, le 30 juillet 1862.

CHER MONSIEUR,—Les travaux des arbitres dans la question de la subvention postale ayant été subitement suspendus par ordre du gouvernement du Canada, je crois de mon devoir de vous informer des démarches que j'ai faites en cette circonstance, et de vous communiquer les papiers que j'ai soumis à l'autre arbitre. J'ai eu plusieurs conférences avec M. Moffatt, et je lui ai soumis les papiers que je vous adresse ci-joints, et dont voici la liste :

Rapport principal sur la question, daté du 21 avril 1862.

Copie d'une lettre de M. Watkin à M. Brooks, à la date du 18 octobre 1861.

Parcours des trains qui transportent la malle à la date du 5 octobre 1861.

do do à une date plus récente.

Copie d'une lettre de M. Shanly à M. Watkin, à la date du 19 octobre 1861.

do M. Alley à M. Watkin, do 3 octobre 1861.

do M. Watkin à M. Alley, do 5 avril 1862.

Considérations sur le service postal.

Paiements pour le service postal sur les différents chemins de fer des Etats-Unis.

Détails du service postal du *New-York Central*.

Détails des dimensions et du poids des chars-poste sur le chemin de fer Grand Tronc.

Tableau du parcours des trains et des frais d'exploitation pour l'année expirant au

30 juin 1861.

Tableau, par mille, des recettes provenant du transport des voyageurs, pour l'année expirant au 30 juin 1861.

Lettre de M. Brooks à M. Moffatt, en date du 21 mai 1862.

Lettre de M. Brooks à M. Moffatt, en date du 7 juin 1862.

Vous observerez que dans les papiers soumis aucun n'est relatif à la fixation d'une somme pour le service postal: J'ai exprimé verbalement à M. Moffatt mon opinion que pour le service régulier et extra tel qu'indiqué dans notre lettre à M. Watkin, à la date du 24 mai dernier, et sur laquelle la subvention devait être fixée, on ne devait pas accorder moins de \$300 par mille mesuré sur la partie de la ligne qui se trouve en Canada, et que ce prix devrait s'appliquer à la partie de la ligne qui est en dehors des limites de la province.

Je dois aussi vous dire que, considérant combien il est important pour la compagnie de voir régler cette affaire au plus tôt, j'aurais peut-être accepté \$250 par mille, mais je n'aurais osé prendre sur moi d'aller au-dessous de cette limite, en raison des difficultés que rencontre la compagnie dans l'exécution de ce service, et des nombreux services extra qu'on exige d'elle.

Je suis, monsieur, etc.,

(Signé),

J. W. BROOKS.

C. J. BRYDGES, écuyer,
Directeur-gérant du chemin de fer Grand Tronc,
Montréal.

Projet d'une lettre à M. Brooks en réponse à un exposé de la question faite par lui au nom de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc :

Après avoir examiné avec soin la question soumise à vous et à moi, comme arbitres, relativement au montant de la subvention que le gouvernement doit accorder à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour le transport des malles, je viens vous soumettre mon opinion et je m'estimerai heureux si nous pouvons nous réunir la semaine prochaine pour discuter les points sur lesquels nous ne serions pas d'accord.

Je vous ferai observer d'abord que l'histoire de l'entreprise du chemin de fer Grand Tronc, telle qu'exposée par la compagnie, me semble étrangère à la question dont il s'agit, question purement commerciale et qui ne consiste qu'à déterminer la valeur d'un certain service, valeur que l'on peut fixer en comparant les services analogues faits dans d'autres parties de ce continent.

Les comparaisons établies dans le même document avec le service exécuté par quelques chemins de fer Anglais, ne peut que difficilement s'appliquer aux lignes Canadiennes, tant les besoins du Royaume-Uni diffèrent de ceux de notre pays et des États avoisinants.

D'après notre lettre en date du 23 mai, adressée au maître-général des postes et à la compagnie, les services que le gouvernement attend de la compagnie du Grand Tronc sont de trois sortes, savoir :

Premièrement. Le transport des malles par un train régulier de voyageurs, au moins une fois par jour, aller et retour, sur toute la ligne; les employés du département des postes voyageant pour les besoins du service doivent avoir places gratuites.

Secondement. Le transport des malles anglaises aux vapeurs de la compagnie océanique de Montréal et de ces vapeurs à leur arrivée à Québec en été, à Portland en hiver, y compris le service d'un train spécial à certaines conditions.

Troisièmement. Le transport des malles entre les stations de chemins de fer et les bureaux de poste à des distances n'exécédant pas un mille, excepté lorsque certains des officiers principaux sont spécialement désignés; le maître-général des postes ayant le droit de déterminer à combien de stations le long de la ligne et sur une distance déterminée la compagnie devra faire ce service.

On ne peut exactement fixer, selon moi, la subvention convenable pour le premier de ces services qu'en évaluant, avec une approximation aussi faible que possible, le nombre de milles parcourus chaque année par les trains qui transportent la malle, et le tarif que l'on doit raisonnablement payer par mille.

Relativement à la première de ces deux questions, je constate que, d'après le service établi depuis longtemps sur le Grand-Tronc, la compagnie doit fournir un train quotidien de voyageurs, aller et retour, sur toute la ligne, avec un train mixte passant tous les jours sur les différentes sections de la ligne, aller et retour, excepté sur les sections de la Rivière du Loup et de Sarnia, où il n'y a généralement qu'un train dans 24 heures.

Cet arrangement permet au bureau de poste d'expédier journellement (les dimanches exceptés) deux malles sur toutes les parties de la ligne pendant toute l'année, excepté sur les deux sections ci-dessus mentionnées, ce qui donne en chiffres ronds le montant de 975,000 milles par année, qui excède de très peu le chiffre réel.

En cherchant à évaluer le tarif par mille, j'ai consulté un tableau du service postal et des subventions accordées dans neuf des principales compagnies des États-Unis, parmi lesquelles se trouvent les compagnies du "New-York Central," d' "Erié," de "l'Hudson," de "l'Atlantique et du St.-Laurent" et de "Boston et Worcester," et j'ai aussi constaté que la moyenne des subventions accordées à ces neuf chemins de fer pour le transport des malles est de 10 37/100 cents par mille de parcours, y compris le service sur la ligne lorsque la distance des stations aux bureaux de poste ne dépasse pas un quart de mille.

Je ne saurais dire quelle est la valeur du service des bureaux de poste intermédiaires ainsi limité, mais sans aucun doute cette valeur doit former un item important dans les frais d'exploitation des lignes les plus importantes. En la fixant à dix pour cent de la valeur totale du service de la malle et en prenant la moyenne des subventions sur les neuf chemins de fer sus-mentionnés, on obtiendrait \$31,800 comme montant de la subvention totale pour le service des bureaux de poste intermédiaires, ce qui donnerait environ \$3,500 pour chaque ligne, et à peu près (négligeant les fractions) en comptant un cent. "service intermédiaire" pour 9 37/100 cents. "service de la ligne," la moyenne totale serait, comme on l'a dit plus haut, 10 37/100 cents. par mille de parcours sur les principales lignes, * comme aux États-Unis.

La manière dont le service se fait aux États-Unis le rend plus coûteux qu'au Canada. Là toutes les malles sont transportées par des trains réguliers de voyageurs, qui marchent à grande vitesse, tandis qu'ici la moitié du service se fait par des trains mixtes qui ne sont que des trains de marchandise avec des chars pour les voyageurs et pour la poste (pas toujours ces derniers), et qui ne marchent qu'à une vitesse variant de douze à quatorze milles par heure.

D'un autre côté il faut songer que pendant les cinq ou six mois que dure l'hiver Canadien l'exploitation du Grand Tronc coûte beaucoup plus que celle de la plupart des chemins de fer cités plus haut. Toutefois cette observation ne s'applique qu'aux portions de la ligne qui se trouvent à l'est de Kingston. Plus à l'ouest, l'hiver Canadien influe moins sur le chemin de fer que les hivers de New-York nord, du Maine et du New-Hampshire, qui sont du nombre des États où j'ai été chercher des points de comparaison pour fixer la valeur du service par mille de parcours. Il serait peut-être juste (en traitant largement la question) de dire que la rigueur du climat sur une si grande portion du parcours du Grand Tronc donne à la compagnie le droit d'avoir une subvention postale équivalente à celle de certaines lignes des États-Unis qui font un service beaucoup plus compliqué.

Je pense donc que 9 37/100 cents par mille pour le service régulier des trains de la malle (non compris le service intermédiaire) est un chiffre raisonnable de la subvention postale que le gouvernement Canadien doit accorder à la compagnie du Grand Tronc pour le transport des malles.

Dans son exposé la compagnie se plaint hautement de ce que les malles Canadiennes soient confiées aux soins d'agents du gouvernement, tandis qu'aux États-Unis les malles sont expédiées dans des sacs confiés aux soins des employés du chemin de fer; la compagnie dit aussi que si les agents payaient leurs places, le total représenterait une somme fort considérable. Je ne crois pas qu'on puisse admettre cet item comme élément de calcul dans la détermination de la subvention postale. Le poids des lettres et paquets confiés à la poste, et transportés sur la ligne du Grand Tronc, en y ajoutant le poids de l'agent, ne donne qu'un chiffre insignifiant si on le compare avec ce qui est transporté sur les principales lignes avec lesquelles j'ai établi des comparaisons. Il ne s'agit en somme que d'une question d'espace, et si le gouvernement envoie là un agent, il me semble que ce n'est qu'à pour éviter à la compagnie de grands risques et une grande responsabilité.

* Mots illisibles.

Examinons maintenant la correspondance avec les " vapeurs océaniques " dont il est parlé dans la quatrième et cinquième clause de notre lettre du 23 mai. A ce sujet, j'ai constaté que le compte présenté au département des postes par la compagnie s'est élevé, en moyenne, à \$3,800 par trimestre, du mois d'octobre 1859 au mois de janvier 1862, y compris tout le service sur la ligne du St. Laurent et de l'Atlantique, pour la correspondance avec les vapeurs Canadiens à Portland, les trains express employés à cet effet étant payés à raison de deux piastres par mille. Je serais disposé à accepter la moyenne ci-dessus ou, en chiffres ronds, \$4,000 par trimestre, ce qui donnerait \$16,000 pour la subvention annuelle.

Considérons en troisième lieu la subvention pour le service des bureaux de poste intermédiaires.

On peut s'attendre à ce que le département des postes ne manquera pas de se prévaloir de l'avantage qui lui a été accordé d'exiger ce service de la compagnie à toutes les stations qui se trouvent sur la ligne. (La limite d'un mille de distance ne devra s'appliquer à aucun cas non-mentionné dans notre lettre.) Or j'ai obtenu du sous-maître-général des postes une liste officielle des employés aux stations et dans le voisinage des stations, et le montant payé l'an dernier pour ce service intermédiaire. Le nombre des employés est de 108, et ce service a coûté au département \$18,771.

J'admettrai cette somme dans notre évaluation à la condition indiquée plus haut que la compagnie devra, dans tous les cas, délivrer et recevoir les sacs de la malle à la porte du bureau de poste.

Vous remarquerez que le coût du service intermédiaire ainsi fixé se monte à près de deux cents par mille de parcours, tandis que pour chaque quart de mille de service intermédiaire aux Etats-Unis, j'ai adopté la proportion de un cent par chaque mille de parcours; la proportion est évidemment plus forte sur un grand parcours que sur un petit. De plus, le poids des lettres et paquets, dont il faut tenir compte dans le service intermédiaire, bien que ce soit un item insignifiant dans les calculs du service de la ligne, est beaucoup plus considérable sur les principales lignes des Etats-Unis que sur aucune section du Grand Tronc.

Voici le résumé des évaluations précédentes :—

975,000 milles de parcours régulier des trains-poste à 9 $\frac{3}{100}$...	\$91,357 50
Service spécial pour les malles Anglaises.....	16,000 00
Service des bureaux intermédiaires (108 bureaux).....	18,771 00

Montant total de la subvention annuelle.....\$126,128 50

Equivalent par mille chaque année (866 milles) à \$145 68

Voici maintenant quelques détails qui, selon moi, devraient être réglés dans l'arrangement du gouvernement et de la compagnie du Grand Tronc. D'abord, je ne saurais recommander au gouvernement de passer un contrat pour un trop grand nombre d'années, par exemple 25, ans comme il est indiqué dans les recommandations faites au nom de la compagnie. Le maximum devrait, selon moi, être de sept ans; peut-être ferait-on mieux de n'admettre que cinq ans, et au bout de cette période de modifier les arrangements dans l'intérêt des deux parties.

Le montant que j'ai suggéré pour la subvention annuelle est basé sur un minimum du service de la ligne, dont, je suppose, le département peut tirer avantage. Mais pour la protection des deux parties contractantes, je proposerais qu'on prit des dispositions pour augmenter ou diminuer de temps à autre la subvention au cas où le service augmenterait ou diminuerait.

Pour atteindre ce but, on pourrait, en calculant le parcours annuel total des trains de la malle, constater si les services rendus au département des postes ont dépassé plus de deux trains par jour, aller et retour, sur toute la ligne, et en cas d'affirmative obliger le département à payer l'excédant comme *extra*. Dans les contrats qui existent entre le gouvernement des Etats-Unis et les compagnies de chemin de fer, il est toujours spécifié, après qu'on est convenu d'un certain nombre de trains par jour, que dans le cas où la compagnie en ferait marcher un plus grand nombre, le département des postes aura le droit d'envoyer les malles par les trains sans être obligé à " aucun paiement supplémentaire." Mais il faut

ajouter que sur ces grandes lignes le minimum du nombre des trains étant de trois dans 24 heures, aller et retour, la compagnie n'a que rarement besoin d'exercer le privilège sus-mentionné. Mais sur le Grand Tronc, le parcours que j'ai pris comme point de départ ne représente pas deux services complets par jour sur toute la ligne, car sur les deux sections extrêmes il n'y a qu'un train par jour.

MILLES.	
Deux services complets chaque jour (les dimanches exceptés)	
donneraient (la route ayant 866 milles) un total de	1,084,132
Le parcours évalué est de	975,000
Différence.....	109,132

A mon avis, on pourrait admettre avec justice que, dans les limites de ces 110,000 milles (en chiffres ronds) d'excédant annuel, la compagnie ne saurait exiger de paiement extra. Réciproquement, aucune réduction de la subvention ne pourrait être faite par le département des postes dans le cas où le parcours réel serait moindre, dans les mêmes limites, que le minimum du parcours évalué.

Je ne saurais admettre qu'on puisse strictement appliquer à la compagnie du Grand-Tronc la règle qui donne à la poste des Etats-Unis l'usage gratuit des trains supplémentaires. La raison en est que la ligne du Grand Tronc ne transportant pas un grand nombre de voyageurs, on doit laisser à la compagnie tout le bénéfice des trains supplémentaires qu'elle fait marcher pendant les trois ou quatre mois d'été. L'usage est, en outre, de n'avoir qu'un train-poste par jour; un train supplémentaire à grande vitesse procurerait à la poste et au public des avantages qui demanderaient une rémunération. C'est pour cela que je suggère que tout parcours pour le transport de la malle excédant deux services complets par jour devrait être payé à part de la subvention par le département des postes.

L'excès ou la différence, suivant les cas, serait payé d'un côté ou de l'autre lors du règlement de compte à la fin du dernier trimestre de l'année.

Le parcours des trains spéciaux transportant les malles Anglaises ne devrait point être porté au compte du parcours extra, vu qu'il forme un item spécial de la subvention.

Le tarif auquel l'excédant ou la différence de parcours devrait être calculé serait forcément un tarif minimum, car, en cas d'excédant, la compagnie aura trouvé avantageux d'avoir des trains supplémentaires pour le transport des voyageurs. Les trains supplémentaires marchent généralement à l'époque de l'année où les frais d'exploitation sont *minimum*, c'est-à-dire de juillet en septembre inclusivement, tandis que la diminution de parcours résultera presque toujours des trains mixtes qui sont ceux qui coûtent le moins à la compagnie.

Dans le tableau d'où j'ai tiré la valeur moyenne du prix accordé pour le transport des malles aux Etats-Unis, je trouve que six cents est le chiffre le plus faible payé sur aucune des lignes que j'ai mentionnées, ce qui m'engage à recommander que le parcours extra sur un total de 1,085,000 milles soit payé par le gouvernement à raison de six cents par mille, et que des déductions, d'après le même tarif, soient faites sur le compte de la compagnie pour chaque mille au-dessous de 815,000 milles pour le parcours de toute l'année.

L'augmentation probable du poids des lettres et paquets mérite aussi d'attirer l'attention. D'ici à sept ans ce poids n'atteindra point les proportions qui puissent permettre une comparaison avec le poids analogue sur les lignes de chemins de fer avec lesquelles j'ai établi des comparaisons.

Je trouve dans l'exposé de la compagnie que, au cas où les agents de la poste seraient victimes de quelque accident, la compagnie serait passible de dommages comme pour les voyageurs ordinaires. Cela ne me semble pas juste, et je suis sûr que le gouvernement pourvoira à cela dans un prochain contrat. Dans les contrats entre les compagnies de chemin de fer et les compagnies d'expédition, il est ordinairement stipulé que si les agents de ces derniers sont victimes de quelque accident, elles n'auront point de recours contre la compagnie du chemin de fer, ou, ce qui revient au même, que pour tous les dommages que la personne blessée pourra légalement obtenir de la compagnie du chemin de fer, cette dernière a recours contre la compagnie de l'express.

Avant de terminer, je signalerai encore un autre point.

La compagnie du chemin de fer Grand Tronc prétend que plusieurs trains de voyageurs marchent, non pour les besoins de la compagnie, mais pour l'avantage du département des postes (cela veut dire, je suppose, que, n'étaient les exigences de la poste, on pourrait supprimer le train de voyageurs sur plusieurs sections de la ligne), et que le transport des voyageurs pourrait s'effectuer par des trains mixtes portant des voyageurs et des marchandises. Les frais d'exploitation des trains qui transportent des voyageurs et la malle est d'une piastre par mille, sans tenir compte de la détérioration de la ligne et du matériel roulant etc., etc.

On prétend que les recettes des trains transportant des voyageurs ne sont, en moyenne, que de 75 cents. par mille de parcours, et que la compagnie, pour satisfaire aux exigences du service postal est exposée à une perte nette de vingt-cinq cents. par mille.

La moyenne des recettes par mille de parcours (75 cents) est prise des registres du "département de l'audition," "parcours des trains," et ne comprend pas "les malles et les express." Cette moyenne provient aussi du parcours des trains mixtes. On ne voit pas clairement comment a été obtenu (sans tenir compte de la détérioration du matériel, etc.) un chiffre aussi élevé pour les frais d'exploitation. Les dépenses dues au parcours des trains mixtes et qui forment une portion considérable du total, doivent être portées au compte des marchandises, et je trouve, en consultant la même autorité, que dans les trains mixtes il y a généralement 11 chars, dont 9 sont destinés aux marchandises et 2 seulement aux voyageurs.

Enfin, il est difficile de croire quand on voit les chemins de fer dans les Etats de Vermont, du New-Hampshire et de New-York nord, pays où la population et le commerce sont beaucoup moindre qu'au Canada, avoir au moins, par jour, un train express de voyageurs, il est difficile de croire que le Grand Tronc ne puisse pas, en dehors de toute considération postale, rendre les mêmes services au public sans s'exposer à des pertes pécuniaires permanentes et considérables.

(Signé)

G. MOFFATT.

Montréal, juillet 1862.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
Montréal, le 13 août 1862.

Le document rédigé par l'honorable M. Moffatt et adressé par lui à M. Brooks, au sujet du montant qu'on doit payer à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc pour le service postal, doit être considéré comme n'exprimant que les premières impressions de l'honorable monsieur qui devait ultérieurement discuter le mémoire avec M. Brooks, et qui, dans cet examen impartial, aurait infailliblement vu qu'il avait à faire des additions considérables à ses calculs.

Le gouvernement ayant notifié à M. Moffatt que sa mission était terminée, il n'a pu discuter plus amplement la question avec M. Brooks. Mais ayant reçu de ce monsieur des documents indiquant les points principaux admis par la compagnie, il a cru juste de mettre M. Brooks au courant des conclusions générales auxquelles il était arrivé et qu'il devait, comme il le dit au commencement de son mémoire, discuter amplement avec M. Brooks avant d'arriver à une décision finale qui devrait être soumise au gouvernement et à la compagnie.

Il est malheureux que ces messieurs aient été si soudainement arrêtés dans l'accomplissement de la mission qui leur était confiée, car il est probable que si on leur avait donné quelques jours de plus pour comparer leurs opinions et pour discuter les arguments mis en avant par les deux parties, ils seraient arrivés à un règlement définitif de la question.

Mais puisque le gouvernement n'a pas permis que les choses suivissent leur cours, il est juste d'examiner dans tous ses détails l'exposé de M. Moffatt comme cela aurait eu lieu si la commission d'arbitrage eût été maintenue, et si MM. Moffatt et Brooks eussent été mis à même de continuer ensemble leurs travaux.

Il est à remarquer en premier lieu que, dans son mémoire, M. Moffatt ne veut tenir compte en aucune manière de l'historique des transactions entre la province du Canada et la compagnie du Grand Tronc : il s'en tient à apprécier la valeur commerciale des services rendus à la province pour le chemin de fer, et rejette toute autre considération.

La question du montant de la subvention sera examinée plus loin ; mais la compagnie doit réclamer du gouvernement Canadien plus de libéralité dans l'examen de la question, en considération des circonstances dans lesquelles a été construite cette ligne.

Il est bon de rappeler ici que le chemin de fer Grand Tronc fut signalé dès l'origine aux capitalistes Anglais, auxquels on demanda des souscriptions en offrant la garantie de la province du Canada.

On leur fit entrevoir la perspective la plus brillante ; les hommes les plus influents du pays étaient à la tête de l'entreprise, et on calculait par avance tous les profits que devait donner l'exploitation de ce chemin de fer. Tout cela avait pour but d'induire les Anglais à fournir des capitaux que, d'après les statuts du Canada, la province devait fournir aux dépens du pays en général et des municipalités qui devaient être traversées par le chemin de fer. Avec cette sanction officielle et les réclamations incessantes tant dans la presse de la province que dans l'enceinte du parlement, les Canadiens décidèrent les capitalistes Anglais à fournir les deniers qu'ils devaient, conformément aux actes du parlement, se procurer eux-mêmes. Devait-on s'attendre, après cela, à ce que le pays, qui a tiré tant d'avantages de la construction de la ligne, essayât, au mépris de tous les engagements, d'échapper à la responsabilité officiellement acceptée, et sur la foi de laquelle des tiers avaient été induits à avancer leurs capitaux ?

Mais laissant de côté cette question qui a déjà été pleinement examinée dans le mémoire annexé à celui-ci, examinons les arguments à la suite desquels M. Moffatt arrive à n'accorder à la compagnie du Grand Tronc que \$145.63 par mille pour le transport des malles. M. Moffatt a basé ses calculs sur des considérations purement commerciales, et c'est sur ce terrain que nous voulons le suivre.

M. Moffatt est arrivé au chiffre ci-dessus en examinant les subventions payées à neuf lignes des États-Unis ; six de ces neuf lignes sont celles d'Amérique qui transportent le plus grand nombre de voyageurs. Ce transport est si considérable que la compagnie est obligée d'expédier plusieurs trains par jour. Le département des postes des États-Unis peut ainsi faire son service avec la plus grande rapidité, et ne donne aux compagnies de chemin de fer qu'une faible rétribution en considération de ce que ce service est nécessaire pour d'autres raisons et très-lucratif pour les compagnies.

Il est donc parfaitement injuste de comparer ces chemins de fer avec le Grand Tronc, car les statistiques de cette dernière compagnie prouvent que le transport des voyageurs y est si peu considérable qu'il ne compense pas les trois-quarts des frais d'exploitation des trains qui transportent les voyageurs. Les règles les plus simples de l'équité exigeraient donc que la subvention payée par le département des postes du Canada au chemin de fer Grand-Tronc ne fût pas réduite au chiffre de celles que certains chemins de fer Américains peuvent accepter en raison des affaires considérables qu'ils font par ailleurs.

Il faut considérer aussi que le nombre des chemins de fer aux États-Unis est tellement grand et la concurrence si animée que département des postes est toujours à même de faire ses conditions pour le transport des malles, sans tenir compte de la valeur du service exécuté.

Plusieurs des chemins de fer mentionnés dans la liste de M. Moffatt sont en concurrence directe les uns avec les autres.

Les deux premiers de la liste de M. Moffatt, le chemin de fer de l'Hudson et le New-York Central, sont en concurrence directe avec le chemin de New-York et d'Érié, qui est le troisième sur la même liste. Les deux premiers qui conduisent de New-York à Buffalo par Albany ont la même longueur que le troisième qui va de New-York à Dunkirk.

Ils font le même transport et le même service postal ; de plus ils sont en concurrence avec les deux lignes principales qui partent de la côte Ouest, savoir : le Pennsylvanie Centrale et les lignes de Baltimore et d'Ohio. Les lignes de New-York à Buffalo et à Dunkirk, bien qu'elles fassent la concurrence entre elles et avec les deux autres lignes sus-mentionnées, reçoivent chacune plus de \$200 par mille chaque année. Le président des chemins de fer de New-York et d'Érié dit dans un de ses rapports qu'il n'est expédié journellement qu'un train de voyageurs, aller et retour, " auquel on joint un char pour le transport des bagages et des lettres ; un tiers de ce char est réservé à l'employé de la poste fait le classement des lettres." Si la compagnie du chemin de fer de New-York et qui y expédie des trains supplémentaires de voyageurs, on transporte les sacs de la malle

dans les chars à bagage, et "le préposé aux bagages reçoit une rémunération du gouvernement pour prendre soin de ces sacs."

Ainsi le transport des malles sur le chemin de fer de New-York et d'Erié coûte au gouvernement des Etats-Unis plus de \$200 par mille : c'est ce qui est indiqué par la cédule qui accompagne l'exposé de M. Moffatt.

Plus loin, le président de la compagnie du chemin de fer de New-York et d'Erié dit encore : "Nous n'avons point de contrat pour le service postal ; la subvention qu'on nous accorde n'est point suffisante, et j'ai signalé cela au département des postes, nous devrions avoir au moins un tiers de plus."

Ainsi donc la compagnie du chemin de fer de New-York et Erié, qui, d'après M. Moffatt, reçoit 9½ cents par mille,—c'est-à-dire moins que le chemin de l'Hudson et le New-York Central—se plaint de ne pas être assez payée pour le service qu'elle fait ; or, ce service consiste simplement dans l'expédition d'un train-poste quotidien, aller et retour, et dans la distribution des malles aux bureaux de poste intermédiaires. Quant au transport des sacs qui sont expédiés par d'autres trains, les préposés aux bagages sont payés en outre pour en prendre soin.

Les mêmes observations s'appliquent en général aux autres chemins de fer que M. Moffatt mentionne dans sa liste ; il est donc inutile, dans cet exposé, de mentionner les détails relatifs aux autres lignes.

Mais il ne faut pas oublier non plus que le service exécuté par la compagnie du Grand Tronc pour le gouvernement du Canada est beaucoup plus considérable que celui des compagnies de New-York et d'Erié et autres ; c'est ce dont on peut s'assurer en consultant la page 20 de la brochure ci-annexée.

La compagnie partage l'opinion de M. Moffatt que le montant de la subvention postale ne doit pas être déterminé par le poids des paquets et lettres expédiés, mais par l'étendue de l'espace réservé pour la poste et les facilités offertes à ce service.

Sur le Grand Tronc, l'espace réservé pour la poste dans un des chars à bagage est un peu plus du tiers de ce char, et plus aussi qu'on n'accorde à la poste sur les chemins de fer New-York et Erié et sur d'autres. (Voir la page 19 du document cité plus haut.)

Revenant à la page 20 du même document, on verra que sur le Grand Tronc on expédie plus d'un train quotidien, aller et retour ; et que le service, proportions gardées, est plus difficile que sur les chemins de fer des Etats-Unis auxquels M. Moffatt fait allusion.

L'exposé auquel on vient de renvoyer fait voir aussi que le nombre de milles parcourus sur le Grand Tronc par les trains qui portent la malle est de 20,334 par semaine. 4,098 milles sont parcourus par des trains qui n'ont point de chars-poste, et 16,236 par des trains qui ont un char-poste.

Il est incontestable que le service fait par le chemin de fer Grand Tronc, est toutes proportions gardées, plus considérable que celui d'aucun autre chemin de fer sur le continent Américain.

On verra à la page 19 de la brochure ci-jointe, que sur la ligne du Grand Tronc, il y a 36 chars dans lesquels plus d'un tiers de l'espace est réservé pour le service de la poste.

Ces chars ont coûté à la compagnie £20,000 sterling, et il n'y a sur le continent aucun chemin de fer qui, pour le même parcours, ait été obligé par le département des postes à faire autant de dépenses ; aucun, non plus, n'a un aussi grand nombre de chars destinés au service de la poste. Les observations générales relatives aux lignes de l'Hudson, New-York Central, New-York et Erié s'appliquent à toutes les autres lignes mentionnées dans la liste de M. Moffatt.

Les trois premières lignes inscrites sur cette liste sont les plus importantes des Etats-Unis. Mais il est bon de répéter ici que le montant de la subvention accordée par le département des postes dépend beaucoup de la concurrence qui existe entre les quatre lignes principales qui vont des bords de l'Atlantique jusque dans les régions de l'Ouest.

Le montant de la subvention payée par le gouvernement des Etats-Unis pour le transport des malles, de l'Atlantique aux Etats de l'Ouest, est, comme on peut le voir à la page 15 du document déjà cité, \$850 par mille pour les quatre lignes réunies. Or, le service fait par la compagnie du Grand Tronc est équivalent à celui que font les quatre lignes principales qui reçoivent ensemble \$850 par mille, tandis que le service fait par chacune d'elles est moindre que le service du chemin de fer Grand Tronc.

A la page 17 on verra que le gouvernement des Etats-Unis paie à la principale ligne, qui a 6,612 milles de parcours, une moyenne de plus de \$200 par mille, et cela pour un seul char-poste quotidien, aller et retour.

La liste de M. Moffatt comprend les principaux chemins de fer des Etats-Unis sur lesquels le transport des voyageurs est très considérable.

Dans son exposé M. Moffatt fait remarquer qu'on ne tient pas assez compte de la rigueur du climat du Canada, qui augmente beaucoup les frais d'exploitations pendant l'hiver.

On a constaté que, l'hiver dernier, 4,461 rails, représentant une longueur de 10 milles de chemin de fer, se sont brisés sur la ligne du Grand-Tronc. Cet accident est entièrement dû à la rigueur du climat. C'est une dépense qu'aucune autre ligne d'Amérique n'a à subir, vu qu'aucune ne parcourt sur une si grande distance des régions septentrionales.

Sur le Grand-Tronc la chute des neiges est un inconvénient beaucoup plus considérable que sur aucune autre ligne de ce continent.

Ainsi donc les frais d'exploitation du chemin sont plus considérables que ceux des autres lignes, et de plus le transport des voyageurs est très-peu productif. Pour ces deux raisons on devrait accorder à la compagnie plus de \$200 pour le transport des malles.

Une omission grave dans l'exposé de M. Moffatt, c'est que le coût énorme du pont Victoria n'y est point mentionné.

La construction de ce pont permet, en toute saison, la communication régulière entre le Haut et le Bas-Canada. De plus, ce pont relie le Canada à toutes les parties des Etats-Unis et on ne saurait trop apprécier l'importance dont il est pour le service postal.

On a vu aux pages 15 et 16 du mémoire déjà mentionné, qu'un pont semblable, bien que de dimensions beaucoup moins grandes, ayant été construit en Angleterre, le gouvernement impérial a cru, en cette considération, devoir accorder à la compagnie une subvention additionnelle de £20,000 sterling par année.

Si le gouvernement Anglais a cru juste d'accorder à la compagnie du chemin de fer de Chester et Holyhead £20,000 sterling pour les avantages que le pont de Menai procure au service postal, ne serait-il pas juste que le gouvernement Canadien accordât à la compagnie du Grand-Tronc une compensation analogue pour le pont Victoria?

En tenant justement compte des considérations précédentes, on reconnaîtra que, pour cette raison et pour celles qui ont été exposées plus haut, le montant indiqué par M. Brooks (page 21 du document déjà cité) n'est point une rétribution suffisante du service postal fait par la compagnie du Grand-Tronc.

M. Moffatt va chercher ses comparaisons aux Etats-Unis, et semble ne tenir aucun compte des statistiques relatives aux chemins de fer d'Angleterre et d'Irlande qui lui ont été soumises. On dira peut-être, avec une certaine apparence de raison, qu'on ne saurait établir de comparaison entre les chemins de fer Anglais et celui du Canada. C'est ce qui ne semble pas démontré, car sur les lignes Anglaises et Irlandaises, le transport des voyageurs forme un item assez considérable pour permettre de réduire la subvention postale.

Toutefois ce raisonnement ne s'applique point à l'Irlande, dont la population est beaucoup moindre que celle de l'Angleterre, et où, par suite, le transport des voyageurs est beaucoup moins considérable.

Aux pages 13 et 15 du document ci-joint on verra que les montants payés aux lignes Irlandaises est beaucoup plus considérable que celui que reçoivent les lignes Anglaises; cette différence est probablement due au petit nombre de voyageurs que transportent ces lignes. En outre, si on appliquait au chemin de fer Grand-Tronc le tarif adopté pour le transport des malles sur les lignes Irlandaises, qui transportent certainement plus de voyageurs que le Grand-Tronc, on obtiendrait plus de \$760 par mille, sans tenir compte de l'indemnité pour le pont Victoria, et de la rigueur du climat Canadien qui augmente tellement les frais d'exploitation du chemin de fer.

Les dispositions actuelles du service sur le Grand-Tronc, réglées d'après les besoins du département des postes, assurent le parcours des trains sur toute la longueur de la ligne; cela implique nécessairement un service de nuit. Il est incontestable que le roulage du Grand-Tronc ne nécessiterait point de trains de nuit, qui exposent la compagnie à beaucoup plus de risques et dont l'exploitation coûte 25 par cent de plus que celle des autres trains.

La seule chose que la compagnie du Grand Tronc aurait à faire serait de n'expédier pendant cinq ou six mois de l'année qu'un train quotidien, aller et retour, entre Québec et Montréal, un entre Montréal et Kingston, un entre Kingston et Toronto et un entre Toronto, Sarnia et London.

Cet arrangement suffirait aux besoins du commerce, les principales villes pourraient recevoir et expédier tous les jours leurs marchandises, et, par ce moyen, le transport des voyageurs deviendrait peut-être lucratif.

L'expérience des dernières années a démontré qu'un service de ce genre serait suffisant, et la compagnie devra, l'hiver prochain, prendre des dispositions dans ce sens.

En terminant ce mémoire, il est essentiel de faire une observation importante sur l'exposé de M. Moffatt.

On a vu que la compagnie du chemin de fer de New-York et d'Erié, ainsi que quelques autres compagnies mentionnées dans la liste de M. Moffatt, reçoivent \$200 par mille pour l'expédition d'un train-poste quotidien, aller et retour, et que, dans le cas où la poste expédie par les autres trains des sacs contenant des lettres, les préposés aux bagages sont payés en outre par le gouvernement pour avoir soin de ces sacs.

Si les compagnies sus-mentionnées n'expédiaient qu'un train-poste par jour, elles recevraient exactement \$200 par mille, ce chiffre étant celui qu'accorde le département des postes pour le transport d'une malle quotidienne, aller et retour.

La longueur du chemin de fer de New-York et d'Erié est de 460 milles. Un train quotidien, aller et retour, s'arrêtant aux stations intermédiaires, donne un parcours annuel de 287,040 milles.

Le montant payé pour ce service, sur la ligne de New-York et d'Erié, est de \$200 par mille pour 460 milles, ce qui donne \$92,000 par année ou la somme insignifiante de 32 cents par mille à chaque voyage.

En consultant la page 40 des mémoires ci-annexés, on verra que sur le chemin de fer Grand-Tronc, les chars-poste parcourent 16,236 milles par semaine, ou 844,272 milles par an, qui, à 32 cents par mille, c'est-à-dire; ce qui est accordé à la compagnie de New-York et Erié, donneraient, pour le Grand-Tronc, \$270,167, c'est-à-dire environ \$310 par année, pour chaque mille parcouru. Tel est le chiffre auquel on arrive en calculant d'après les données de M. Moffatt, et sans tenir compte des questions du pont Victoria et de la rigueur du climat Canadien.

M. Moffatt a fait erreur en introduisant dans son exposé le calcul de ce que le gouvernement des Etats-Unis paie en outre aux préposés aux bagages pour avoir soin des sacs expédiés par les trains autres que les trains poste.

Le calcul le plus exacte prouve donc que le montant indiqué par M. Brooks, dans sa lettre en date du 30 juillet 1862, ne serait pas même suffisant pour rémunérer la compagnie du Grand-Tronc des services qu'elle rend au département des postes du Canada.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
Bureau du Directeur-Gérant,
Toronto, le 14 août 1862.

MON CHER MONSIEUR,—M. Moffatt vous a sans doute envoyé son exposé de la question du service postal. Si la commission d'arbitrage n'eût pas été soudainement suspendue, M. Moffatt aurait discuté son mémoire avec M. Brooks, et nul doute que ces messieurs ne fussent arrivés à s'entendre. M. Moffatt ayant communiqué à M. Brooks copie de ses exposés, je me trouve par là à en être possesseur, et comme vous et plusieurs de vos collègues avez manifesté vivement le désir d'avoir copie des documents adressés par M. Moffatt à M. Brooks, je m'empresse de vous expédier des exemplaires imprimés des principaux documents. Si vous le désirez je pourrai vous procurer copie de tous les documents dont M. Brooks me parle dans sa lettre du 30 juillet 1862.

Comme M. Moffatt avait l'intention de discuter avec M. Brooks les points sur lesquels ils n'étaient point d'accord, j'ai cru bien faire en dressant un mémoire des principaux articles de l'exposé de M. Moffatt. Si la commission d'arbitrage eût été maintenue, M.

Moffatt aurait discuté la question au complet avec M. Brooks, mais il n'a pas pu continuer ses travaux.

En outre du document sus-mentionné, je vous adresse un mémoire où sont signalées les principales erreurs de M. Moffatt dans son exposé préliminaire.

Je suis, etc.,

(Signé)

C. J. BRIDGES.

A l'honorable J. S. Macdonald,
etc.; etc., etc.,
Québec.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Québec, le 19 août 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser, par ordre du maître-général des postes, un bon pour \$800, comme paiement de vos dépenses dans l'arbitrage relatif au service postal de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Veuillez me renvoyer le reçu ci-joint après l'avoir signé.

(Signé)

WM. WHITE.

A l'honorable Geo. Moffatt, etc., etc.,
Montréal.

MONTREAL, le 20 août 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de M. White, en date du 19 courant, accompagnée d'un bon de huit cents piastres, paiement de mes services comme arbitre dans la question du service postal du Grand-Tronc. Je renvoie aussi, après l'avoir signé, le reçu qui accompagnait cet envoi.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé)

G. MOFFATT.

A l'honorable Maître-Général des Postes,
Québec.

QUEBEC, le 23 août 1862.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le Gouverneur-Général de vous communiquer le mémoire ci-joint des actionnaires et porteurs de bons de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et de vous inviter à soumettre le mémoire au Conseil Exécutif dans le plus court délai.

J'ai l'honneur, etc.,
(Signé)

DENIS GODLEY,
Secrétaire du Gouverneur.

A l'honorable A. A. Dorion,
etc., etc., etc.,
Secrétaire Provincial.

AU TRÈS-HONORABLE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL DU CANADA EN CONSEIL.

Le Mémoire de la Compagnie du Chemin de Fer Grand Tronc du Canada

EXPOSE—

Qu'à une assemblée des actionnaires et porteurs de bons de la dite compagnie, tenue à Londres, hier, 8 août 1862, les résolutions suivantes ont été adoptées :

Que cette assemblée regrette profondément d'apprendre que la commission d'arbitrage, proposée et nommée par le gouvernement actuel du Canada, a été, malgré cela, dissoute par le Gouverneur-Général en conseil ; et que, considérant cet acte comme tendant à détruire la confiance dans les actes officiels de la province, cette assemblée invite le bureau à adresser un mémoire à Son Excellence à ce sujet, ne doutant pas qu'une mesure aussi impolitique et aussi injuste ne soit révoquée.

Que vos pétitionnaires prient respectueusement le Gouverneur en conseil de consulter une communication adressée au secrétaire provincial et signée par le président et les directeurs-gérants de cette compagnie, à la date du 21 juillet 1862 :

Que dans l'espoir d'un règlement, par arbitres, de la subvention postale payable à la compagnie pour un certain nombre d'années, et la promesse d'une loi favorable à la compagnie, la ligne été ouverte à l'époque la plus rigoureuse de l'hiver dernier.

Que, dans le même espoir, les actionnaires et porteurs de bons de la compagnie ont consenti à des concessions importantes, et que les créanciers ont bien voulu composer dans l'espérance de voir se rétablir le crédit de la compagnie.

Que £15,000,000 sterling d'intérêt se sont trouvés ainsi suspendus par l'acceptation des propositions du Gouverneur-Général en conseil, propositions qu'on veut maintenant révoquer.

Que la grande majorité des personnes intéressées réside en Angleterre et se fie, pour la protection de ses capitaux, à la bonne foi et l'honneur du gouvernement Canadien.

Que ces particuliers ne pouvaient s'attendre à ce que, après un intervalle de 11 mois pendant lequel a eu lieu une session du parlement Canadien où la question du Grand Tronc a fait l'objet de longs débats, une proposition relative à un montant d'intérêt aussi énorme serait révoquée sans avis préalable et sans explications, après avoir été solennellement acceptée.

Qu'il ne suffit pas d'admettre, quand cela serait vrai, que le renvoi aux arbitres est injuste, car le Gouverneur-Général a le droit d'approuver et de faire payer à la compagnie le montant fixé par la décision des arbitres.

Que, d'après l'axiôme de droit : " personne ne peut plaider sa propre erreur " (*nemo ex suo delicto meliorem suam conditionem facere potest*), il semblerait qu'un gouvernement qui représente l'honneur et la bonne foi d'un vaste pays ne devrait pas tirer avantage de l'interprétation d'un point de droit pour s'opposer à ce qu'une injustice flagrante soit réparée d'une façon équitable pour la province et la compagnie surtout, si l'on considère que le gouvernement actuel a sanctionné la commission d'arbitrage et a pris part à l'enquête.

Vos pétitionnaires demandent donc respectueusement que la commission d'arbitrage continue ses travaux conformément à l'ordre en conseil du 2 octobre 1861.

(Signé,)

THOMAS BARING,

Président du bureau des directeurs de Londres
et de l'assemblée spéciale tenue le 8 courant.

Signé en son nom et en celui de ses collègues,

JOHN M. GRANT,

Secrétaire de la compagnie du ch. de fer
Grand-Tronc du Canada.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 28 août 1862.

MON CHER MONSIEUR,—Le maître-général des postes a été informé que vous aviez notifié à votre inspecteur à Montréal votre intention de supprimer, à partir de lundi prochain, le train qui fait le trajet entre Montréal et Québec, et correspond avec celui qui transporte les malles de Montréal à l'Ouest, et de n'avoir désormais qu'un train partout.

Une conséquence regrettable de ce changement sera que la malle venant de l'Ouest à destination du siège du gouvernement sera retenue à Montréal depuis onze heures du matin jusqu'à l'après-midi du jour suivant, et le maître-général des postes, persuadé que vous tenez à ce que l'arrangement des trains soit, autant que possible, convenable pour le service postal, m'invite à vous suggérer que si vous expédiez un seul train (à grande vitesse) entre Montréal et Québec, cela répondrait bien mieux aux besoins du service, et ferait disparaître ce malencontreux retard dont je vous parlais tout-à-l'heure. Je suppose même que le double service des voyageurs et du roulage sur la ligne ne ferait qu'y gagner si ce train partait le matin au lieu de l'après-midi. Ce train fait actuellement le trajet dans 6 heures, en partant le matin, et supposant même que le trajet fût de 7 heures, il arriverait à Québec à 2 heures, et il se trouverait en correspondance à Richmond avec le train d'Island Pond.

Si je prends la liberté de vous soumettre une opinion sur des dispositions dont vous connaissez à fond toutes les particularités, c'est que je suis persuadé que le train du matin vous conviendrait d'autant mieux que vous éviteriez par ce moyen la concurrence directe que vous faites en ce moment à la ligne des vapeurs.

J'espère que vous aurez la bonté de me faire savoir demain, par le télégraphe, si vous pouvez accéder à la proposition du maître-général des postes.

(Signé,) W. H. GRIFFIN,
Sous-maître-général des postes.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 30 août 1862.

MONSIEUR,—L'inspecteur des postes, à Montréal, fait rapport au maître-général des postes qu'il a reçu avis du sous-directeur de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, d'un changement, à partir de lundi prochain, dans les heures des trains qui font le trajet entre Montréal et Québec. D'après l'arrangement projeté, les malles de l'Ouest resteront à Montréal depuis 11 heures du matin jusqu'à l'après-midi du jour suivant; et le maître-général des postes ne peut s'empêcher de protester énergiquement contre une modification qui ne saurait être que très-préjudiciable au service public.

(Signé,) WM. WHITE,
Secrétaire

C. J. Brydges, écuyer,
Directeur-gérant,
Chemin de fer Grand-Tronc.

(Copie.)

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
Québec, le 8 septembre 1862.

A l'honorable H. M. FOLEY,
Maître-général des postes.

MONSIEUR,—Le directeur-gérant de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, M. Brydges, m'a communiqué une lettre de M. White, datée du 30 ult., dans laquelle M. White se dit invité par le maître-général des postes à protester énergiquement contre

le changement des trains, entre Montréal et Québec, qui a commencé lundi dernier ; il ajoute que ce nouvel arrangement est préjudiciable au service postal du pays.

Je m'empresse de vous informer que la compagnie a cru devoir opérer ce changement parce que le nombre de voyageurs et le roulage de la ligne rendait inutile l'ancien arrangement.

Il est notoire que pendant longtemps la compagnie a expédié beaucoup plus de trains à grande vitesse qu'il n'était nécessaire, et cela seulement dans l'intérêt du public en général. Mais il est à regretter que le gouvernement Canadien n'ait point pris en considération les efforts de la compagnie, qui se voit forcée aujourd'hui, dans son propre intérêt, de réduire le nombre des trains.

Ma lettre du 9 mars dernier au maître-général des postes, et la lettre de M. Brydges, en date du 26 avril dernier, auxquelles je prends la liberté de vous renvoyer, expliquent au long les conditions dans lesquelles se fait le service postal, et manifestent le désir ardent des directeurs de la compagnie d'en venir à un arrangement convenable avec le département des postes. Toutefois, jusqu'à présent, le département dont vous êtes aujourd'hui le chef n'a point répondu aux offres de la compagnie de laquelle je tiens à écarter tout blâme en ce qui concerne le service postal.

Je tiens, de plus, à vous dire que la compagnie est prête à expédier autant de trains spéciaux que vous le jugerez convenable, pourvu qu'elle soit payée, par mille, le même prix que vous donnez à l'autre compagnie qui a une station à Montréal. La compagnie du Grand-Tronc acceptera, même pour paiement, le montant des frais d'exploitation de ces nouveaux trains, pourvu que ce montant soit payé régulièrement.

M. Brydges sera à Québec demain, et se mettra à votre disposition pour compléter des arrangements définitifs.

Je prendrai ici la liberté de vous rappeler que votre département n'a jusqu'ici donné aucune instruction spéciale relativement au service postal ; ces instructions seraient absolument nécessaires, ainsi que les explications sur la retenue des sommes déjà dues pour service exécuté. Je suis persuadé que vous désirez vivement régulariser l'état actuel des choses, et si lundi prochain nous avons des instructions précises, il n'y aurait plus à craindre les malentendus qui peuvent résulter de ce que la compagnie n'a point eu jusqu'à ce jour le détails explicites sur le service.

Je saisis cette occasion pour vous prier de rappeler à M. Griffin sous-maître général des postes, que M. Shanly lui a adressé plusieurs lettres demandant le paiement des services faits sur la portion Américaine de la ligne, et que ces lettres sont restées sans réponses.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

EDWARD WATKIN,
Commissaire Surintendant.

[Copie.]

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
Québec, le 9 septembre 1862.

A l'hon. A. A. Dorion,
Secrétaire Provincial.

MONSIEUR,—Au nom des actionnaires et porteurs de bons de la compagnie du Grand Tronc, j'ai l'honneur, par votre intermédiaire, d'appeler l'attention de Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil sur la lettre des directeurs Canadiens de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en date du 21 juillet 1862, et le mémoire daté du 8 août 1862, et transmis d'Angleterre sur la décision d'une nombreuse assemblée tenue à Londres le 8 août 1862. Ces deux requêtes sont jusqu'ici restées sans réponse.

Il est de mon devoir de réclamer instamment une réponse à ces deux requêtes, et j'ose espérer que cette réponse sera favorable.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

EDWARD WATKIN,
Commissaire surintendant.

SECRETARIAT PROVINCIAL,
Québec, le 9 septembre 1862.

E. WATKIN, écuyer,
Commissaire surintendant de la compagnie du
chemin de fer Grand-Tronc, Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 9 courant, dans laquelle vous demandez une décision relativement aux observations contenues dans la lettre des directeurs Canadiens de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, datée du 21 juillet 1862, et dans le mémoire, daté du 8 août 1862, et transmis d'Angleterre sur la décision d'une assemblée nombreuse tenue à London, le 8 août 1862. A ce sujet, j'ai l'honneur de vous informer que les deux documents ont été communiqués au maître-général des postes avec les autres documents relatifs à la question.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé),

E. PARENT,
Assistant-secrétaire.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 15 septembre 1862.

MONSIEUR,—Quelques observations contenues dans une lettre dernièrement reçue de M. Watkin engagent le maître-général des postes à vous écrire au sujet des questions suivantes :

Il semble essentiel pour la transmission convenable des correspondances (dans la partie du pays où cette transmission dépend de la ligne du Grand Tronc) qu'un train express parcoure toute la ligne une fois dans vingt-quatre heures entre Québec et Toronto. En outre, il serait grandement dans l'intérêt du public qu'une seconde malle fût expédiée tous les jours entre Montréal et Toronto, ainsi qu'à l'ouest de cette dernière ville, où le trafic est plus considérable qu'à l'est de Montréal.

Le maître-général des postes serait donc heureux de savoir quel serait le prix exigé par la compagnie pour ce service, aux trois conditions suivantes :

Premièrement.—Toutes les 24 heures (les dimanches exceptés), un train spécial quittant l'une ou l'autre extrémité de la ligne suivant les besoins des bureaux de poste, s'arrêtant à toutes les stations pour échanger les malles, mais seulement pour cet objet, sauf quelques arrêts nécessaires pour le service du train. (La section de la Rivière-du-Loup se trouvant exclue de cet arrangement.)

Secondement.—En outre du service indiqué dans le No. 1, un second service journalier sur les sections entre Montréal et Brockville, entre Cobourg et Toronto, et entre Toronto et Stratford.

Troisièmement.—En outre du service indiqué dans la cédule No. 1, un second service journalier et continu entre Stratford et Québec.

Le maître-général des postes sait parfaitement que c'est l'affaire du gouvernement de fixer, conformément aux statuts, la valeur de ces différents services ; néanmoins, il serait heureux d'avoir votre avis accompagné des raisons que vous pourrez donner en fixant la subvention pour chacun des services *extra* sus-mentionnés.

(Signé),

WM. WHITE.

C. J. Brydges, écuyer,
Chemin de fer Grand-Tronc,
Montréal.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
16 septembre 1862.

MONSIEUR,—Relativement aux observations que vous avez adressées au maître-général des postes, le 28 ult., au sujet du temps d'arrêt pendant lequel les malles venant de l'Ouest, à destination du siège du gouvernement, sont retenues à Montréal, depuis le 8 courant, je suis chargé, par le maître-général des postes, de vous informer qu'il considère cette interruption des trains contraire à l'article des statuts qui règle le transport des malles par le Grand-Tronc.

Le sens de la loi ne saurait permettre qu'une compagnie de chemin de fer chargée de transporter les malles entre deux villes sur la partie la plus importante de la ligne puisse, à son gré, et malgré les représentations du maître des postes, interrompre le service et retenir les lettres pendant 17 heures à une station.

Le maître-général des postes me charge donc de vous inviter à rétablir la communication non-interrompue entre Toronto et Québec, de façon à ce que les malles soient expédiées et délivrées, aux points extrêmes comme aux stations intermédiaires, sans autres interruptions ni arrêts que ceux qui sont nécessités par les besoins du service.

(Signé,)

WM. WHITE,
Secrétaire.

C. J. Brydges, écuyer,
Chemin de fer Grand-Tronc,
Montréal.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
Bureau du Directeur-Gérant.
Montréal, le 22 septembre 1862.

MONSIEUR,—En réponse à vos communications du 15 et du 16 septembre, dont j'ai l'honneur d'accuser réception, je suis heureux d'avoir à vous informer que j'ai consulté le commissaire-surintendant et mes autres collègues sur les questions importantes dont il s'agit, et qu'ils sont parfaitement disposés à régler, même au prix de sacrifices considérables, toutes les difficultés qui existent entre le gouvernement et la compagnie.

D'éminents juriconsultes Canadiens nous disent que c'est le privilège légal du Gouverneur en conseil de nommer des arbitres pour fixer le montant des subventions qu'on doit payer à la compagnie pour le service postal. Nous espérons donc que l'arbitrage décidé par le dernier gouvernement et continué par le gouvernement actuel sera repris et terminé entièrement.

Nous demandons de nouveau un arbitrage juste et équitable.

La compagnie du Grand-Tronc ne désire rien tant qu'une enquête scrupuleuse ; les deux parties intéressées sont à même d'affirmer les faits sous serment, et il est aisé d'opérer une vérification réciproque. Mais la compagnie proteste contre toute décision *ex parte*, vu qu'il a déjà été établi que les résultats obtenus de cette façon n'avaient rien de satisfaisant.

Il serait injuste de prétendre que la compagnie du Grand-Tronc est obligée, pour une subvention insuffisante, de faire le service postal qui est si productif pour votre département ; à plus forte raison est-il impossible d'exiger que la compagnie fasse ce service pour rien, comme elle le fait à présent.

De plus, la compagnie ne saurait être obligée à faire un service pour lequel elle n'a point, jusqu'à présent, reçu d'instructions spéciales du département des postes.

En l'absence actuelle d'ordres du Gouverneur-Général en conseil, la compagnie n'agit uniquement que par considération des besoins de la province.

Dire qu'il existe un "contrat quelconque," c'est oublier que le gouvernement a suspendu tous les contrats et même la commission d'arbitrage proposée par le gouvernement même.

Néanmoins, tout en insistant à ce qu'il soit fait droit aux justes demandes de la compagnie, sans préjudice des réclamations que la compagnie pourra faire ultérieurement, et

conformément au mémoire dressé par votre arbitre, ainsi qu'à la lettre de MM. Moffatt et Brooks, documents d'après lesquels on fixe \$300 par mille pour le montant de la subvention postale, somme insuffisante comme la compagnie peut le prouver,—je suis autorisé à vous dire que les directeurs sont disposés à accepter cette somme de \$300 pour paiement du service postal.

Je suis de plus autorisé, avec les réserves sus-mentionnées, à discuter et régler tous les détails relatifs au service et à la subvention, dans l'espoir d'arriver à une solution juste et raisonnable.

En attendant, la compagnie continuera à faire le service supplémentaire tel qu'il existe aujourd'hui, bien que ce service lui coûte énormément.

J'ajouterai que l'arrangement proposé dans la lettre de MM. Moffatt et Brooks, en date du 23 mai 1862, nécessiterait le trajet d'un train sur une portion de la ligne pendant la nuit, ce qui augmenterait de beaucoup les frais d'exploitation, et serait même presque impossible à certaines époques de l'année.

Je ne saurais vous donner de réponses précises aux différentes demandes contenues dans votre lettre du 15 courant, vu que vous ne spécifiez ni les heures, ni la vitesse, ni les stations d'arrêt des trains. Vous ne dites point non plus comment ces trains extra pourraient s'accorder avec le roulage de la ligne, et vous ne mentionnez point le service de nuit qui sera nécessaire.

Toutefois, si vous voulez bien me donner les indications nécessaires, il me sera facile de vous donner tous les renseignements désirables.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé),

C. J. BRYDGES,
Directeur-gérant.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 23 septembre 1862.

MONSIEUR,—Le maître-général des postes me charge de vous remercier de votre lettre par laquelle vous l'informez qu'à partir de lundi, 22 courant, les malles de l'Ouest seront expédiées directement à Québec, sans être retenues à Montréal comme elles l'ont été depuis quelques semaines. Mais je dois ajouter que le maître-général des postes ne partage point vos vues sur le service postal, et ne saurait approuver vos demandes relativement à la subvention qui reste encore à régler.

(Signé),

WM. WHITE,
Secrétaire.

C. J. Brydges, écuyer,
Directeur-gérant,
Chemin de fer Grand-Tronc.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,
Québec, le 17 octobre 1862.

MON CHER MONSIEUR,—Permettez-moi de vous offrir mes remerciements pour votre note de ce matin par laquelle vous voulez bien m'informer que lundi prochain, au plus tard, vous ferez rapport au conseil au sujet du paiement de la subvention postale.

Je n'ai pas besoin de vous répéter que j'espère qu'aucune décision finale ne sera prise sans que les vues du gouvernement aient été pleinement discutées.

Il est également inutile que je vous fatigues d'observations trop longues après la discussion que j'ai eue avec vous, à votre bureau, mercredi dernier; qu'il me suffise de vous répéter que je suis prêt à vous donner tous les renseignements que vous pourrez désirer.

En parcourant le rapport de M. Sidney Smith, nous avons vu que le tarif de \$70 par mille avait été fixé par ordre en conseil.

Si je me rappelle bien, il était dit dans un paragraphe que si on accordait pour les lettres le même prix qu'on donne sur le Grand-Tronc pour le transport d'autres marchandises, en calculant l'espace occupé par les lettres et paquets de la poste, on serait conduit à un tarif de \$20 ou 30 par mille.

Il m'est impossible de comprendre comment on peut comparer les paquets transportés par la poste à une vitesse de 30 milles à l'heure, avec les marchandises de toute espèce transportées par des trains à petite vitesse; il y a même erreur dans le prix qu'on fixe pour ces dernières.

Si on tient tant à établir une comparaison, pourquoi ne pas la baser sur ce que paieraient les voyageurs occupant l'espace qui est aujourd'hui réservé pour la poste?

Vous savez que le tiers d'un char est réservé pour la poste: que vous y mettiez une seule lettre ou 10,000, cela nous importe peu; cet espace vous appartient, vous pouvez en faire ce qu'il vous plaît.

20 personnes n'occupent que le tiers d'un char. Si cet espace était toujours occupé par des voyageurs, la compagnie en retirerait \$125,000 par année pour le voyage entre Montréal et Québec, au prix ordinaire des places, ce qui représente un revenu de \$373 par mille de chemin de fer, pour l'année.

Si on adoptait ce mode de calcul, nous aurions réellement droit de nous faire payer pour les deux-autres tiers du char, car cette concession d'un tiers à la poste nous oblige à employer un char de plus. D'après cela, nous aurions droit à \$1000 par mille pour le transport des malles pendant l'année.

Ces chiffres vous paraîtraient peut-être un peu élevés, mais, selon moi, ils sont bien plus raisonnables que les montants ridiculement minimes indiqués par votre prédécesseur.

Je suis, monsieur,

Votre dévoué serviteur,

(Signé),

C. J. BRYDGES.

A l'Hon. M. H. Foley,

Maître-général des postes.

(Copie.)

BUREAU DE L'INSPECTEUR-GENERAL,

Québec, le 22 octobre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer, en vous priant que vous en fassiez part à l'hon. maître-général des postes, qu'un mandat en son nom a été émis à compte du service postal du Grand-Tronc pour le montant de \$78,000, conformément à l'ordre en conseil du 24 décembre 1860, d'après lequel le receveur-général doit payer à la compagnie les arrérages pour service postal jusqu'au 31 décembre 1860. Un autre mandat de \$113,144.89 a été émis au nom du maître-général des postes pour être porté au crédit du compte de la compagnie avec la province. Vous trouverez ci-joint un tableau des montants reçus au compte du Grand-Tronc pour \$197,595.60, dont \$182,462.27 ont été portées au crédit de la compagnie du Grand Tronc, pour avances, etc., la balance étant portée au compte du fonds d'inspection.

Tous les comptes pour le service postal sont tenus par le département des postes; les détails ne se trouvent pas dans les registres de notre département.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé),

WILLIAM DICKINSON,

Sous-Inspecteur-Général *par intérim*.

A l'honorable W. P. Howland,
etc., etc., etc.

Etat des paiements, à compte, reçus par le chemin de fer Grand Tronc du département des postes, pour les services ci-dessous mentionnés :—

1859.			
Déc. 31..	Montant reçu à compte, avance du gouvernement à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc.....		\$ 18,000 00
1861.			
Janv. 26..	do do emprunt par les agents de Londres,		
	£23,248 13s. 9d. sterling.....		113,144 89
1862.			
Janv. 30..	do do £10,544 13s. 4d. sterling.....		51,317 38
" "	do do à compte de l'inspection des chemins de fer, pour les années 1859, 1860, 1861.....		15,133 33
			\$197,595 60

(Signé.)

WM. DICKINSON,
Sous-Inspecteur-Général *par intérim*.

Bureau de l'Inspecteur-Général,
Québec, le 21 octobre 1862.

RAPPORT DU MAITRE-GENERAL DES POSTES AU CONSEIL EXECUTIF SUR LE SUBSIDE POSTAL.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
29 octobre 1862.

Le soussigné à l'honneur de soumettre à la considération de Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, les considérations suivantes sur les réclamations de la compagnie du Grand Tronc contre le département des postes, et ses instances réitérées aussi bien pour le règlement du passé que pour en venir à un entendement sur la rémunération à venir.

Il vaut mieux, dès le principe, débarrasser la question de plusieurs complications surgissant des circonstances sous lesquelles la compagnie s'est formée. Les relations passées du département et de la compagnie ont été rendues beaucoup plus difficiles par certaines exigences de cette dernière qui avaient un caractère purement politique.

On référerait constamment aux promesses formulées dans les prospectus publiés par les fondateurs de l'entreprise, et à la nature aussi bien qu'à la portée des divers arrangements qui ont été pris subséquemment, avec le gouvernement provincial, le but véritable de ces appels étant d'établir un droit spécial en faveur du Grand Tronc aux faveurs de la province. Le soussigné croit de son devoir de dire qu'en sa capacité actuelle il n'a rien à faire avec ces questions. Que les promesses originaires faites aient été remplies ou non, que le gouvernement de la province puisse être tenu pour responsable, moralement ou en équité, de l'exécution de ces promesses, que les actionnaires où les porteurs de bons de l'entreprise aient des droits particuliers à la générosité Canadienne, ce sont là des questions qu'il faut mettre de côté si l'on veut arriver à des conclusions justes sur une simple question d'exécution de contrat.

On peut peut-être prétendre, sans injustice, que le gouvernement doit examiner ces considérations d'une nature plus générale : on peut même en appeler à la législature, pour l'exécution de certaines conditions implicites ou explicites ; mais le soussigné, comme chef du département des postes, se sent obligé de se renfermer dans la question pure et simple du service postal et dans l'examen de son mérite intrinsèque.

La province a besoin de faire transporter ses malles. Elle peut en toute justice demander à la compagnie de lui procurer quelques facilités pour le faire, non-seulement parce que leur transport tombe dans le domaine régulier de ses transactions, mais aussi parce que ce transport peut être considéré comme un équivalent donné en échange des privilèges accordés à une compagnie puissante par le parlement.

Toute considération extérieure doit donc être mise de côté, parce que la question à régler n'offre qu'un caractère purement commercial.

Quelle est la valeur du service postal fourni par la compagnie? Quelle est la valeur évaluable des facilités qu'offre le chemin de fer au département des postes? Qu'est-ce que le département doit payer pour les services réellement rendus par la compagnie et les avantages qu'elle fournit? C'est uniquement sous ces différents points de vue que le soussigné entend étudier la question qui lui est soumise.

La question se présente sous trois phases différentes: 1o. le taux payé par le département du service postal depuis l'ouverture du chemin en 1853, jusqu'au mois d'octobre 1858; 2o. le taux payé d'octobre 1858 jusqu'à octobre 1861 (en faisant néanmoins la distinction entre le taux payé et le taux réclamé); 3o. le montant dû pour service postal depuis cette dernière date et qui doit être payé à l'avenir.

Relativement au premier point, il ne paraît pas y avoir de différence d'opinion. Personne ne nie que le taux convenu jusqu'en octobre 1858 ait été de \$110 par mille. La compagnie a rendu ses comptes sur cette base, le département l'a payée en entier d'après les comptes produits par elle, et il n'y a rien de plus à dire là-dessus.

Quant à la seconde phase de la question, il y a matière à discussion. D'un côté on dit que le conseil exécutif, en exécution du pouvoir que lui a conféré le parlement, a fixé le taux à \$70 par mille. De l'autre côté on prétend que la compagnie n'a jamais acquiescé à cet arrangement et a continué sans interruption de rendre ses comptes préparés sur la base de \$110 par mille.

Il existe dans le département une absence inexplicable de documents pour expliquer ces différences. Ou il y a eu, pendant une période de temps considérable, une négligence coupable dans la correspondance avec la compagnie, ou bien certaines lettres essentielles à la compréhension complète de la question ont disparu du bureau. Il semble que dans une transaction de cette importance, comportant le paiement ou la recette annuelle de sommes d'argent considérables, on aurait au moins dû prendre soin, des deux côtés, de prévenir toute possibilité de malentendu, et de conserver dans les archives du département, tout ce qui était essentiel à la complète compréhension de la transaction. La juste attente du soussigné, sous ce rapport, se trouve complètement déçue. Il trouve bien un rapport fait par son prédécesseur au conseil exécutif recommandant de discontinuer le paiement au taux de \$110 par mille et proposant de lui substituer celui de \$70. Ce rapport paraît avoir été adopté par le conseil exécutif, et un ordre en conseil le mettant à effet a été passé le 18 septembre 1858. Le 13 novembre 1858, le sous-maître général des postes informa l'assistant-secrétaire de la compagnie du fait que le conseil avait, par un ordre, réglé la rémunération qui devait être payée à l'avenir aux compagnies de chemin de fer pour service postal, et leur promit de leur communiquer les termes précis de cet ordre sous un jour ou deux. Chose étrange, le département se trouve aujourd'hui incapable de prouver que cette promesse ait été exécutée. On ne peut découvrir aucune copie de lettre informant régulièrement la compagnie du dépositif de l'ordre en conseil. On sait néanmoins, que la compagnie a reçu verbalement pleine information de ce qui avait été décidé. Son président était alors président du conseil, et son avocat, l'honorable M. Cartier, occupait un siège à l'assemblée du conseil dont il est question. Ainsi donc, quoiqu'il n'y ait pas de *preuves documentaires* qui montre que la compagnie a vraiment été informée du taux qui lui était alloué, il y a une preuve déduite amplement satisfaisante que ses directeurs et gérants ont reçu cette information.

Quoiqu'il en soit, la compagnie continua de rendre ses comptes comme si aucun changement n'avait eu lieu. Le dernier compte présenté au département comprend le trimestre qui se terminait le 5 octobre 1861, et dans ce compte comme dans tous ceux qui ont été fournis depuis l'ordre en conseil du 18 septembre 1858, on demande \$110 par mille. Rien ne fait voir que pendant cette période le département ait fait aucune objection à ces comptes. Dans les transactions ordinaires, un homme refuse toujours de payer des comptes dont il n'admet pas l'exactitude, mais cette considération ne paraît avoir aucunement attiré l'attention du département. Au contraire, pendant que l'on payait de temps à autre de grandes sommes à la compagnie, on paraît n'avoir fait aucune attention à la différence qui existait entre la somme que le département admettait devoir payer et celle que la compagnie continuait de réclamer.

Ce n'est, néanmoins, pas le devoir du soussigné de déterminer qui doit être censuré pour la négligence évidente avec laquelle on a conduit toute cette affaire. Il voit que le conseil exécutif a adopté le projet de son prédécesseur, et qu'en vertu du pouvoir que la loi lui donnait incontestablement, il avait fixé le subside postal à \$70 par mille : il voit une présomption qui lui paraît suffisante, que la décision du conseil exécutif a été communiquée à la compagnie ; il voit enfin que le montant total dû à la compagnie, d'après le taux de \$70 par mille lui a été payé jusqu'au 31 décembre 1860, sans le moindre protêt de sa part, à moins qu'on ne prétende voir un protêt dans le fait que la compagnie a continué de fournir ses comptes d'après le taux de \$110 par mille : cette partie de l'affaire peut donc être aussi regardée comme réglée. Que le taux fixé fût suffisant ou non, il l'a été légalement, et le montant total auquel on avait droit d'après cette décision a été payé jusqu'à la date des derniers comptes fournis par la compagnie. Le soussigné croit donc ne devoir pas sortir de ces faits dominants de la transaction.

En octobre 1861, la question de reconsidération vint devant le conseil exécutif. La compagnie s'était plaint depuis quelque temps, et par divers moyens indirects, de ce que le taux fixé en conformité à la loi était disproportionné avec le service rendu, et le ministre des finances présenta à ses collègues un rapport à ce sujet.

Dans ce document, l'honorable M. Galt admet un fait qui doit frapper tous ceux qui veulent se former une opinion éclairée sur la question en litige. Sans désapprouver directement le taux fixé, il montre la nécessité d'en reprendre la considération sous une autre forme.

Les données possédées par le gouvernement étaient, prétend-il, trop contradictoires pour permettre d'arriver à une décision satisfaisante, vû que ces données n'étaient basées que sur les taux alloués par le gouvernement Américain aux compagnies Américaines. Affirmant la difficulté, qu'on ne saurait nier, provenant de l'impossibilité d'établir un parallèle exact entre les sommes payées aux autres compagnies et celles payées au Grand Tronc, et de juger de leur suffisance par le travail respectif fourni, M. Galt suggéra le renvoi de la question à des arbitres. Deux arbitres furent nommés, un par le gouvernement, l'autre par la compagnie, et ils travaillaient au règlement de l'affaire quand le ministère actuel fut formé.

Une des premières questions que ce gouvernement eut à considérer fut donc l'arbitrage relatif au Grand Tronc. Convaincu que d'après la loi telle qu'elle est, la responsabilité de décider cette question retombe sur l'exécutif, et qu'il ne peut par aucun moyen se décharger de cette responsabilité, le gouvernement annula les procédés et l'affaire se présente de nouveau comme si rien n'avait été fait. Le soussigné ne peut douter que le taux fixé par le conseil exécutif en 1858, ne continue d'être celui d'après lequel le gouvernement doit régler avec la compagnie. Tous les paiements ont été basés sur ce taux, et le soussigné ne peut, comme chef du département, reconnaître la validité d'aucune réclamation qui lui soit opposée. Il continuera donc à payer \$70 par mille, et regardera cela comme paiement complet pour le service postal jusqu'à ce que ce taux soit légalement modifié par le conseil exécutif.

Maintenant, la question à discuter est celle de savoir s'il est expédient d'augmenter le taux du subside postal. La compagnie a-t-elle été réellement trop peu payée pendant la période depuis laquelle l'ordre en conseil existe ? Est-il à propos, en vue des services de la compagnie et des intérêts du public, d'adopter une plus haute échelle de compensation ? Le soussigné entreprend de répondre à ces questions avec une grande défiance. Il pense que c'est plutôt une question de fait qu'une question d'opinion, et la difficulté qu'il éprouve est de savoir quel est le meilleur moyen de déterminer la valeur réelle du service qu'il est en son devoir d'évaluer. Il n'hésite pas à mettre de côté, relativement à cette partie du sujet en débat, les états statistiques élaborés avec soin sur les retours obtenus des chemins de fer Anglais. Il n'y a aucune analogie sous le rapport du service, et le soussigné ne peut découvrir sur quelles bases on pourrait établir aucune comparaison plausible entre le service postal Anglais et le même service en Canada.

Il rejette en conséquence toutes les prétentions de la compagnie fondées sur les taux payés par le gouvernement impérial. Les rapprochements sont bien plus grands avec les États-Unis, et c'est là qu'il faut aller chercher les informations dont a besoin le conseil exécutif pour arriver à des conclusions justes et éclairées sur la question.

Même ici, néanmoins, les différences que l'on remarque nous empêchent de faire rien de plus qu'un estimé approximatif de la valeur du service exécuté par le Grand-Tronc. Ainsi, les différences qui existent entre le service fait par le Grand-Tronc et le New-York central sont si nombreuses et si grandes qu'il serait absurde d'adopter le taux fixé pour ce dernier chemin comme moyen de juger du taux à payer à l'autre. Le New-York central transporte les malles quatre fois par jour pendant la semaine et une fois le dimanche, dans chaque direction, donnant ainsi 25 voyages par semaine dans chaque direction y compris les trains de nuit. Il fournit dans ses chars tout l'espace nécessaire aux énormes malles qu'il transporte; il reçoit et délivre les malles aux bureaux de poste des villes terminales du chemin, et à chaque bureau de poste sur la route éloigné d'un quart de mille ou moins: il accomode tous les agents accrédités du bureau de poste et transporte sans charge tous les paquets du bureau autres que la matière mallable pour ce service, il paraît que le paiement total n'est que d'une fraction au-delà de \$173 par mille, ou \$51,600 pour 298 de voie ferrée. Il n'est pas nécessaire de faire remarquer que le service postal fourni par le Grand-Tronc est loin d'être aussi considérable que celui du New-York central. D'ailleurs, le service du Grand Tronc n'est pas uniforme. Sur la meilleure portion du chemin, savoir: entre Montréal et Toronto, il transporte une malle par jour dans chaque direction sur tout le parcours, ce qui donne douze voyages en tout par semaine. Il ne reçoit ni ne délivre les malles aux termini ni à aucun des bureaux de poste sur la route; il fournit le tiers d'un char pour les besoins du département et se refuse à chauffer et éclairer même ce compartiment: et pour ce service si incomplet il reçoit, d'après les taux établis, \$70 par mille. On peut donc affirmer, après la comparaison de ces différences, que le New-York central donne plus de deux fois le nombre des voyages de transport de malles; appropriée aux besoins du département un bien plus grand espace dans ses chars, pour ne rien dire de détails moindres, et fait conséquemment un service à peu près six fois plus considérable que celui du Grand Tronc pendant qu'il ne reçoit son subside annuel que dans la proportion de $2\frac{1}{2}$ à 1. On obtiendrait des résultats semblables en faisant la comparaison avec les autres principales lignes ferrées des États du nord. Le New-York et Érié, le chemin de l'Hudson, le Boston et Worcester, et plusieurs autres reçoivent peut-être de plus forts subsides, mais on trouvera que leur service est hors de proportion avec celui fait par le Grand-Tronc.

On a estimé que la moyenne des taux payés par le gouvernement Américain à neuf des principales lignes des États-Unis, est de \$10.37 par mille. Cette somme, néanmoins, inclut le service incident, (*side service*) partout où la distance à parcourir n'exécède pas un quart de mille. M. Watkin prétend que le taux payé par le gouvernement de la province n'est que de 6 à 7 cents par mille, mais là il ne tient aucunement compte du service incident que les compagnies américaines fournissent. L'honorable M. Smith, dans son rapport au conseil en 1858, allégua qu'en sus du taux postal régulier, le département avait à supporter une charge de \$50 par mille de chemin pour le service incident sur son parcours, qu'il étendait néanmoins jusqu'à un mille. Aujourd'hui, le sous-maître général des postes estime ce service à \$40 par mille. L'une ou l'autre de ces sommes doit donc être ajoutée, (en tenant compte, comme de raison, de l'augmentation de distance) au subside accordé au Grand Tronc si nous voulons avoir une idée exacte de ce que le service postal sur le Grand Tronc doit coûter à la province.

On ne prétend nullement que des chemins de fer, qui passent à travers un pays densément peuplé et qui conséquemment jouissent de recettes rémunératives par les passagers et les marchandises qu'ils transportent, comme c'est le cas, par exemple, pour le New-York central et les autres lignes qui peuvent servir de point de comparaison, offrent un moyen sûr de juger de ce que le Grand-Tronc aurait droit de demander pour rendre son service postal profitable. Néanmoins, en faisant des concessions libérales de part et d'autre on peut se faire un assez juste idée du mérite de l'affaire.

Ainsi, pendant que d'un côté les principales lignes Américaines font des affaires avantageuses et peuvent conséquemment transporter les malles à un taux proportionnellement plus réduit, le Grand Tronc d'autre part, passe, dans une grande partie de son parcours, dans un pays peu peuplé et rencontre des obstacles dont les lignes américaines sont exemptes. Celles-ci donnent plus en échange de l'argent qu'elles reçoivent parce qu'elles trouvent une compensation dans les avantages que leur produit le trafic local.

De son côté, le Grand Tronc donne comparativement peu pour l'argent qu'il reçoit, mais aussi il est privé des sources de profit qu'ont les autres voies ferrées. Toutes ces considérations font comprendre la difficulté qu'il y a de fixer le taux qui doit être accordé au Grand-Tronc par ceux des autres lignes.

Ce dont on a réellement besoin pour arriver à une conclusion correcte, c'est une connaissance exacte du service exécuté et des taux existants pour des lignes ferrées qui, comme le Grand-Tronc, passent dans des parties peu habitées. Il y a des chemins de fer qui paraissent fournir un point exact de comparaison ; et cette comparaison paraît indiquer que le montant payé au Grand-Tronc n'est pas beaucoup moindre que ce que nos voisins regardent comme une compensation suffisante.

Le soussigné fait allusion à ces détails pour expliquer sa répugnance à décider arbitrairement la question du subside postal. Il trouve qu'il lui est difficile, dans l'exercice de son propre jugement laissé à lui même, de décider quel rapprochement doit être fait entre le Grand-Tronc et les lignes Américaines ; et cela, non parce qu'il désire éviter la moindre partie de la responsabilité sous laquelle se trouve un chef de département, mais parce qu'il trouve que les renseignements qu'il possède sont insuffisantes pour lui permettre de se considérer comme suffisamment au fait des sources variées d'informations qui doivent guider son jugement.

Outre les autres difficultés, il s'avoue dans l'impossibilité de concilier les opinions différentes et quelquefois extravagantes qui ont été exprimées en faveur du Grand-Tronc.

De 1853 à 1861, le plus haut taux demandé par la compagnie a été de \$110 par mille par année pour deux services journaliers. Maintenant néanmoins, M. Brydges, le directeur général, presse le gouvernement de payer annuellement à la compagnie \$317,992, somme équivalente à une moyenne de \$360 par mille de voie ferrée, et cela pour un service journalier continu, l'espace fourni étant limité comme aujourd'hui au tiers d'un char, et ce prix n'incluant aucune charge pour les services spéciaux ni pour les transports des malles aux stations ou de celles-ci aux bureaux.

On sait que M. Brooks, l'arbitre choisi par la compagnie pour agir dans l'arbitrage commencé sous le dernier gouvernement, s'est déclaré disposé à accepter \$250 par mille par année comme compensation pour un service qui eût compris des items dont M. Brydges ne tient aucun compte. M. Brooks, par exemple, pour la somme mentionnée, consentait à fournir :

- 1° Un service journalier continu sur toute la ligne, avec bureau de poste de transit, éclairé et chauffé par la compagnie.
- 2° L'usage de tous les autres trains de passagers pour la transmission de malles, équivalant à un deuxième service journalier.
- 3° Le transport des malles aux stations et *vice versa*, dans toutes les principales villes le long de la ligne et à tous les bureaux de poste de la compagnie qui ne seraient pas éloignés de plus d'un mille des stations de la campagne.

De plus, ce taux aurait compris les trains extra ou spéciaux pour le service océanique, soit à Portland soit à Québec.

M. Watkin, dans un état préparé pour l'information des arbitres, prétend que \$250 par mille donneraient une faible compensation pour le service actuellement fourni ; et on doit faire attention que ce service est beaucoup moindre que celui que M. Brooks consentait à offrir.

La compagnie fait donc trois réclamations essentiellement différentes. M. Watkin demande \$250 pour la continuation du service actuel pour lequel, depuis plusieurs années, la compagnie se considère suffisamment payée sur le pied \$110 par mille : pour le même service, ou un service si analogue qu'il n'y a réellement pas de distinction à faire, M. Brydges demande \$360 ; et malgré tout cela, leur arbitre, M. Brooks, se contenterait de \$250 pour un service qui peut être considéré comme à peu près double de celui actuellement rempli.

L'hon. M. Moffatt, l'arbitre nommé par le dernier gouvernement, a pris pour base de ses estimés le service offert par M. Brooks, et ses conclusions sont que le montant total annuel du subside postal devrait être de \$126,125.50 etc., somme équivalente à une moyenne de \$145.63 etc., par mille par année. Dans cet estimé, il approprie \$105 par mille pour le service régulier sur la voie, et \$40 par mille pour les services spéciaux et le transport des malles entre les stations et les bureaux de poste.

Au milieu de tous ces estimés si opposés, le soussigné peut raisonnablement refuser de se prononcer absolument en faveur d'aucun d'eux. Ils sont trop différents pour lui laisser le moindre espoir de pouvoir, par aucune modification quelconque, les concilier l'un avec l'autre.

Il se sent conséquemment obligé de les mettre tous de côté comme inadmissibles en autant qu'ils peuvent avoir été préparés pour influencer la décision du conseil. Il suit de là qu'il ne reste d'autre alternative que de maintenir le taux actuel comme celui qui offre la plus juste compensation pour le service exécuté.

Il est certain que le taux de \$70 par mille a été fixé par un gouvernement dans lequel la compagnie possédait de grands moyens d'influence; et il est certain aussi que cette somme n'a pas été fixée sous l'empire d'aucune disposition à déprécier les services de la compagnie, ou à faire tort aux intérêts de ses actionnaires.

Un gouvernement dont deux des membres étaient officiers de la compagnie ne peut guère être soupçonné de lui avoir été hostile dans les mesures qu'il adoptait, et pourtant c'est ce gouvernement là même qui mettait de côté l'ancien taux de \$110 comme trop élevé, et qui fixait celui de \$70 comme représentant alors la valeur du service donné par le chemin de fer.

Un taux que le dernier gouvernement a établi sous l'empire de toutes les influences qu'y possédait la compagnie peut fort bien, dans l'opinion du soussigné, être continué sans injustice sous le gouvernement actuel, au moins jusqu'à ce qu'on ait obtenu des informations précises qui falcitent la préparation d'estimés où l'on trouve plus de sérieux que dans ceux qui sont aujourd'hui devant le conseil. Il se peut que le taux actuel soit un peu trop faible: il se peut que le premier taux de \$110 soit plus juste, mais entre ces deux dernier taux et ceux demandés par les avocats des besoins de la compagnie, la différence est si grande que le soussigné se regarde comme justifiable d'adhérer à la somme fixée par son prédécesseur. Pour augmenter cette somme, il faudrait avoir de plus amples moyens d'arriver à une opinion éclairée sur le sujet que nous n'en possédons aujourd'hui.

La pratique en Angleterre dans les cas analogues est parfaitement établie. Quand des dissidences d'opinion surgissent entre les compagnies de chemin de fer et de département des postes, on les règle par voie d'arbitrage, un statut du parlement impérial décidant que ce serait là le moyen de régler ces sortes d'affaires. Avec notre loi telle qu'elle est, l'adoption de ce procédé n'est pas possible sur le sujet en considération. Il peut n'être pas désavantageux cependant, de suivre la pratique Anglaise et dans ce but, de présenter une mesure qui pourvoie finalement au renvoi de toutes ces questions à des arbitres ayant droit de décider toutes questions relatives au chemin de fer. Dans les autres départements du gouvernement, on a recours à l'arbitrage quand il surgit des difficultés, quoique ces arbitrages soient sujets à quelques inconvénients relativement au choix des arbitres et à l'effet de leurs décisions. Pourquoi ne pas étendre cette pratique aux questions postales et donner ainsi au département en Canada le bénéfice d'une pratique qui fonctionne bien en Angleterre?

Le soussigné soumet respectueusement ce plan qui lui paraît être le meilleur moyen de régler les difficultés avec la compagnie, si l'on se décide à changer le taux actuel.

En terminant, le soussigné espère qu'il lui sera permis d'exprimer l'anxiété qu'il a éprouvé dans ses efforts pour arriver à une conclusion satisfaisante sur la question qu'on lui a donnée à examiner. Il aurait été plus satisfaisant que l'examen qu'il en a fait eût amené des opinions plus précises que celles qu'il a exprimées, mais il a essayé dans tous les cas d'établir sans passion l'état de la question, et de demander l'opinion impartiale du Conseil. Personne n'apprécie plus pleinement qu'il ne le fait les justes demandes des compagnies de chemin de fer de la Province ou l'importance de maintenir de bonnes relations entre elles et le département des Postes; mais il ne peut consentir à ce que ces compagnies le fassent céder devant des prétentions extravagantes et des demandes injustes, en le rendant indifférent à l'accomplissement des devoirs sous l'empire desquels il se trouve vis-à-vis du trésor public et de la Province en général.

Le tout néanmoins respectueusement soumis,

M. H. FOLEY,
Maître de Poste Général.

(Copie.)

COPIE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil Exécutif approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en conseil, le 30 octobre 1862.*

Le comité du conseil a examiné un mémoire de l'honorable maître-général des postes, en date du 29 courant, et relatif aux réclamations de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, *versus*, le département des postes. Ces réclamations sont accompagnées des demandes faites à diverses époques pour le régleme[n]t des arrérages, et pour la fixation de la subvention postale payable à l'avenir. Le comité approuve ce mémoire, et recommande respectueusement qu'il y soit donné de suite.

Certifié.

(Signé,)

Wm. H. LEE, G. C. E.

A l'hon. Maître-général des postes,
&c., &c., &c.

(Copie.)

DEPARTEMENT DES POSTES,
Québec, le 1er novembre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-jointe, copie d'un rapport approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, et relatif à la subvention postale du Grand Tronc.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

M. H. FOLEY,
Maître-général des postes.

C. T. Brydges, écr., Directeur Gérant,
Compagnie du chemin de fer G. T.,
Montréal.

(Copie.)

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA.
Bureau du Directeur Gérant.
Montréal, le 4 novembre 1862.

MONSIEUR,—Je désire beaucoup que le service fait par la compagnie pour le département des postes, le soit d'une façon régulière, c'est pour cela que j'ai l'honneur d'attirer votre attention sur une plainte faite à la compagnie, relativement à certains sacs de la malle transportés à la station de St. Lambert, samedi, 25 ult.

On se plaint que ces sacs n'ont point été déposés à la station de St. Lambert, mais ont été laissés sur la plateforme de la station.

J'ai fait faire une enquête à ce sujet, et je vous adresse un extrait du rapport du surintendant chargé d'examiner les faits.

Je vous serai très-obligé si vous voulez vous occuper vous même de la question, afin d'établir si les employés de la poste sont à blâmer. Je n'ai pas besoin de vous dire que si la faute est à nos hommes je saurai agir en conséquence.

Je suis, etc.,

(Signé,)

T. BRYDGES.
Directeur Gérant.

A l'hon. M. H. Foley,
Maître-général des postes,
Québec.

(Copie.)

(EXTRAIT d'un rapport du surintendant. Plainte du département des postes.)

“ J'ai examiné séparément Lapensée, le conducteur, et le préposé aux bagages; Gou-dette; ils s'accordent tous les deux à établir les faits suivants: A l'arrivée du train à St. Lambert, deux hommes s'approchèrent des chars; c'étaient deux soldats ivres au point de ne pouvoir se tenir debout. L'un d'eux jeta un sac sur la plateforme du char aux bagages; le préposé aux bagages demanda à l'opérateur si c'était “ du bagage extra? ” — “ Non, répondit celui-ci, c'est la malle. ” (C'était un sac de toile.) Le préposé aux bagages s'adressa alors au conducteur lui demandant ce qu'il devait faire; en même temps il prenait le sac pour le porter sur la plateforme de la station. Le conducteur, dans l'impossibilité de savoir des soldats quelle était la destination de ce sac, eut recours à l'employé de la poste, nommé Couillard, qui se trouvait alors dans le char-à-lits et lui fit la même question; Couillard répondit qu'il n'en savait rien et refusa de se charger du sac.”

“ Le conducteur voyant que l'employé de la poste lui-même ne voulait pas se charger de ce sac, le laissa de côté, pensant, avec raison, qu'il pourrait aussi bien être à destination de Montréal. Il est possible que s'il eût regardé l'adresse qui se trouvait sur le sac, il eût vu que c'était les malles anglaises pour Québec; mais il me semble singulier que le département des postes veuille rendre nos employés responsables des malles confiées aux soins de deux soldats ivres. S'il était si important que ce sac fût expédié, on aurait dû le confier à un employé digne de confiance, et je suis persuadé que les autorités de la poste auraient été les premières à se plaindre si notre proposé aux bagages s'était chargé d'un sac qui lui était remis par un porteur plongé dans l'ivresse.”

“ Je ne comprends pas comment ces deux hommes, ivres au point de ne pouvoir dire quelle était la destination du sac, peuvent se plaindre d'impolitesse. Du reste, il n'est pas facile d'être poli avec des gens qui se trouvent en pareil état.”

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 5 novembre 1862.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le maître-général des postes d'accuser réception de votre lettre du 4 courant, contenant un rapport relatif à la remise de certains sacs de la malle à la station de St. Lambert. Le maître-général des postes m'invite en même temps à vous remercier de ce que vous avez bien voulu l'informer de cette affaire, à laquelle il va donner une prompt attention.

(Signé),

WM. WHITE,
Secrétaire.

C. J. BRYDGES, écuyer, etc.,
Chemin de fer Grand-Tronc, Montréal

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 11 novembre 1862.

MONSIEUR,—L'affaire dont traite votre lettre du 4 courant a été examinée par l'inspecteur des postes, et j'ai l'honneur de vous communiquer les faits qui résultent de son rapport.

Vous observerez que les renseignements donnés à votre surintendant par le conducteur et le préposé aux bagages, et sur lesquels il a basé son rapport, sont erronés sur les principaux points.

La personne employée par le bureau de poste pour porter la malle à destination de Québec, de la station du chemin de fer de Champlain à la station du Grand-Tronc à St. Lambert, est certainement un soldat. Mais il est loin d'être établi qu'il fût ivre; de plus cela n'affecterait en rien la question, car il a remis les sacs au conducteur du train avec un carte indiquant le nombre de sacs et leur destination.

Votre surintendant suppose qu'il y avait, dans le train, un employé de la poste. Il y en avait un en effet ; mais il n'était pas de service, et se rendait à Québec comme simple voyageur ; c'est pour cela qu'il n'a pas voulu intervenir.

Le maître-général des postes est persuadé que cette négligence regrettable est due à l'incapacité ou au mauvais vouloir du conducteur et du préposé aux bagages.

Le surintendant observe que le maître-général des postes n'ayant pas jugé nécessaire qu'il y eût un employé de la poste stationné à St. Lambert, pour surveiller les sacs de la malle, le département est seul à blâmer s'il y a des irrégularités dans le service. A ce propos, je vous ferai remarquer que je trouve dans le rapport du surintendant et dans la conduite du conducteur et du préposé aux bagages, le signe certain du mauvais vouloir de vos employés en ce qui concerne le service de la poste ; et je suis persuadé qu'à ce mauvais vouloir seul est dû l'accident du 25 octobre, que vous devez regretter autant que le département.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
Sous-maître général des postes.

C. J. BRYDGES, écuyer, etc.,
Chemin de fer Grand Tronc, Montréal.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
Le 15 novembre 1862,

MONSIEUR,—Le maître-général des postes, en réponse à votre lettre du 6 courant, me charge de vous informer qu'il craint beaucoup de ne pouvoir accepter votre proposition d'expédier tous les seconds lundis, à 7 heures du soir, un train pour transporter de Montréal à Boston, par Portland, la malle de Montréal destinée au vapeur Cunard, (le service devant être payé, selon vous, par le département comme service spécial). Toutefois, il examinera la question et aura l'honneur de vous écrire de nouveau à ce sujet.

(Signé,)

WM. WHITE,
Secrétaire.

C. J. BRYDGES, écuyer,
etc., etc., etc.,
Montréal.

(Copie.)

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
MONTREAL, le 21 novembre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 courant, relative à certains sacs de la malle venus par l'*Australasian*, qui auraient été laissés par les employés du chemin de fer à la station de St. Lambert, le 25 octobre dernier.

Je regrette beaucoup que la malle n'ai pas été expédiée. Mais je crois, après mûr examen de la question, que cette irrégularité n'aurait pas eu lieu, si le département des postes avait pris les précautions nécessaires pour le transport de ces sacs de la station de Champlain à celle du Grand-Tronc.

Quant à ce que vous me dites du mauvais vouloir de nos employés, je ne saurais partager votre avis. La compagnie, bien que mal payée par le département des postes, fait tout en son pouvoir pour répondre aux besoins du public.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

C. J. BRYDGES,
Directeur-gérant.

W. H. Griffin, écuyer,
Sous-Maître-Général des Postes,
Québec.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 24 novembre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 21 courant relative à l'affaire de St. Lambert.

Vous dites que "cette irrégularité n'aurait pas eu lieu si le département des postes avait pris les précautions nécessaires pour le transport de ces sacs de la station de Champlain à celle du Grand Tronc."

Le maître-général des postes serait heureux d'apprendre de vous quelle est la nature de ces *précautions* qui ont été négligées.

Le maître-général des postes est prêt à faire, de son côté, tout ce qui pourra assurer la régularité du service mais, il lui semble que, dans un cas si simple, il n'y avait simplement qu'à remettre les sacs, comme cela a été exécuté.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
S. M. G. des Postes.

C. J. Brydges, etc., etc., etc.,
Chemin de fer G. T., Montréal.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC,
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,
MONTREAL, 26 novembre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, datée du 1er novembre 1862, me transmettant copie de votre rapport, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil le 30 octobre 1862; au sujet du paiement à faire à la compagnie du Grand Tronc pour service postal, lequel a été soumis aux directeurs de cette compagnie.

Depuis la réception de votre lettre, votre rapport a paru dans les journaux, à la grande surprise des directeurs de cette compagnie, car il ne présente qu'un seul côté de la question, et est par conséquent de nature à faire naître des opinions que ne justifierait pas une parfaite connaissance de tous les faits.

Les directeurs regrettent d'autant plus ce fait qu'il est de nature à nuire au mode d'investigation calme et juridique auquel le gouvernement a décidé de soumettre la question, comme étant le seul moyen par lequel on pût la régler justement et équitablement, et parce qu'il aura l'effet de placer les affaires de la compagnie du Grand-Tronc sur l'arène de la politique de parti, conduite contre laquelle le parti qui a donné naissance au gouvernement actuel a jusqu'ici si chaleureusement déclamé.

Les actionnaires et porteurs de bons de cette compagnie, répondant au désir fortement exprimé par les citoyens du Canada, ont, dernièrement, fait tout en leur pouvoir pour faire disparaître de l'administration de leurs affaires toute apparence de contrôle politique, dans l'espoir qu'en agissant ainsi ils faciliteraient le succès commercial de l'entreprise, et adopteraient une ligne de conduite grandement désirée par les populations du pays que parcourt le chemin de fer. L'on ne peut douter que la publication d'un exposé *ex parte* sur une affaire qui doit être prochainement soumise à l'arbitrage, doive tendre dans une grande mesure à détruire—et cela par un acte du gouvernement—l'effet des mesures dernièrement adoptées pour écarter complètement la compagnie du Grand-Tronc des discussions politiques.

Ayant fait ces remarques sur la publication inattendue de votre rapport, je suis maintenant chargé d'exprimer la grande satisfaction qu'éprouvent les directeurs de cette compagnie de voir que la question relative au tarif du paiement à faire pour le transport des malles sur le chemin de fer Grand-Tronc doit être réglée par arbitrage. Ils ont toujours été d'avis que c'était là une question qu'il ne serait ni juste ni équitable de faire régler par le gouvernement seul, qui aurait dans ce cas à fixer les conditions auxquelles il ferait faire un travail, sans égard à sa valeur équitable d'après l'opinion de ceux qui seraient appelés à le faire,—ce qui serait une chose tout-à-fait inusitée. Comme toute la question devra bientôt être renvoyée à un tribunal désintéressé, qui règlera définitivement la question, il n'aurait guère été nécessaire d'entrer maintenant dans l'examen des faits, si la publication de votre rapport n'eût forcé les directeurs à empêcher qu'il ne se forme une opinion erronée

par un exposé *ex parte* d'une partie des faits, malgré qu'ils soient fortement d'opinion que toute discussion de ces faits aurait dû être laissée aux arbitres qui devront décider la question.

Je vous tout d'abord protester contre le premier paragraphe de votre rapport, dans lequel vous écarterez, en discutant la rémunération payable pour le service postal, toutes les transactions antérieures entre le gouvernement et la compagnie, bien que vous admettiez franchement que "l'on peut peut-être prétendre, sans injustice, que le gouvernement doit examiner ces considérations d'une nature plus générale; ou peut même en appeler à la législature pour l'exécution de certaines conditions implicites ou explicites."

Il est maintenant de mon devoir de récapituler ces "considérations générales" et ces conditions importantes "implicites ou explicites."

Dès 1849, le parlement du Canada croyait qu'il était de la plus haute importance pour le progrès et la prospérité du pays, d'avoir une grande ligne de chemin de fer qui traverserait toute la province, et le 30 mai de cette même année, il passa un acte dont le préambule était comme suit :

"Attendu que de nos jours, les moyens de communication rapide et facile par les chemins de fer, entre les principaux centres de population et de commerce de tout pays, et ses parties les plus reculées, sont devenus non seulement avantageux, mais encore essentiels à son avancement et sa prospérité : et attendu que l'expérience a fait voir que, quoiqu'il en soit à cet égard dans les pays bien établis, peuplés et riches, l'assistance du gouvernement est nécessaire dans les pays nouveaux et peu peuplés, et dans lesquels les capitaux sont rares, et peut-être accordée avec sûreté pour la construction de lignes de chemin de fer d'une étendue considérable; et que le meilleur moyen d'accorder cette assistance est de donner aux compagnies qui entreprennent la construction de chemins de fer d'une certaine longueur, après avoir été incorporées par la législature, et par conséquent avec son approbation, l'avantage de la garantie du gouvernement moyennant des conditions et des restrictions convenables, pour les emprunts faits par ces compagnies, pour les mettre en état de compléter leur entreprise."

Et l'acte décrète ensuite :

"Que la somme sur laquelle l'intérêt sera ainsi garanti ne sera pas plus considérable que celle qui aura été dépensée par la compagnie avant que la garantie soit donnée, et sera suffisante pour compléter son chemin convenablement, et à la satisfaction des commissaires des travaux publics."

Le parlement et les citoyens du Canada étaient donc, à cette époque, tellement convaincus des avantages qu'ils devaient retirer d'une ligne de tronc de chemin de fer, qu'ils ne désiraient que trop vivement fournir la moitié du montant requis pour sa construction.

Et les convictions mûries des citoyens et de la législature du Canada furent de nouveau, après ample réflexion, délibérément enregistrées deux ans plus tard, lorsque, le 30 août 1851, il fut passé un acte dont le préambule était en partie comme suit :

"Attendu qu'il est de la plus haute importance pour le progrès et le bien-être de cette province, qu'une ligne de Grand-Tronc de chemin de fer soit construite dans toute sa longueur."

A la cinquième clause de cette acte est comme suit :—

"Et qu'il soit statué, que si les fonds nécessaires pour la construction de la ligne de Grand-Tronc de chemin de fer mentionnée dans la section précédente ne sont pas obtenus par la voie d'emprunts sous l'autorité et la garantie du parlement du Royaume-Uni, ou avancée à titre de prêt à cette province sous la dite autorité, alors la dite ligne de Grand-Tronc de chemin de fer, ou toute partie d'icelle qui ne sera pas construite au moyen de fonds ainsi obtenus ou avancés comme susdit, pourra être construite avec des fonds dont la moitié sera réalisée sur le crédit du fonds consolidé du revenu de cette province, pourvu que l'autre moitié ait été souscrite par des corporations municipales dans cette province."

On considérait donc qu'il était tellement important d'assurer la construction d'un Grand-Tronc de chemin de fer, qu'en 1849 l'on offrait de fournir la moitié du capital sur les fonds de la province, et qu'en 1851 cette offre fut étendue de manière à permettre aux municipalités qui se trouvent le long du chemin de trouver l'autre moitié sur leur crédit. Si ce projet eût été réellement mis à exécution, comme on se le proposait alors, le Canada

aurait eu à fournir à tous les frais de construction du chemin de fer Grand Tronc sur ses seules ressources.

Avec ces décrets dans les statuts, le gouvernement de 1852-3 trouvant un marché monétaire très-facile en Angleterre, chercha à persuader aux capitalistes Anglais de s'embarquer dans cette entreprise en faisant de grandes promesses quant au chiffre considérable du rapport que le Canada garantissait en pratique sur les déboursés.

A cette fin, certains membres du gouvernement se rendirent à Londres, et le résultat de leurs négociations se trouve dans le prospectus du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, qui fut publié en Angleterre au printemps de 1853.

Le prospectus fut préparé et publié par autorité officielle. Les messieurs suivants, entre autres, furent annoncés comme directeurs de la compagnie.

A LONDRES.

THOMAS BARING, éc., M. P., } agents de la province du Canada, et directeurs de la
G. CARR GLYN, éc., M. P., } compagnie au nom du gouvernement Canadien.

EN CANADA.

L'Hon. JOHN ROSS, membre du conseil législatif, et solliciteur-général pour le Haut-Canada, président.

L'Hon. FRANCIS HINCKS, M. P. P., inspecteur-général.

L'Hon. E. P. TACHÉ, M. C. L., receveur-général.

L'Hon. JAMES MORRIS, M. C. L., maître-général des postes.

L'Hon. MALCOLM CAMERON, M. P. P., président du conseil exécutif.

L'Hon. E. R. CARON, orateur du conseil législatif.

Les agents de la province, leurs noms étant inscrits comme agissant au nom du gouvernement, et plusieurs membres du gouvernement d'alors, et *comme tels*, étaient ainsi annoncés comme directeurs; et ce fut sur la foi du caractère quasi-gouvernemental de l'entreprise ainsi établi, que les actionnaires et porteurs de bons en Angleterre placèrent leur argent en Canada dans la construction du Grand Tronc de chemin de fer. Ce prospectus, ainsi publié, promettait 11½ pour cent de rapport sur le capital social, après le paiement de l'intérêt sur la dette créée par les bons.

L'appendice de ce prospectus officiel contient le paragraphe significatif qui suit : — "Ce grand projet de communication par chemin de fer à travers la plus riche, la plus populeuse et la plus importante dépendance coloniale de la Grande-Bretagne, n'est pas maintenant offert au public comme projet nouveau. *Il se présente avec la garantie de la province du Canada*, qui a placé plus de deux millions sterling dans l'entreprise; il est supporté par les hommes les plus intelligents et les plus clairvoyants de la colonie; et il a la garantie de plus d'un demi-million de capital Canadien privé qui y est placé." (Le demi-million de capital Canadien ne se trouva, cependant, être qu'un mythe.)

Et pour compléter la liaison officielle du gouvernement et des citoyens du Canada avec la conception et les promesses de profit du chemin de fer Grand-Tronc, une dépêche officielle de Lord Elgin, alors Gouverneur-Général du Canada, au ministère des colonies, est imprimée comme partie de l'appendice du prospectus. Cette dépêche traite la question des entreprises de chemins de fer, et dit que l'intention des actes d'alors de parlement était de fournir à même les fonds provinciaux *la moitié du coût total de l'entreprise*.

La moitié du coût de la ligne aurait été £6,000,000, sterling, comportant une dépense annuelle de £360,000, tandis que si l'acte de 1851 eût été mis à exécution, le coût total en aurait été prélevé sur le crédit Canadien, avec une dépense de £720,000 par année.

L'aide réelle accordée par le Canada n'atteint cependant que £3,112,500, ce qui coûte £186,750 par année.

Les porteurs de bons et les actionnaires ont souffert en proportion exacte de la diminution que le Canada a réussi à faire subir à sa souscription, telle qu'autorisée par le parlement, aux frais de la ligne; et la perte de ces derniers est complète, sans un seul avantage collatéral, tandis que le Canada a non seulement vu se dépenser dans son sein près de £9,000,000 de capital anglais, mais a vu s'accroître énormément la valeur de ses terres, les marchés du monde s'ouvrir à ses produits durant toute l'année, — s'ouvrir un accès à

presque toutes les parties de son vaste territoire,—réduire considérablement les frais de transport de ses produits au marché et les frais de distribution de tout ce qu'il lui faut importer pour les besoins de sa population ;—et au lieu d'être emprisonné pendant la moitié de l'année par le froid et la neige, le Canada est devenu, au moyen du chemin de fer Grand Tronc, l'un des meilleurs moyens de communication durant toute l'année, pour l'immense commerce qui se fait entre les États de l'Ouest de l'Amérique et les ports de l'Atlantique.

Mais quelle est réellement la valeur pour la compagnie des £3,112,500 que le Canada a souscrits pour s'assurer les énormes avantages dont je viens de parler ? L'on peut certainement se demander si la pression politique n'a pas été cause qu'une somme plus forte n'a pas été dépensée dans la construction de parties du réseau de chemin de fer actuel qui, bien que très avantageuses pour le Canada, n'ont absolument aucune valeur commerciale, et ne font qu'épuiser les profits des parties payantes du chemin. Ainsi, l'abandon de l'intérêt sur l'aide provinciale fut accompagné de stipulations de la nature la plus vigoureuse, pour forcer la compagnie à compléter un réseau de chemins de fer depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Sarnia, à souscrire à des entreprises auxiliaires qui antérieurement ne tiraient absolument rien des fonds de la compagnie du Grand-Tronc, et à équiper complètement et faire efficacement fonctionner tout le système si considérablement porté au-delà de ses premières limites. Et même, l'on devrait en toute justice déduire, sur les £3,112,500 avancés par la province, les très fortes sommes, qui s'élèvent à plusieurs millions de piastres, versées au trésor public sous forme de droits de douane sur les lisses matériaux de ponts, machines, matériel de roulement de toutes sortes, etc., etc., importés, durant la construction du chemin. L'on peut dire que ces obligations ont absorbé, collectivement, plus qu'aucun avantage qu'ont pu retirer les porteurs de bons et les actionnaires ; et il n'est pas improbable que l'on trouverait pécuniairement avantageux, même avec toutes les désastreuses conséquences que cela pourrait avoir sur le commerce de la province, de clore les parties non-payantes de la ligne.

Ces faits prouvent que la compagnie a équitablement droit, sans l'ombre d'un doute, à toute l'aide que le gouvernement et le parlement peuvent lui donner.

Et c'est ici le lieu d'attirer l'attention sur le fait que c'est le Canada qui, de presque tous les pays du monde, a fait construire son grand artère de chemin de fer au moins de frais pour son trésor public. L'Inde, qui possède une population beaucoup plus dense par mille carré en superficie, et qui pour cette cause, et pour le fait que ses chemins de fer pénètrent dans des districts qui ne bordent pas, de ses grandes voies de communication par eau, et n'en sont pas tributaires mais qui les coupent plutôt à angle droit, devait avoir plus de chances de voir ses chemins de fer se supporter d'eux-mêmes, à absolument garanti l'intérêt du coût de leur construction. Cela entraîne une charge annuelle sur les revenus de l'Inde de pas moins de \$2,500,000 sterling, acceptée, il faut se le rappeler, à une époque où le crédit financier de l'Inde n'était maintenu que par de gros emprunts en Angleterre. L'Australie construit ses chemins de fer au moyen de ses obligations. La petite colonie de Victoria fait la même chose, et dernièrement il a été vendu £7,000,000 de ses bons en Angleterre pour prélever l'argent destiné à la doter de moyens de transport par chemin de fer. Le même système a été suivi par le Cap de Bonne-Espérance. La Russie garantit l'intérêt sur le capital employé à la construction de son réseau de chemins de fer. L'Italie fait la même chose. La France a fait le terrassement de ses principaux chemins de fer, et elle les protège largement par sa législation. Et même le pauvre Brésil fournit une partie du coût de ses chemins et garantit l'intérêt sur le reste des déboursés. L'Etat de New-York a dépensé une forte somme sur le chemin de fer de l'Erié, et en a ensuite fait un présent à la compagnie. L'Etat du Michigan a fait la même chose pour quelques uns de ses chemins de fer. Je répète donc hautement que le Canada a fait construire son réseau de chemins de fer à des conditions beaucoup plus avantageuses que la plupart des autres pays, tandis qu'en raison de son peu de population et de la concurrence forcée que ses rivières et son fleuve font aux chemins de fer, l'on avait le droit de s'attendre qu'il les construirait entièrement à ses propres frais.

Je vais maintenant examiner les parties de votre rapport où vous discutez le taux du paiement à faire pour le transport des malles.

Vous dites avec justesse que le taux de \$110 par mille a été convenu entre la compagnie et le gouvernement en 1853 ; mais, ainsi qu'on l'a souvent expliqué, ce taux a été

convenu lorsqu'il n'y avait encore qu'une seule section du chemin de fer, à l'Est de Montréal, d'ouverte, et lorsque la seule malle qui y était transportée était une petite malle locale. Ce qui forme aujourd'hui la ligne principale du chemin de fer Grand Tronc n'était pas encore terminé,—ce chemin de fer ne formait pas alors, comme aujourd'hui, les principales communications postales du pays,—il ne transportait pas les malles considérables qui se rattachent aux paquebots-postes océaniques, à et de Québec et Portland,—et la compagnie n'avait pas encore fourni l'immense facilité au service postal du pays, offerte par la construction du Pont Victoria à Montréal.

Tandis, donc, que le chemin de fer était incomplet, et avant que la compagnie n'eût eu aucune expérience quant aux frais qu'elle encourrait pour faire le service postal, elle consentait à accepter, comme expérience, le taux de \$110 par mille. Ce taux fut fixé parce qu'il se trouvait être alors celui que payait le gouvernement Américain pour le transport de ses malles locales entre Portland et Island Pond, dans les Etats-Unis. Rien n'était transporté sur cette ligne, pour le gouvernement Américain, que la malle locale du district, et il n'y est rien transporté de plus aujourd'hui pour lui; mais il est important de noter que cette compagnie reçoit *maintenant*, du gouvernement Américain, plus qu'elle ne recevait en 1853, ce qui prouve que même l'accroissement naturel d'une malle locale exige, dans l'opinion des autres gouvernements, après un intervalle de dix ans, un surcroît de rémunération.

En appliquant le même principe à l'immense accroissement du service que rend aujourd'hui la compagnie du Grand-Tronc pour les malles étrangères aussi bien que locales, quel taux de paiement devrions-nous maintenant recevoir?

Agissant d'après les idées que je viens d'expliquer, et désirant satisfaire le plus libéralement possible aux besoins du service du gouvernement, la compagnie demanda \$110 par mille en 1853; ce taux fut payé par le gouvernement sans hésitation, et il fut traité par toutes les parties comme un arrangement purement provisoire, qui devait être revu et corrigé lorsque tout le chemin de fer et ses avantages pour le service public seraient bien développés.

Jusqu'au 5 octobre 1858, la compagnie fut payée sur le pied de \$110 par mille, et comme la ligne n'était pas à cette époque ouverte d'un bout à l'autre, l'on ne proposa pas de revenir sur cet arrangement jusqu'à la date ci-dessus.

Cependant, les directeurs de la compagnie différaient totalement avec vous dans la conclusion à laquelle vous paraissez en être arrivé, que depuis le mois d'octobre 1858 jusqu'au mois d'octobre 1861, la compagnie est censée avoir acquiescé au taux de \$70 par mille fixé par le gouvernement, et cela pour la meilleure raison possible, savoir: qu'ils n'ont jamais reçu avis de cette proposition. Quant à la preuve officielle ou par écrit, j'affirme sans hésiter qu'il n'existe pas un seul document qui fasse voir que l'action qui paraît avoir été prise par le gouvernement en septembre 1858, ait jamais été communiquée à la compagnie jusqu'au commencement de l'année 1861.

En réponse à une lettre du sous-secrétaire de cette compagnie, contenant un compte pour service postal au taux de \$110 par mille de chemin de fer, le sous-maître-général des postes écrivit, le 13 novembre 1858, remettant la somme de \$50,000 comme à-compte, et ajoutant qu'il écrirait de nouveau sous peu de temps relativement aux taux qui seraient payés à l'avenir pour le service des malles par chemin de fer.

Ainsi que vous le dites dans votre rapport, aucune communication subséquente n'a jamais été reçue par cette compagnie.

Je puis de plus vous rappeler un fait, dont l'exactitude sera prouvée par les archives de votre département, c'est que pendant près de trois ans après la lettre du sous-maître général des postes, du 13 novembre 1858, cette compagnie continua à présenter régulièrement ses comptes pour le transport des malles au taux de \$110 par mille, sans jamais avoir été notifiée qu'il y eût une objection quelconque à ce taux.

Je dois complètement différer de l'avis énoncé dans votre rapport, que bien qu'il n'ait jamais été fait de communication officielle à la compagnie du taux qui avait été proposé par le conseil exécutif, ce fait était cependant bien connu de la compagnie parce que son président, l'hon. Geo. E. Cartier, était aussi membre du conseil. Je ne connais certes pas aussi bien que vous quelles sont les responsabilités d'un ministre du cabinet; mais je pense que l'on comprend généralement qu'un membre du gouvernement manquerait à son serment comme conseiller exécutif, s'il révélait les discussions qui ont lieu dans la

salle du conseil, ou prévenait l'action du département du gouvernement auquel la chose incombe en communiquant une décision prise. Le fait qu'aucune décision du conseil n'a jamais été communiquée à la compagnie, prouve surabondamment que le département que la question regardait spécialement, ne la considérait pas comme réglée, et en conséquence, l'ordre en conseil de septembre 1858, se trouve être, en pratique, une lettre morte.

Les directeurs de cette compagnie soumettent de plus que le fait que l'un de ses directeurs étant membre du conseil, qui a proposé sur certain taux de paiement (bien que rien ne fasse voir qu'il était présent lorsque la proposition a été faite), ne peut, pour un moment, suppléer à une communication officielle.

Les directeurs de cette compagnie pensent que l'ont peu raisonnablement supposer que le président de cette compagnie devait naturellement penser, dans sa position de directeur, qu'il ne convenait pas qu'il intervint dans une affaire à laquelle il était intéressé en sa double qualité; et quant au solliciteur de cette compagnie, il doit être parfaitement clair que ce monsieur, qui n'est pas officier exécutif de la compagnie, ne devait pas croire que, comme membre du gouvernement, il eût le droit d'influencer la discussion d'une manière ou de l'autre à cause de ses relations avec la compagnie. La conclusion naturelle est plutôt que ces deux messieurs ne sont naturellement intervenus dans l'affaire, mais que le rapport de l'honorable maître-général des postes a été adopté tout naturellement sur sa propre responsabilité, surtout parce que la compagnie ignorant que le sujet fût en considération, elle n'avait pas exposé l'affaire devant le maître-général des postes ou le gouvernement, et n'avait jamais eu l'occasion d'être entendue sur la question.

Toutefois, en abandonnant ce point, il demeure incontestable que le gouvernement n'a jamais notifié officiellement à la compagnie que le tarif de \$110 était changé; que la compagnie a continué à envoyer régulièrement ses comptes au tarif de \$110 par mille sans aucune objection de la part du gouvernement; et que les paiements ultérieurs à la passation de l'ordre en conseil, en septembre 1858, ont été faits à la compagnie sur des comptes présentés au tarif de \$110, sans que le gouvernement ait jamais déclaré, en faisant ces paiements, que son intention fût d'exiger un tarif moindre par mille.

C'est avec confiance que les directeurs de la compagnie exposent ces faits afin de montrer au gouvernement qu'ils n'ont jamais compris que l'ordre en conseil du mois de septembre 1858 donnât un règlement final de la question. (Cet ordre, en effet, a été passé sans que la compagnie reçoive aucun avis des changements projetés, sans même donner à la compagnie l'occasion d'exposer au gouvernement les faits avec ses opinions, et en laissant passer trois années sans avertir officiellement la compagnie que cet ordre avait été décrété.)

Comme nouvelle preuve de ce qui précède, lorsque la compagnie, en juillet 1860, se trouva dans des embarras financiers, le gouvernement du Canada lui fit une avance sur le service postal, avance qui devait être remboursée et qui était calculée d'après le tarif de \$110 par mille.

Ceci se passait deux ans après l'ordre en conseil du mois de septembre 1858; et, s'il faut encore d'autres preuves que la question ne devait point être ainsi considérée comme finalement réglée, il suffira de rappeler qu'une minute du conseil, au mois d'octobre 1861, adoptée par le même gouvernement qui était au pouvoir en 1858, reconnaissait que le tarif fixé était insuffisant, que tous les chemins de fer de la province avaient protesté contre ce tarif, et qu'en examinant tous les côtés de la question on avait jugé à propos de la discuter de nouveau et de la renvoyer à la décision de trois arbitres désintéressés.

Il y a, dans votre rapport, un autre point que je ne saurais admettre, c'est que tout ce qui était dû à la compagnie au taux de \$70 par mille avait été payé jusqu'au 31 décembre 1860.

Ceci est inexact, vu qu'aucun paiement n'a été fait à la compagnie longtemps avant la date sus-mentionnée. Mais seulement au commencement de 1861, et sans que le département des postes en donne avis à la compagnie, le département du receveur-général passa au compte de la compagnie une certaine somme pour paiement du service postal fait par la dite compagnie.

Bien loin que la compagnie ait considéré ce transport comme un règlement définitif de ses réclamations, elle protesta par écrit, et continua après avoir reçu avis du transport effectué par le département du receveur-général, à présenter ses comptes au département des postes en calculant d'après l'ancien tarif de \$110 par mille.

Par conséquent les comptes de la compagnie n'ont point été réglés jusqu'au 31 décembre 1860 ; mais, au contraire, sitôt que l'existence de ces transports fut connue, la compagnie protesta contre la marche qui avait été suivie et a continué depuis à protester.

J'examinerai maintenant les opinions que vous exprimez relativement au tarif qu'on doit accorder pour les services rendus par la compagnie au département des postes ; l'expérience a malheureusement prouvé que le tarif de \$110 par mille était tout à fait insuffisant, même avant que toute la ligne fût ouverte en y comprenant le pont Victoria.

Les directeurs de la compagnie ne sauraient admettre avec vous qu'on ne saurait faire de comparaison avec les chemins de fer Anglais.

Dans une partie de votre rapport, vous admettez que ce chemin de fer, qui ne transporte que peu de voyageurs, à droit à une subvention plus élevée que ceux des États-Unis, qui ont un nombre considérable de voyageurs. Cet argument qui est bon s'applique, à plus forte raison, aux chemins en Angleterre, car, dans ce pays, le transport des voyageurs est très considérable, et assure le trajet de plusieurs trains, dont le département des postes peut profiter pour expédier les malles.

En Irlande, le transport des voyageurs est moindre qu'en Angleterre, et est en moyenne représenté comme suit sur les principales lignes.

	s.	d.	
Drogheda et Dundalk.....	4	0	par mille.
Dublin et Drogheda.....	2	10½	do
Dundalk et Enniskillen.....	3	2	do
Dublin et Cork.....	2	9	do
Dublin et Galway.....	3	0	do

Dont la moyenne est presque de 3s. 2d. par mille.

La moyenne, 3s. 2d., du tarif accordé en Irlande, donnerait pour le nombre de milles parcourus par les trains de la malle sur le Grand-Tronc, un tarif de \$760 par mille, c'est-à-dire plus de dix fois le montant indiqué par l'ancien maître-général des postes.

Dans aucun pays du monde, le fonctionnement des chemins de fer pendant l'hiver, n'est peut-être aussi pénible qu'en Canada ; et comme le trajet ne se fait que pour un petit nombre de voyageurs, il est nécessaire, comme vous l'admettez, que le transport des malles soit rétribué en conséquence.

Les recettes moyennes du Grand Tronc, pour le transport des voyageurs, ne dépassent pas 75 cents par mille, et les comptes de la compagnie prouvent que le trajet des trains coûte, en moyenne, \$1 par mille.

La quantité de neige qu'il faut enlever pour assurer le passage des trains, nécessite de fortes dépenses, et on peut en dire autant des détériorations que les rails et les machines subissent pendant l'hiver.

Le pont Victoria, à Montréal, offre un grand avantage au service postal, mais il a coûté des sommes énormes à la compagnie ; on y a dépensé £1,500,000, qui coûtent chaque année £90,000 d'intérêt à la compagnie. Dans un cas analogue en Angleterre, la construction du pont de Menai, qui a coûté beaucoup moins, et est beaucoup moins considérable que le pont Victoria, le gouvernement Anglais paie tous les ans £20,000 à la compagnie pour le compte de ce pont. Le pont Victoria aide au service des malles pour tout le Canada, surtout pour les malles transportés par les vapeurs Océaniques, et assure le passage du St. Laurent de la façon la plus rapide et la plus régulière pendant toute l'année.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler qu'avant que le pont fût construit, il était souvent impossible, pendant plusieurs jours, de traverser le fleuve.

En retour d'un pareil avantage et de plusieurs autres, la compagnie a droit à une rémunération spéciale, pour les mêmes raisons que celle du pont de Menai a droit à £20,000 du gouvernement Anglais.

On fournit des chars spéciaux où les lettres sont classées pendant la marche du train, ce qui offre une grande commodité au département des postes, et assure le transport et la distribution prompte et rapide des correspondances.

Il y a trente-six de ces chars sur le chemin du Grand Tronc ; la construction de ces chars a coûté £20,000 sterling, et ils sont éclairés et chauffés aux frais de la compagnie, ce qui entraîne encore des dépenses considérables.

Un tiers de l'espace de ces chars est entièrement réservé pour le service de la poste.

D'après le rapport du maître-général des postes, en 1857, il y a plus de *quarante* commis employés par le département des postes exclusivement à voyager dans les chars-postes pour classer et distribuer les malles. Le prix des places de ces commis calculé au même taux que celles des autres voyageurs sur la ligne, représenterait plus de la moitié du tarif de \$70 qu'on veut payer pour tout le service postal ! Ce fait seul démontre l'insuffisance du tarif fixé par votre prédécesseur.

Les chars-poste font le trajet avec les trains de voyageurs. S'ils étaient employés à transporter des voyageurs, on pourrait y placer, en moyenne, 16 voyageurs dont les places, au prix du tarif, entre Montréal et Toronto, produiraient, sur cette seule section, plus de \$100,000 par année ; c'est-à-dire plus de \$300 par mille.

L'emploi des chemins de fer pour le transport des lettres et des journaux a, incontestablement, produit des avantages considérables pour le public, et augmenté par là les revenus du département des postes.

Dans le rapport du maître-général des postes, pour l'année expirant au 31 mars 1856, on signale spécialement la rapidité des malles ; et il est constaté, entre autres choses, dans un tableau, qu'en 1853, une lettre mettait 10½ jours pour se rendre de Québec à Windsor, tandis qu'en 1856, le même trajet se faisait en 49 heures.

Le maître-général des postes ajoute :

“ L'avantage gagné par là entre les points les plus éloignés s'applique aussi à la réduction du temps employé pour le transport des lettres entre les places intermédiaires, et sera partagé plus ou moins par les neuf-dixièmes de toute la correspondance de la province, car au moins cette proportion des lettres transportées par la malle l'est par chemin de fer.—A part cet avantage, il en résulte beaucoup d'autres provenant de l'exemption des irrégularités dans le transport, des dommages par l'exposition au mauvais temps, et par les autres causes dépendant inévitablement du transport des malles pesantes par diligence ou *waggon* dans les chemins ordinaires de la campagne et par dessus tout en ce qu'il y a beaucoup plus de sûreté contre le vol ou la perte sur la route.

Dans les rapports subséquents, le maître-général des postes attire l'attention à différentes reprises sur les avantages qui ont résulté de l'ouverture des diverses sections du Grand-Tronc ; en 1850, il disait : si cette partie du service postal se trouve ainsi dans une condition satisfaisante, une bonne part en revient sans doute à l'avantage du transport des malles par chemin de fer sur toutes les grandes lignes postales, car il facilite la ponctualité dans le transport par les autres routes ainsi que la livraison régulière dans tous les principaux centres, et grâce à lui, le service postal se fait généralement avec une régularité à laquelle il ne fallait pas autrefois songer.

“ L'achèvement du pont Victoria à Montréal, et de la section ouest du chemin de fer Grand-Tronc, jusqu'à Détroit, augmentera de beaucoup la facilité du transport des malles sur la principale route entre les deux extrémités de la province.”

“ Les avantages ci-dessus indiqués, et qui font la supériorité de la route canadienne comme voie de communication avec l'Europe, s'étendent comme de juste, à la correspondance européenne de cette grande section des Etats-Unis située à l'ouest, au nord-ouest et au sud-ouest du Canada et des grands lacs, et, comme on l'a dit dans un précédent rapport, l'attention du gouvernement des Etats-Unis a été attirée sur ces avantages, mais il n'en est résulté rien de définitif avant les voyages hebdomadaires des paquebots Canadiens, l'achèvement du chemin de fer du Grand-Tronc et du pont Victoria sur le St. Laurent, à Montréal, qui forme une ligne non interrompue de Détroit à Québec, et à Portland, achèvement qui a permis au département des postes Canadiennes d'offrir des arrangements si avantageux pour le transport des malles entre les Etats-Unis et l'Europe, par la route Canadienne, que le gouvernement Américain a accepté sans retard. Aujourd'hui, des dépêches closes renfermant la correspondance de tous les Etats de l'ouest, du sud-ouest et du nord-ouest, sont régulièrement acheminées entre Liverpool et Cork d'un côté, et Chicago et Détroit de l'autre. Les malles entre les états de la Nouvelle Angleterre et l'Europe, sont aussi en vertu de cet arrangement, acheminées par les paquebots Canadiens.”

Le département des postes reconnaît donc que sans le chemin de fer Grand-Tronc et le pont Victoria, il eût été impossible d'assurer au Canada le passage des malles Américaines qui produit un item si considérable dans les revenus du département des postes.

La compagnie des vapeurs qui font le trajet entre Québec, Portland et Liverpool, est amplement payée pour ses services. Pourquoi le Grand-Tronc, que votre département déclare indispensable à la régularité des malles que transportent ces navires, ne recevrait-il pas un paiement raisonnable pour les services qu'il rend, spécialement lorsque le département des postes tire des revenus considérables des malles Américaines transportées par le Grand Tronc ?

Le tableau suivant fait voir l'augmentation énorme des revenus de la poste résultant de l'emploi du chemin de fer :

Années.	No. de bureaux.	No. de lettres.	Revenu postal.
1851	601	2,132,000	\$230,000
1861	1775	9,400,000	683,000
Augmentation	1194	7,268,000	\$463,000
Par cent	295	441	297

Et c'est en présence de ces augmentations énormes dues en grande partie au chemin de fer qu'on refuse une subvention raisonnable pour les services rendus.

Je diffère complètement d'opinion avec vous dans ce que vous dites du transport des malles aux Etats-Unis.

Je répète ce que j'ai déjà dit en plusieurs circonstances que le tarif sur les lignes Américaines est basé sur un service journalier, aller et retour, portant un bureau de distribution qui occupe le tiers d'un char à bagage, avec la convention passée entre les départements des postes et les compagnies de chemin de fer que ces dernières transporteront en outre dans les chars aux bagages des sacs scellés, sans qu'il soit besoin d'un employé de la poste, et par tout train qu'il leur sera convenable d'expédier pour le service des voyageurs. Mais les conditions du tarif n'exigent qu'un service journalier, aller et retour, avec un bureau de distribution dans les chars, l'autre arrangement qui existe aux Etats a sa raison d'être dans le grand nombre des voyageurs, avantage dont le département des postes tire parti sans rien payer en plus.

Le congrès des Etats-Unis a fixé le tarif accordé aux compagnies de chemin de fer pour le transport des malles. Il divise les lignes en trois catégories, et accorde \$300 par mille aux lignes de la première classe, et \$100 par mille à celles de la troisième.

Quelques embranchements secondaires sont payés à un peu moins de \$100 par mille.

Je vous ai déjà donné une liste de 53 des principales compagnies de chemins de fer dans 16 Etats différents de l'Amérique, représentant un parcours total de 6612 milles, qui reçoivent en moyenne \$200 par mille, chaque année, pour une seule distribution de la malle par jour. Les compagnies s'engageant à transporter des sacs fermés par tous les autres trains dont leur trafic rendra le trajet nécessaire.

Je ne saurais admettre avec vous que la subvention accordée à la compagnie du New-York central, entre Albany et Buffalo, soit de \$173 par mille chaque année.

La compagnie du *New-York Central*, dont la ligne s'étend entre Albany et Buffalo, sur un parcours, dites-vous, de 298 milles, reçoit par année du bureau des postes, un montant de \$91,550. Ce qui fait \$307.31 par mille.

Il est vrai que sur une partie du parcours la compagnie a une ligne double—mais cette ligne double n'a pas plus de douze milles, et elle est sur le même parcours ; le montant payé à la compagnie du *New-York Central*, est pour un parcours de 298 milles, et représente une moyenne de \$307.21 par mille, comme je viens de le dire.

Dans tous les autres cas, le *New-York Central* ne distribue la malle sur la route qu'une fois par jour, aller et retour ; la subvention est calculée sur le service, la compagnie transporte des sacs fermés par tous les autres trains que nécessite le transport des voyageurs, et le bureau de poste en profite sans rien payer en sus.

En récapitulant avec soin les profits—et tenant compte du petit nombre des voyageurs sur la ligne du Grand Tronc—de la sévérité du climat du Canada qui ajoute beaucoup aux dépenses,—et des grands avantages qu'offre le pont Victoria, qui a coûté des sommes si énormes à la compagnie. Les directeurs sont d'avis, qu'aucun des tarifs accordés aux lignes des Etats-Unis, qui toutes transportent beaucoup de voyageurs, ne serait suffisant pour rémunérer la compagnie du Grand-Tronc du Canada.

Relativement au montant que vous dites avoir été demandé par moi à raison de \$360 par mille, vous devez avoir oublié que dans une lettre officielle que je vous écrivais le 22 septembre 1862, je demandais \$300 par mille pour un service semblable à celui qui était indiqué dans l'arbitrage de M. Brooks, et si vous voulez bien consulter le mémoire de ce monsieur, vous y verrez qu'il considérait \$300 comme un prix raisonnable, mais qu'il était disposé à accepter \$250, pourvu qu'à cette époque, (en juillet dernier) on prit des arrangements propres à régler les affaires de la compagnie. M. Watkin prétendit que la somme de \$250 proposée par M. Brooks, pour éviter les délais, était complètement insuffisante. Plus tard, je demandai verbalement \$360 par mille quand vous exprimâtes le désir que la compagnie fit un service tout spécial comprenant le trajet sur quelques portions de la ligne de trains spéciaux de nuit uniquement réservés au département des postes, et qui n'étaient point requis pour le trafic ordinaire de la compagnie. Les prétendues contradictions dans les demandes de la compagnie n'existent donc pas.

Quant au chiffre que vous dites avoir été suggéré par l'honorable M. Moffatt, arbitre nommé par le dernier gouvernement, je vous ferai observer, comme je l'ai déjà fait dans des communications précédentes, que M. Moffatt, dans un document dressé par lui-même, a déclaré qu'il avait soumis son projet à M. Brooks pour qu'il l'examinât, et qu'ils devaient ensuite discuter ensemble les points sur lesquels ils ne seraient point d'accord.

Que M. Moffatt ne put pousser plus loin son enquête par suite de la suspension soudaine de l'arbitrage, et qu'il est injuste pour la compagnie et pour M. Moffatt d'admettre comme finale une décision que ce monsieur aurait voulu discuter, mais qu'il n'a pas eu l'occasion d'examiner de nouveau.

Je dois aussi vous rappeler que, dans un mémoire (que j'ai communiqué au gouvernement) où le rapport de M. Moffatt était discuté, on signalait une erreur importante en ce qui concerne ce que M. Moffatt dit du service postal fait par les compagnies de chemins de fer de New-York et d'Érié, laquelle erreur changeait tous les calculs de ce monsieur.

Je dois ajouter qu'en attendant que toute l'affaire soit renvoyée à des arbitres, il est très-désagréable, pour ne pas dire davantage, d'être forcé de discuter publiquement ces questions de faits et de chiffres qui devraient et qui seront plus tard décidées en partie par la justice, et je déclarerai aussi combien il est inconvenant de discuter les résultats d'un arbitrage qui n'est pas encore achevé.

Après avoir ainsi passé en revue les principaux points de votre rapport au conseil, et en vous exprimant combien les directeurs sont satisfaits de voir que la question va finalement être réglée par un tribunal désintéressé, je dois sérieusement appeler l'attention du gouvernement sur les circonstances extrêmement difficiles dans lesquelles la compagnie se trouve placée.

Dans la lettre que le président de cette compagnie et moi-même eûmes l'honneur d'adresser au secrétaire provincial le 21 juillet dernier, lettre à laquelle nous n'avons point reçu de réponse, et dont le contenu n'a pas été discuté, la compagnie acceptait la proposition faite, il y avait alors plus d'un an, par le Gouverneur-Général en conseil, de renvoyer à des arbitres la question de la subvention postale.

Les directeurs considéraient cette démarche comme partie du plan proposé par le gouvernement pour régler les difficultés financières dans lesquelles la compagnie se trouvait. Ce plan imposait aux porteurs de bons et aux créanciers de la compagnie des sacrifices très-considérables sans lesquels la compagnie se serait vue engagée dans des procès interminables qui auraient fini par détruire tout son crédit et qui eussent rendu impossible le fonctionnement régulier de la ligne.

Ces sacrifices assuraient donc le fonctionnement régulier de la ligne dont le pays retirait de grands avantages, et l'ordre en conseil du mois d'octobre 1861 signalait "les désastreuses conséquences qui résulteraient de la suspension de la ligne."

En juillet 1862, le Gouverneur-Général en conseil révoqua le renvoi aux arbitres, et annula ainsi tout ce qui avait été fait d'après cet arrangement.

La compagnie apprit cette nouvelle avec la plus grande surprise, parce que le gouvernement actuel, le 28 mai précédent, avait pris une mesure très importante relativement à l'arbitrage, et parce que le gouvernement actuel avait, le 6 juin, nommé le juge Draper arbitre, et que ce monsieur avait accepté cette charge.

Après que l'arbitrage eut été révoqué, la compagnie fut informée que la question serait décidée par le gouvernement d'une manière satisfaisante et sans l'intervention de tiers.

parties. Depuis le mois de juillet dernier nous demandons une décision, et aujourd'hui, au mois d'octobre 1862, plus de douze mois après l'époque où la question fut soumise à des arbitres, on nous informe que l'affaire est trop compliquée pour être décidée par le gouvernement, et qu'on demandera au parlement d'autoriser son renvoi par devant des arbitres.

Encore un nouveau délai ruineux.

Les directeurs de la compagnie, en se soumettant à la décision d'arbitres, ne peuvent s'empêcher de signaler les difficultés extrêmes ainsi créées et qui viennent frapper un grand nombre de personnes intéressées dans la compagnie—différer encore le règlement des affaires de la compagnie—ruiner son crédit, paralyser ses développements et nuire grandement aux intérêts matériels du pays que parcourt la ligne.

La compagnie du Grand-Tronc ne peut pas souffrir ainsi sans que la province s'en ressent; et les directeurs de la compagnie croiraient avoir manqué à leurs devoirs et aux personnes dont ils représentent les intérêts, s'il n'avaient pas encore, une fois de plus, exposé les faits en détail et avec exactitude.

Comme votre rapport n'indique les faits qu'en partie (*ex parte*), les directeurs de la compagnie ont la conviction que vous tiendrez à donner à cette lettre la même publicité qu'à votre rapport, et c'est pour cela que j'en adresse des copies aux journaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

C. J. BRYDGES,
Directeur-gérant.

A l'hon. M. H. FOLEY, etc., etc., etc.,
Maître-Général des Postes,
Québec.

CHÉMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
Bureau du Directeur-Gérant,
Montréal, le 27 novembre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 courant, et, réellement, je n'ai rien à vous indiquer relativement à ce que le département des postes doit faire pour le transport des malles à la station de St. Lambert.

Je vous ai déjà dit combien je regrettais que cette irrégularité eût eu lieu; et bien que je pense que de meilleures dispositions de la part du département des postes eussent prévenu cette difficulté, j'ai puni le conducteur du train pour n'avoir pas suppléé à la négligence des personnes auxquelles étaient confiés les sacs.

Je suis, etc.,

(Signé),

C. J. BRYDGES,
Directeur-Gérant.

W. H. Griffin écuyer,
Département des Postes, Québec.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Québec, le 28 novembre 1862.

MONSIEUR,—Le maître-général des postes me charge de vous signaler combien les heures des trains, d'après le tableau publié lundi dernier, sont peu convenables pour les correspondances postales dans toute la province.

Entre Québec et Toronto, il faut sept jours pour écrire et avoir la réponse.

Entre Montréal et Toronto, quatre jours, et quelque fois cinq sont nécessaires pour le même objet.

Entre Québec et Montréal, quatre jours, quelque fois cinq, c'est-à-dire aussi longtemps que par l'ancien système de la poste aux chevaux qui passait par Trois-Rivières.

Ces faits ont créé un mécontentement général dans tout le pays, et le maître-général des postes désire que je vous les signale afin que vous y apportiez remède.

Je suis, etc.,

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
S. M. G. P

C. J. Brydges, écuyer,
etc., etc., etc.,

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 29 novembre 1862

MONSIEUR,—Le maître-général des postes regrette de constater que les heures des trains sur votre ligne ne permettent pas d'expédier en temps voulu les malles qui doivent partir par le vapeur Canadien, de Portland, parce que vous avez refusé de renouveler les arrangements des années précédentes.

Les malles des États de l'Ouest et du Haut-Canada arrivent à Montréal le vendredi soir, et comme les vapeurs océaniques partent de Portland l'après-midi de samedi, ces malles devraient être rendues à Portland vers 1 ou 2 heures après-midi le même jour. Jusqu'à présent, le Grand-Tronc a fait ce service assez activement en expédiant un train express pour les lettres et les voyageurs (le département des postes payant *extra* pour ce train) de Montréal à Island Pond. Là, ce train correspondait avec le train ordinaire du matin pour Portland, et cette correspondance a toujours pu s'opérer en voyageant toute la nuit de Montréal à Island Pond.

Si on ne peut rétablir cette correspondance la seule chose à faire sera de fermer de meilleure heure que de coutume les malles de l'Ouest pour l'Europe. Une mesure de ce genre ne laissera pas que d'avoir un fort mauvais effet sur la réputation de la ligne Canadienne comparée avec celles de New-York et de Boston.

Le maître-général des postes désire vivement que vous vous occupiez de cette question et que vous lui indiquiez au plus vite les dispositions que vous pouvez prendre à cet égard.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN.

C. J. Brydges, écuyer,
etc., etc., etc.

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

21, OLD BOND STREET, LONDRES,

Le 29 novembre 1862.

A l'honorable
Secrétaire Provincial, Québec.

MONSIEUR,—Le bureau de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a sérieusement examiné l'ordre en conseil du 30 ult., et le rapport de l'honorable M. Foley sur le service postal.

Le bureau accepte respectueusement la décision du Gouverneur-Général en conseil qui s'engage, par l'intermédiaire de ses conseillers responsables, à présenter un bill demandant le règlement par arbitrage de toutes les réclamations postales, comme cela se pratique dans la Grande-Bretagne.

Le bureau croit que cette mesure est urgente et que son adoption sera considérée, ici et ailleurs, comme un gage d'équité et de bonne foi de la part de la province dans ses transactions avec des personnes absentes, qui ont depuis longtemps fait abandon de leurs capitaux pour les engager dans une entreprise Canadienne.

Tout en remerciant Son Excellence en conseil pour cette décision, le bureau croit devoir, par égard pour ses commettants et ses créanciers et Angleterre et au Canada, protester contre les propositions relatives au tarif ancien et actuel de la subvention postale.

Quelque différentes que soient les vues du gouvernement de celles de la compagnie, un fait demeure bien établi : c'est que \$70 par mille est un tarif insuffisant pour les services rendus par le Grand-Tronc à la province. La compagnie a déjà pleinement démontré qu'elle avait droit à un montant plus élevé. M. Moffatt, l'arbitre du gouvernement, a reconnu ce fait jusqu'à un certain point, bien qu'il ne se soit pas prononcé d'une manière assez explicite.

Quelles raisons donne-t-on pour refuser un règlement définitif? M. Foley déclare que la compagnie n'a point reçu d'avis officiel de la réduction opérée en 1858; mais il dit, en même temps, que jusqu'en 1861, elle n'a point suffisamment protesté contre la réduction du tarif. Tout cela fût-il vrai, il n'en résulterait rien pour les obligations que la province a contractées vis-à-vis de la compagnie. La compagnie gagne un montant considérable en faisant le service postal de la province, et elle demande à être payée un prix raisonnable.

Mais l'assertion précédente est, de plus, erronée. Depuis 1858, la compagnie a toujours été dans des difficultés pécuniaires, et a demandé au gouvernement une "aide" qui comprenait nécessairement le paiement du service postal.

Au moins un des membres du gouvernement actuel ne saurait nier que, lorsque fut passé l'ordre en conseil de 1858, le président de la compagnie du Grand-Tronc ne manqua pas de protester contre le tarif fixé par cet ordre; malheureusement, étant alors un des membres du gouvernement, il ne put renouveler cette démarche.

Mais, au cas même où les messieurs chargés des affaires de la compagnie au Canada, et ayant mission de protéger les intérêts absents, auraient manqué à leurs engagements, il ne s'en suit pas qu'un gouvernement puissant traitant avec des particuliers puisse se soustraire aux règles de la plus simple justice. Le bureau ne croira jamais que ni le gouvernement ni les citoyens du Canada aient jamais songé à faire des économies par ce triste moyen.

Dans son rapport, M. Foley admet franchement des faits qui, bien qu'exacts, n'étaient point connus jusqu'à ce jour, mais il commet plusieurs erreurs graves que les directeurs de la compagnie au Canada ont déjà, sans doute, pris soin de corriger. Quelques-unes de ces erreurs sont si manifestes que le bureau regrette profondément qu'on les ait acceptées comme des faits acquis. Le bureau pourrait aussi se plaindre que des lettres et documents particuliers de la compagnie ont été communiqués à un membre du gouvernement, mais il doit, en tous cas, protester lorsqu'on fait des citations erronées de ces documents.

Le rapport de M. Smith, sur lequel est basé l'ordre en conseil de 1858, n'a été publié que dernièrement, grâce à la franchise et à l'honnêteté de M. Foley. On peut dire la même chose du rapport.

Une importante question de fait est venue à la connaissance du bureau : on a dit qu'en Angleterre les trains-poste étaient exclusivement réservés au département *ad hoc*. Cette assertion est fautive, et cependant on l'a répétée et on l'a fait circuler même après qu'elle avait été contredite au grand détriment des droits de la compagnie.

L'acte du parlement qui permet au Gouverneur-Général en conseil de fixer le tarif de la subvention, n'a pu être considéré comme une décision injuste ou *ex parte*, et, à plus forte raison, comme une décision erronée sous tous les rapports.

En 1858 et en 1862, la compagnie n'a eu aucune occasion de se faire entendre pour soumettre les faits à Son Excellence en conseil. Des propositions erronées sont ainsi restées sans réponse, et les décisions de Son Excellence en conseil ont été influencées en conséquence. Tout cela est contraire aux principes les plus élémentaires de la justice.

Le bureau doit donc déclarer de la façon la plus énergique qu'on ne s'est point conformé aux intentions de l'acte.

A ces causes le bureau réclame de Son Excellence en conseil que le tarif proposé en 1858, et existant depuis, soit entièrement révisé; ou bien qu'on accorde à la compagnie la faculté de faire valoir ses droits par devant les tribunaux, ou bien encore que cette décision soit cassée, et que toute la question soit soumise à une commission d'arbitrage, en vertu de l'acte à cet effet.

Le bureau demande aussi le paiement du service postal exécuté pour le gouvernement Canadien par chemin de fer entre Montréal et Island Pond, paiement qui a été retenu jusqu'à ce jour.

Entre Québec et Montréal, quatre jours, quelque fois cinq, c'est-à-dire aussi longtemps que par l'ancien système de la poste aux chevaux qui passait par Trois-Rivières.

Ces faits ont créé un mécontentement général dans tout le pays, et le maître-général des postes désire que je vous les signale afin que vous y apportiez remède.

Je suis, etc.,

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
S. M. G. P

C. J. Brydges, écuyer,
etc., etc., etc.,

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 29 novembre 1862

MONSIEUR,—Le maître-général des postes regrette de constater que les heures des trains sur votre ligne ne permettent pas d'expédier en temps voulu les malles qui doivent partir par le vapeur Canadien, de Portland, parce que vous avez refusé de renouveler les arrangements des années précédentes.

Les malles des Etats de l'Ouest et du Haut-Canada arrivent à Montréal le vendredi soir, et comme les vapeurs océaniques partent de Portland dans l'après-midi de samedi, ces malles devraient être rendues à Portland vers 1 ou 2 heures après-midi le même jour. Jusqu'à présent, le Grand-Tronc a fait ce service assez activement en expédiant un train express pour les lettres et les voyageurs (le département des postes payant *extra* pour ce train) de Montréal à Island Pond. Là, ce train correspondait avec le train ordinaire du matin pour Portland, et cette correspondance a toujours pu s'opérer en voyageant toute la nuit de Montréal à Island Pond.

Si on ne peut rétablir cette correspondance la seule chose à faire sera de fermer de meilleure heure que de coutume les malles de l'Ouest pour l'Europe. Une mesure de ce genre ne laissera pas que d'avoir un fort mauvais effet sur la réputation de la ligne Canadienne comparée avec celles de New-York et de Boston.

Le maître-général des postes désire vivement que vous vous occupiez de cette question et que vous lui indiquiez au plus vite les dispositions que vous pouvez prendre à cet égard.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN.

C. J. Brydges, écuyer,
etc., etc., etc.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
21, OLD BOND STREET, LONDRES,
Le 29 novembre 1862.

A l'honorable
Secrétaire Provincial, Québec.

MONSIEUR,—Le bureau de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a sérieusement examiné l'ordre en conseil du 30 ult., et le rapport de l'honorable M. Foley sur le service postal.

Le bureau accepte respectueusement la décision du Gouverneur-Général en conseil qui s'engage, par l'intermédiaire de ses conseillers responsables, à présenter un bill demandant le règlement par arbitrage de toutes les réclamations postales, comme cela se pratique dans la Grande-Bretagne.

Le bureau croit que cette mesure est urgente et que son adoption sera considérée, et ailleurs, comme un gage d'équité et de bonne foi de la part de la province dans ses transactions avec des personnes absentes, qui ont depuis longtemps fait abandon de leurs capitaux pour les engager dans une entreprise Canadienne.

Tout en remerciant Son Excellence en conseil pour cette décision, le bureau croit devoir, par égard pour ses commettants et ses créanciers et Angleterre et au Canada, protester contre les propositions relatives au tarif ancien et actuel de la subvention postale.

Quelque différentes que soient les vues du gouvernement de celles de la compagnie, un fait demeure bien établi : c'est que \$70 par mille est un tarif insuffisant pour les services rendus par le Grand-Tronc à la province. La compagnie a déjà pleinement démontré qu'elle avait droit à un montant plus élevé. M. Moffatt, l'arbitre du gouvernement, a reconnu ce fait jusqu'à un certain point, bien qu'il ne se soit pas prononcé d'une manière assez explicite.

Quelles raisons donne-t-on pour refuser un règlement définitif? M. Foley déclare que la compagnie n'a point reçu d'avis officiel de la réduction opérée en 1858; mais il dit, en même temps, que jusqu'en 1861, elle n'a point suffisamment protesté contre la réduction du tarif. Tout cela fût-il vrai, il n'en résulterait rien pour les obligations que la province a contractées vis-à-vis de la compagnie. La compagnie gagne un montant considérable en faisant le service postal de la province, et elle demande à être payée un prix raisonnable.

Mais l'assertion précédente est, de plus, erronée. Depuis 1858, la compagnie a toujours été dans des difficultés pécuniaires, et a demandé au gouvernement une "aide" qui comprenait nécessairement le paiement du service postal.

Au moins un des membres du gouvernement actuel ne saurait nier que, lorsque fut passé l'ordre en conseil de 1858, le président de la compagnie du Grand-Tronc ne manqua pas de protester contre le tarif fixé par cet ordre; malheureusement, étant alors un des membres du gouvernement, il ne put renouveler cette démarche.

Mais, au cas même où les messieurs chargés des affaires de la compagnie au Canada, et ayant mission de protéger les intérêts absents, auraient manqué à leurs engagements, il ne s'en suit pas qu'un gouvernement puissant traitant avec des particuliers puisse se soustraire aux règles de la plus simple justice. Le bureau ne croira jamais que ni le gouvernement ni les citoyens du Canada aient jamais songé à faire des économies par ce triste moyen.

Dans son rapport, M. Foley admet franchement des faits qui, bien qu'exactes, n'étaient point connus jusqu'à ce jour, mais il commet plusieurs erreurs graves que les directeurs de la compagnie au Canada ont déjà, sans doute, pris soin de corriger. Quelques-unes de ces erreurs sont si manifestes que le bureau regrette profondément qu'on les ait acceptées comme des faits acquis. Le bureau pourrait aussi se plaindre que des lettres et documents particuliers de la compagnie ont été communiqués à un membre du gouvernement, mais il doit, en tous cas, protester lorsqu'on fait des citations erronées de ces documents.

Le rapport de M. Smith, sur lequel est basé l'ordre en conseil de 1858, n'a été publié que dernièrement, grâce à la franchise et à l'honnêteté de M. Foley. On peut dire la même chose du rapport.

Une importante question de fait est venue à la connaissance du bureau : on a dit qu'en Angleterre les trains-poste étaient exclusivement réservés au département *ad hoc*. Cette assertion est fautive, et cependant on l'a répétée et on l'a fait circuler même après qu'elle avait été contredite au grand détriment des droits de la compagnie.

L'acte du parlement qui permet au Gouverneur-Général en conseil de fixer le tarif de la subvention, n'a pu être considéré comme une décision injuste ou *ex parte*, et, à plus forte raison, comme une décision erronée sous tous les rapports.

En 1858 et en 1862, la compagnie n'a eu aucune occasion de se faire entendre pour soumettre les faits à Son Excellence en conseil. Des propositions erronées sont ainsi restées sans réponse, et les décisions de Son Excellence en conseil ont été influencées en conséquence. Tout cela est contraire aux principes les plus élémentaires de la justice.

Le bureau doit donc déclarer de la façon la plus énergique qu'on ne s'est point conformé aux intentions de l'acte.

A ces causes le bureau réclame de Son Excellence en conseil que le tarif proposé en 1858, et existant depuis, soit entièrement révisé; ou bien qu'on accorde à la compagnie la faculté de faire valoir ses droits par devant les tribunaux, ou bien encore que cette décision soit cassée, et que toute la question soit soumise à une commission d'arbitrage, en vertu de l'acte à cet effet.

Le bureau demande aussi le paiement du service postal exécuté pour le gouvernement Canadien par chemin de fer entre Montréal et Island Pond, paiement qui a été retenu jusqu'à ce jour.

Le bureau demande respectueusement une réponse aussi prompte que possible, vu que de cette réponse dépendent les opérations et le crédit de la compagnie.

J'ai l'honneur, etc.,

Au nom du bureau,

(Signé,) EDWARD WATKIN,
Président du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,
Montréal, le 1er décembre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 ult., relative à l'arrangement des trains sur notre ligne, et au tableau des heures suivi depuis le 24 ult.

Les trains de voyageurs qui transportent les malles ont été disposés à la façon la plus avantageuse pour le public. Je n'ai pas besoin de rappeler au maître-général des postes que, lors de l'entrevue que j'ai eue dernièrement avec lui à Québec, je l'ai informé que j'allais prendre de nouvelles dispositions, et j'avais compris qu'il était consentant.

Nous n'avons point, jusqu'à présent, l'intention de modifier le tableau actuel des heures.

Depuis le commencement de l'exploitation de la ligne, vous voudrez bien vous le rappeler, la compagnie n'a jamais reçu du département des postes aucune indication relative aux heures des trains ; le département n'a jamais pris aucune initiative à cet égard.

La compagnie est donc libre de disposer les heures des trains de la façon la plus avantageuse pour les voyageurs, et c'est la règle qu'on a suivie en dressant le tableau actuel.

Si le maître-général des postes désire avoir des trains spéciaux portant les malles, même d'un bout à l'autre de la ligne, la compagnie est prête à se rendre à son désir à la condition du paiement raisonnable des services rendus.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) C. J. BRYDGES,
Directeur-gérant.

W. H. Griffin, écuyer,
Assistant-maître-général des postes,
Québec.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
Bureau du Directeur-Gérant,
Montréal, le 1er décembre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 29 ult., relative à la correspondance des trains avec les vapeurs qui partent de Portland.

Les trains sont actuellement expédiés sur la ligne aux heures les plus avantageuses pour les voyageurs et le roulage.

Si le département des postes désire avoir des trains spéciaux, la compagnie est prête à les fournir à la condition du paiement raisonnable de ce service *extra*.

Le montant du roulage de l'Ouest à Portland n'est point assez élevé pour que nous ayons un train continu de Toronto à Portland.

Les dispositions actuelles offrent tous les avantages que la compagnie peut fournir en dirigeant l'exploitation de la ligne avec économie.

Le train de Toronto arrive à Montréal à 11 heures du soir.

Si le département des postes désire que les malles pour les vapeurs Canadiens ne quittent Toronto que vendredi matin, il sera nécessaire d'avoir un train spécial pour le transport des malles de Montréal à Portland.

On peut expédier ce train de façon qu'il arrive à Portland entre 1 et 2 heures le samedi. Si le maître-général désire avoir ce train, la compagnie est prête à le fournir à raison de \$1⁰⁰ par mille de parcours pour ce service *extra*.

Si le maître-général des postes n'accepte pas cette proposition, il faudra nécessairement continuer à expédier les malles Européennes de Toronto le jeudi matin.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé),

C. J. BRYDGES,
Directeur-gérant.

W. H. Griffin, écuyer,
S. M. G. P.,
Québec.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
11 décembre 1862.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le maître-général des postes d'accuser réception de votre lettre du 1^{er} courant, en réponse à la mienne du 28 ult., et relativement au tableau actuel des heures des trains sur le Grand-Tronc.

Le maître-général m'invite à vous dire qu'il se rappelle fort bien que, dans une entrevue que vous avez eue dernièrement avec lui, vous avez parlé de quelques changements dont vous n'avez pas mentionné les détails, dans les heures de trains; mais il était loin de supposer que ces changements auraient pour résultat de rendre le service de la ligne aussi peu efficace que l'ancien système des traîneaux employés pendant l'hiver. Il n'a point consenti à cet arrangement que vous semblez ne pas vouloir modifier. Si vous aviez dressé le tableau actuel dans le but de nuire au public, vous n'auriez pas mieux réussi.

Vous me rappelez que "depuis le commencement de l'exploitation de la ligne, la compagnie n'a jamais reçu du département aucune indication relative aux heures des trains;" et, qu'en conséquence, "la compagnie est libre de disposer les heures des trains de la façon la plus avantageuse pour le public, et que c'est la règle qu'on a suivie en dressant le tableau actuel."

Le département des postes a agi en cela avec le Grand-Tronc comme avec toutes les autres compagnies de chemin de fer de la province, mais votre compagnie est la seule qui ait cherché à porter préjudice au public et à soulever des difficultés avec le département. La compagnie a tort de se prévaloir d'une pareille omission du département, et le maître-général des postes me charge de vous dire qu'il n'est point responsable des fautes de ses prédécesseurs. Depuis qu'il est à la tête de ce département, son désir a toujours été de rendre le service postal le plus efficace possible en ménageant les intérêts du public en même temps que ceux de la compagnie. Il a toujours évité soigneusement d'exiger de la compagnie un service trop coûteux. Mais la compagnie se montrant déterminée à maintenir le service actuel ou à exiger, pour les modifications nécessaires, un paiement tout-à-fait injuste, le maître-général des postes se voit obligé de définir les conditions du service et d'exiger qu'elles soient strictement remplies conformément à la loi.

Le maître-général des postes approuve l'arrangement actuel des services entre Montréal et Toronto pourvu qu'il y ait, tous les jours, un service régulier, aller et retour.

De Toronto à London, il demande un service journalier continu, de façon à ce que les malles de Montréal et des localités intermédiaires soient expédiées à l'Ouest à l'arrivée des trains à Toronto, et que les malles de London et des localités intermédiaires soient rendues à Toronto à temps pour correspondre avec les trains de l'Est.

Il demande que la malle parte de Montréal pour Québec à l'arrivée des trains de l'Ouest, et que la malle ne parte pas de la Pointe-Lévi pour l'Ouest avant 4 heures de l'après-midi, de façon à correspondre à Montréal avec le train qui se rend à l'Ouest.

A l'Ouest de London et à l'Est de la Pointe-Lévi, les arrangements resteront les mêmes.

De Montréal à Portland, le maître-général des postes demande un train hebdomadaire expédié immédiatement à l'arrivée de la malle de l'Ouest à destination d'Europe, et corres-

pendant avec le départ du vapeur de Portland ; de même un train de Portland à Montréal immédiatement après l'arrivée du vapeur d'Europe.

Il se réserve le droit de modifier les dispositions en en donnant dûment avis à la compagnie.

Il me charge aussi de protester contre le droit que veut s'arroger la compagnie de décider quand et à quelles stations il doit y avoir interruption dans le transport des malles. Si on accorde ce droit à la compagnie pour Montréal et Toronto, il n'y a nulle raison de le lui refuser aux autres stations et, ainsi, les intérêts publics se trouveraient à la merci de la dite compagnie, à laquelle il nie le droit de nuire aux intérêts généraux pour son avantage particulier. Il regarde aussi comme un droit acquis au gouvernement de déterminer ce qui est service spécial et ce qui est service ordinaire.

La rémunération pour les trains ordinaires sera conforme à la loi, et, pour les trains spéciaux, elle sera fixée ultérieurement.

En terminant, le maître-général des postes me charge de vous dire qu'il espère que la compagnie, dans son propre intérêt et dans celui du public, continuera à faire le service comme elle l'a fait jusqu'à ces temps derniers, et n'obligera pas le gouvernement à interposer son autorité incontestable pour assurer l'exécution du service postal nécessaire aux besoins du pays.

(Signé),

W. H. GRIFFIN,
S. M. G. P.

C. T. Brydges, Ecuyer,
etc., etc., etc.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
Bureau du Directeur Gérant,
Montréal, le 16 Décembre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 courant relative à l'arrangement actuel des trains sur le chemin de fer Grand-Tronc.

Il est inutile, je crois, de rien ajouter à ce que je vous ai déjà dit relativement à la conversation que j'ai eue avec le maître-général des postes à ce sujet.

Je voulais lui dire que les intentions de la compagnie étaient de disposer les heures des trains de la façon la plus avantageuse pour le public voyageur, et j'ai compris que le maître-général des postes approuvait cette détermination.

En effet, on a disposé les heures des trains de la façon la plus commode pour les voyageurs, mais, comme le nombre des voyageurs est très-restreint, il a été impossible à la compagnie d'expédier tous les trains spéciaux que le maître-général semble vouloir exiger pour le service de la poste.

Je ne saurais admettre ce que vous dites relativement à l'intention de la compagnie, de nuire aux communications postales ou de créer des difficultés avec le département.

Comme je l'ai souvent déclaré verbalement et dans des lettres officielles, la compagnie a toujours désiré fournir les plus grandes facilités au service postal du pays, et donner entière satisfaction au département des postes.

Toutefois, la compagnie demande à être raisonnablement payée pour tout service extra, et, par suite, pour ces trains *spéciaux*, que le transport des voyageurs nécessite point et qui sont expédiés uniquement dans l'intérêt du département des postes.

Relativement au service que le maître-général des postes demande de la compagnie, j'ai l'honneur de vous répéter ce que je vous disais dans ma lettre officielle du 22 septembre, savoir : que la compagnie est prête à expédier un train allant de Québec à Sarnia, et ayant un char-poste, pourvu que ce service soit payé à raison de \$300 par année pour chaque mille de chemin de fer. Quant aux heures où ce train devra partir, la compagnie est prête à s'entendre avec le maître-général des postes, pour prendre les dispositions les plus convenables au besoin du service postal.

Vous parlez des autres chemins de fer de la province, mais permettez-moi de vous dire qu'il n'y a point dans le pays, d'autre ligne de chemin de fer ayant un parcours assez long pour ne pouvoir le faire pendant les heures de jour. Il n'y a pas même de ligne qui soit aussi longue que celle du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto.

Aucun chemin de fer de la province n'a, depuis plusieurs années, expédié de chars-poste pendant la nuit.

Sur toutes les autres lignes du Canada, les trains-poste sort expédiés pendant le jour et pendant le jour seulement.

Il n'y a qu'un chemin de fer au Canada qui ait des trains de nuit, et cela, parce qu'il transporte une quantité considérable de marchandises Américaines. Mais sur ce train, il n'y a point de char-poste pendant la nuit.

Je répète donc que, vu la longueur de la ligne du Grand-Tronc entre Québec et Sarnia, il est impossible qu'un train *continu* soit expédié sans voyager pendant la nuit, et, comme le service des voyageurs n'exige point un train de cette nature, je demande de nouveau que si le département des postes veut avoir un train de cette nature, il n'est que juste que la compagnie soit payée pour ce service extra.

Quant au train que le maître-général des postes désire qu'on expédie de Montréal à Portland, tous les vendredis matin à l'arrivée du train de Toronto, je répète ce que je vous ai dit dans ma lettre officielle du 1er courant, c'est-à-dire, que nous sommes prêts à expédier ce train pourvu que le département des postes le paie à raison d'une piastre par mille. Nous expédions de même, et pour le même prix un train de Portland à Montréal, immédiatement après l'arrivée de vapeur océanique.

Je remarque que le maître-général des postes se réserve le droit de décider ce qui est service spécial et ce qui est service ordinaire, et qu'il propose de payer le service extra au taux de l'ancien tarif de \$70 par mille.

A ce sujet, je rappellerai au maître-général des postes qu'il m'a lui-même exprimé plusieurs fois son opinion que ce tarif de \$70 par mille, est tout-à fait insuffisant. Si le département des postes exige des trains spéciaux, et ne veut les payer que comme des trains ordinaires, c'est-à-dire, à un tarif que le maître-général des postes reconnaît lui-même être insuffisant, les conséquences seront des plus désastreuses pour la compagnie, et aucun gouvernement n'oserait faire raisonnablement une pareille demande.

En terminant, je vous rappellerai que les directeurs de cette compagnie sont remplis du plus vif désir de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour faciliter le service public. La prospérité future de la compagnie dépend du développement du commerce du pays, et les directeurs se garderont toujours bien de s'écarter des vrais principes commerciaux. Mais, au point de vue du commerce même, la compagnie ne doit point entreprendre un service dont on ne veut pas le payer, et nous sommes sûrs que le gouvernement n'exigera jamais un pareil chose surtout lorsque le maître-général des postes a déclaré lui-même que le tarif actuel est insuffisant.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé,)

C. J. BRYGES,
Directeur-Gérant.

W. H. GRIFFIN, écuyer,
Maître-Général des Postes,
Québec.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 20 décembre 1862.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le maître-général des postes de répondre à votre lettre du 11. Vous n'indiquez pas si vous êtes prêt à vous conformer aux exigences du service postal.

On vous a déjà répété, en plusieurs circonstances, que le montant de la subvention postale est fixée par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, et que le tarif actuel ayant été fixé par la loi, le maître-général des postes n'a plus qu'à déterminer le service requis et à en assurer l'exécution. C'est ce qu'il a fait, sur votre propre demande, et il est maintenant dans l'attente de savoir ce que vous proposez de faire.

Vous prétendez que le maître-général des postes a admis devant vous que la rémunération actuelle est insuffisante. A ce sujet, il me prie de vous rappeler qu'il ne vous a répondu que d'après les indications que vous lui donnez vous-même au nom de la compa-

gnie. Or, un examen plus attentif lui ayant démontré que ces renseignements étaient pour la plupart erronés, le maître-général des postes espère que vous ne tarderez pas à expliquer franchement quelles sont vos intentions relativement au service qu'on exige de plus.

Je suis, etc.,

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
S. M. G. P.

C. J. BRYDGES, écuyer,
etc., etc., etc.,
Chemin de fer Grand-Tronc,
Montréal.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 2 janvier 1863.

MONSIEUR.—Présumant qu'en règle générale vous préférez qu'on vous remette les billets gratuits donnés aux employés du département par la compagnie du Grand-Tronc, je vous renvoie ceux de l'an dernier, afin que vous les changiez pour ceux qui devront servir cette année :

Je suis, etc.,

(Signé,)

Wm. WHITE,
Secrétaire.

C. J. BRYDGES, écuyer,
etc., etc., etc.,
Montréal.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 8 janvier, 1863.

MONSIEUR.—Je suis chargé par le maître-général des postes d'accuser réception de votre lettre du 3 courant en réponse à la même du 20 ultimo. Le maître-général des postes regrette vivement que tout en cherchant à soulever des difficultés entre le département et la compagnie vous vous refusiez à déclarer franchement vos instructions relatives au service qu'on demande actuellement.

Dans votre lettre du 1er décembre, vous vous plaigniez de ce que "depuis le commencement de l'exploitation de la ligne la compagnie n'a jamais reçu du département des postes aucune indication relative aux heures des trains."

Dans ma lettre en date du 11 du même mois, je vous donnais les explications les plus détaillées à ce sujet, et je vous indiquais la nature du service requis.

Au lieu d'une réponse explicite, vous vous plaisez à revenir sur les questions depuis longtemps discutées et réglées.

Le maître-général des postes me charge de vous informer qu'il n'entend point revenir sur cette discussion, et qu'il ne saurait soumettre les conclusions auxquelles vous arrivez en parlant de prémisses fausses. Il me charge donc de vous rappeler que vous n'avez point encore, en réponse à ma lettre du 11 ult., déclaré quelles sont les intentions de la compagnie relativement au service requis.

Je suis, etc.,

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
S. M. G. P.

C. J. Brydges, écuyer,
etc., etc., etc.,
Montréal.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,
Montréal, le 3 janvier 1863.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 20 ult. En réponse, je vous répéterai que la compagnie est prête comme elle l'a toujours été à faire tout le service requis par la compagnie à la condition d'un paiement raisonnable.

Je prends la liberté de renvoyer le maître-général des postes à la lettre que j'adressais à son prédécesseur le 26 avril 1862. Dans cette lettre je disais que, depuis plusieurs années, la compagnie avait été forcée d'expédier, surtout pendant l'hiver, des trains que le transport des voyageurs n'exigeait point et qui étaient expédiés uniquement pour l'avantage du département des postes.

J'ajoutais que l'exploitation de la ligne exigeait que ces trains fussent raisonnablement payés ou qu'on les supprimât. Je n'ignorais pas qu'une semblable mesure ne conviendrait point au département, et je déclarais que la compagnie était disposée à faire tout en son pouvoir pour l'avantage du public, et j'exprimais l'espoir que la commission d'arbitrage réglerait toutes choses de façon à permettre la continuation des trains essentiels au service postal, mais que le roulage de la ligne ne rendait point nécessaires.

Enfin, je disais en terminant : "je tiens à répéter que le tableau actuel des heures des trains n'a point été dressé en vu du roulage du Grand Tronc, mais il sera suivi dans le but d'assurer, surtout pendant la session du parlement une communication directe entre toutes les portions de la province et le siège du gouvernement. Tout le monde reconnaîtra que cet arrangement n'est point fait au point de vue commercial et qu'il ne pourra être suivi à l'avenir que si le gouvernement se décide à payer raisonnablement les dépenses extraordinaires faites par la compagnie pour le transport des malles."

Pendant plusieurs mois, les trains furent expédiés pour répondre aux besoins du département des postes et il en résulta des pertes considérables pour la compagnie.

Lorsque, l'été dernier, on changea les heures des trains, l'expérience avait justifié toutes les prévisions exprimées dans ma lettre du 26 avril 1862. En conséquence, on disposa les heures des trains de la façon la plus convenable pour les voyageurs et dans l'espoir que ce nouvel arrangement permettrait à la compagnie de faire ses frais.

Mais le maître-général des postes s'opposa à cette nouvelle disposition comme nuisant au service postal. J'eus avec lui différentes entrevues et, le 16 septembre, je lui écrivis officiellement, lui répétant que la compagnie était disposée à tout faire dans l'intérêt du public, mais, en même temps, je lui signalais les pertes considérables que la compagnie avait encourues.

Dans cette lettre (que je prie le maître-général des postes de vouloir bien consulter), je résumais ma lettre du 26 avril 1862, dont j'ai déjà parlé, je déclarais que la compagnie était prête à tout faire dans l'intérêt du public et je terminais en faisant la proposition suivante :

"D'après les entrevues que j'ai eues avec vous et confiant dans les assurances que vous m'avez données de régler d'ici à un mois le paiement des sommes dues par la province à la compagnie, à partir de lundi prochain j'expédierai un train de Montréal à l'arrivée de celui de Toronto de façon que la malle sera distribuée à Québec à midi le lendemain du jour où elle aura quitté Toronto. Ce train ne sera d'aucun avantage pour les voyageurs mais puisque vous m'avez dit qu'il était nécessaire au service postal il sera expédié régulièrement."

"En acquiesçant à cette demande la compagnie s'imposera une dépense d'au moins \$150 par jour et ne pourra continuer cet arrangement que temporairement. Mais ce sera pour vous prouver une fois de plus combien la compagnie est désireuse de tout faire dans l'intérêt du public et dans l'espoir que vous ferez tout de votre côté pour régler au plus vite le paiement des sommes dues à la compagnie pour ses longs services."

Le maître-général des postes consentit à cet arrangement. Le train fût expédié régulièrement la nuit pendant neuf semaines. Durant tout ce temps, on ne vit que trois voyageurs pour tout le trajet; tous les autres prenaient les trains expédiés pendant le jour par la compagnie.

Lorsque le maître-général des postes fit le 29 octobre 1862, son rapport dans lequel il déclarait ne pouvoir décider quelle somme revenait raisonnablement à la compagnie, je

l'informai que nous étions à la veille de faire de nouveaux arrangements pour l'hiver et je compris qu'il les approuvait.

Voilà comment a agi la compagnie, et je ne puis que répéter ici, que les directeurs de la compagnie seront toujours prêts à faire le service requis par le département des postes à la condition d'un paiement raisonnable. Et même, pour donner une nouvelle preuve de notre sincérité, les trains seront immédiatement rétablis si le gouvernement veut soumettre la question du paiement à des arbitres désintéressés; à la condition que les arbitres ne feront pas attendre leur décision plus de six semaines.

Je ne saurais considérer comme sérieux l'observation contenue dans votre lettre, et d'après laquelle "le montant de la subvention étant fixé par le Gouverneur-Général en conseil, il ne reste plus au maître-général des postes qu'à déterminer la nature du service requis."

Dans toutes les transactions commerciales, on définit d'abord la nature et l'étendue du travail, puis on fixe le prix. Mais, jamais on n'agit comme vous le dites dans votre lettre: fixer d'abord un certain prix, puis exiger de la compagnie, sans paiement additionnel, un service *extra* considérable.

Mais, en outre de cet argument, dont le maître-général des postes ne manquera pas de reconnaître la justesse, il est de plus évident, que le principe que vous émettez est parfaitement injuste. Si on l'admettait, la compagnie se trouverait constamment à la merci du gouvernement du jour, et les lois passées antérieurement n'auraient plus aucun effet. Que deviendra l'indépendance de la compagnie si, à un moment donné, le gouvernement peut lui imposer un service *extra*, sans rémunération additionnelle, surtout lorsque la subvention déjà fixée est insuffisante ?

Le maître-général des postes n'a certainement pas oublié l'histoire de la compagnie; il sait bien que l'an dernier, elle était dans une position si critique qu'il a été sérieusement question de fermer tout-à-fait la ligne.

Dans le préambule de l'Acte passé l'an dernier au sujet du Grand-Tronc, il est dit que le fonctionnement de la ligne est "*en danger*," et que *la continuation de ce fonctionnement est de la plus haute importance pour les intérêts de la province.*

Lorsque, l'an dernier, les créanciers de la compagnie voulurent bien composer, c'était à la condition expresse que l'exploitation de la ligne serait faite dorénavant avec la plus stricte économie, tout en ne compromettant pas la sûreté des voyageurs, et qu'on la gardât ouverte uniquement pour ne pas ruiner les intérêts commerciaux les plus sérieux du pays.

La compagnie fait tout en son pouvoir pour concilier les intérêts des créanciers et porteurs de bons avec l'exécution de cette sorte de contrat; elle offre le plus de facilités possible au transport des voyageurs et des marchandises, mais elle n'est pas obligée de faire un service où elle perd. Si on acceptait la proposition du maître-général des postes, il est certain qu'avant peu on retomberait, grâce à cette multitude de trains supplémentaires qu'on veut exiger de la compagnie, on retomberait, dis-je, dans les embarras financiers encore plus inextricables que ceux qui ont précédé l'acte de l'an dernier, et qui ont si sérieusement menacé l'existence de la compagnie.

Prévoyant les fatales conséquences de la demande du maître-général des postes, j'ai cru devoir protester avec énergie contre un arrangement qu'un particulier n'oserait jamais demander. Je proteste dans l'intérêt commercial du Canada, je dirai plus, dans l'intérêt même du service postal du pays; car de tels arrangements ne pourraient être maintenus que pour un temps, et seraient suivis de la ruine totale de la compagnie.

Mais, passant de ces considérations générales aux questions de faits, je rappellerai au maître-général des postes que dans le rapport de son prédécesseur, en date du mois de septembre 1858, il est dit que le taux de \$70 par mille, implique "que les malles seront transportées par les trains ordinaires," et voilà qu'aujourd'hui, pour le même prix, le maître-général des postes veut, pour le département, des trains spéciaux qui ne sont nullement requis par le roulage de la compagnie.

Je rappellerai aussi au maître-général des postes que dans son rapport au conseil, le 29 octobre dernier, il déclare qu'il lui est impossible de fixer le montant de la subvention: selon moi, c'est admettre de la façon la plus complète que le montant existant est insuffisant comme il me l'a souvent avoué lui-même verbalement.

J'ajouterais que lorsque, l'hiver dernier, on avait un train spécial entre Montréal et Québec, on n'a pas vu trois voyageurs par jour pendant les mois de décembre, janvier, février et mars; la raison en est que les heures de ce train étaient très-incommodes.

Exiger de la compagnie qu'elle continue à expédier un pareil train c'est vouloir la ruiner, et c'est, de la part du gouvernement, s'opposer formellement à ce que cette entreprise devienne jamais profitable, c'est en un mot, contrecarrer tous les efforts des directeurs de la compagnie.

J'ai l'honneur, etc.,

(Signé),

C. J. BRYDGES,
Directeur-gérant.

W. H. GRIFFIN, écuyer,
Sous-maître-général des postes, Québec.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
BUREAU DU DIRECTEUR-GERANT,
Montréal, le 5 janvier 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 courant, et je serai heureux de recevoir les permis qui ont servi à vos employés pendant l'année 1862.

Les diverses compagnies de chemins de fer du Canada ont résolu de ne plus donner de ces permis aux employés du gouvernement; je me vois donc dans l'impossibilité de renouveler ceux dont vous me parlez.

Je suis, etc.,

(Signé),

C. J. BRYDGES,
Directeur-gérant.

WM. WHITE, écuyer,
Secrétaire, département des postes, Québec.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 12 janvier 1863.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 5 courant, par laquelle vous m'informez que "les diverses compagnies de chemins de fer du Canada ont résolu de ne plus donner de permis aux employés du gouvernement, vous vous voyez dans l'impossibilité de renouveler ceux de cette année," je dois vous dire que, jusqu'à présent, tous les autres chemins de fer de la province ont renouvelé ces permis sans difficulté, et que le Grand-Tronc est la seule compagnie qui semble vouloir soulever des objections à cet égard.

En tout cas j'espère que cette règle ne s'appliquera pas aux inspecteurs des postes qui sont obligés de voyager sur les chemins de fer pour assurer le service des postes.

Vous devez vous même désirer que les employés de la poste qui voyagent sur la ligne soient soumis à des inspections fréquentes, afin d'assurer la régularité du service, et on ne peut arriver à ce résultat si les inspecteurs ne peuvent pas voyager librement sur la ligne.

La ligne peut, il est vrai faire payer le département pour le transport des employés qui font le service des postes dans les chars, mais c'est là un bien triste procédé et qui n'aurait d'autre résultat que de compliquer la tenue des comptes de la compagnie et du département.

Je suis, etc.,

W. H. GRIFFIN,
S. M. G. P.,

C. J. BRYDGES,
etc., etc.,
Montréal.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Québec le 12 janvier 1863.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le maître-général des postes de vous informer que le paiement de \$60,000 (soixante mille piastres) a été fait par le département au receveur-général pour être porté au crédit du chemin de fer Grand-Tronc comme règlement de compte du service postal fait par la compagnie pendant l'année 1862.

Je suis, etc.,

(Signé,)

Wm. WHITE,
Secrétaire.

C. J. BRYDGES,
etc., etc.,
Montréal.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,
Montréal, le 15 janvier 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 12 courant m'informant " que le paiement de \$60,000 (soixante mille piastres) a été fait par le département des postes au receveur-général pour être porté au crédit du chemin de fer Grand-Tronc pour règlement de compte du service postal fait par la compagnie pendant l'année 1862."

Vous ne dites point comment on est arrivé à ce chiffre de \$60,000, mais je dois vous déclarer, au nom de la compagnie, que cette somme n'est point suffisante pour le service postal fait l'année dernière, que la compagnie refuse de l'accepter et qu'elle demande un montant beaucoup plus élevé.

La question de la subvention postale a fait l'objet d'une longue correspondance entre le gouvernement et la compagnie, il est donc inutile que je vous repète ici les raisons pour lesquelles je dois protester contre la somme mentionnée dans votre lettre.

J'ajouterai qu'il n'est pas légal de payer au receveur-général le montant dû pour le service exécuté par la compagnie qui ne consentira jamais à se soumettre à ce procédé.

D'après l'acte relatif aux affaires de la compagnie et passé durant la dernière session, il est clairement entendu que tous les deniers payables à la compagnie pour service postal, et transport de troupes et de munitions de guerre seront appliqués à payer les dettes actuelles de la compagnie de la façon indiquée dans la suite de l'acte.

L'acte est en vigueur, depuis que les actionnaires et porteurs de bons de la compagnie l'ont accepté, et conformément à la 3ème clause, le 8 août dernier, et depuis lors la compagnie a le droit d'exiger du gouvernement le paiement *en argent* de toutes les sommes à elle dues pour service postal, transport de troupes et munitions, etc., afin d'appliquer les deniers de la façon indiquée dans l'acte sus-mentionné.

Cette question a été décidée par les jurisconsultes les plus éminents du Canada et de l'Angleterre et depuis le 8 août dernier, toutes les sommes payées à la compagnie doivent l'être au profit de tous les créanciers de la dite compagnie.

Je suis, etc.,

(Signé,)

C. J. BRYDGES,
Directeur-Gérant.

Wm. WHITE,
Secrétaire,
Département des Postes,
Québec.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

Bureau du Directeur Gérant,
Montréal, le 21 janvier 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 12 courant, relative aux permis accordés aux employés des postes.

Vous dites que les autres compagnies Canadiennes de chemins de fer ont renouvelé ces permis sans hésitation. A ce sujet, je vous informe qu'il est convenu entre cette compagnie, le "Great Western," la compagnie de Buffalo et du Lac Huron et la compagnie du Nord, qu'on n'accordera plus de permis aux employés du gouvernement. Même depuis la réception de votre lettre, j'ai acquis la certitude qu'aucune de ces compagnies ne s'était écartée de cette convention. Je ne comprends donc pas de quelles *compagnies* vous voulez parler.

Il est inutile de vous répéter que la compagnie est disposée à faire tout en son pouvoir pour faciliter le service public, mais cela ne veut pas dire que la compagnie se croit engagée à transporter *gratuitement* et vos employés et vos inspecteurs, et à déduire le montant de ces frais de transport de celui de la subvention postale.

Il est clair que les permis permanents servent aux employés, soit qu'ils voyagent pour le service ou pour leurs affaires personnelles. Mais, je ne puis croire que le maître-général des postes veuille obliger la compagnie à donner des permis ni aux employés de la poste lorsqu'ils voyagent pour leurs propres affaires, ni aux inspecteurs qui vont visiter les différents bureaux de postes en dehors de la ligne.

On pourrait peut-être sortir de cette difficulté si le département des postes voulait donner à la compagnie une liste des inspecteurs qui doivent parcourir les diverses lignes de chemin de fer en indiquant les points entre lesquels chacun de ces inspecteurs doit voyager.

A cette condition, il n'est pas douteux que les principales compagnies de la province consentiraient à émettre des permis qui seraient valables pour le porteur dans les limites de son service.

Je suis, etc.,
(Signé,)C. T. BRYDGES,
Directeur-GérantW. H. Griffin, Ecuyer,
S. M. G. P., etc.,
Québec.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC DU CANADA,

BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,
Montréal, le 22 janvier 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 courant, en réponse à celle que j'ai eu l'honneur de vous adresser le 3 courant.

Les directeurs de la compagnie ne peuvent pas considérer les vues exprimées dans ma lettre du 3 courant comme étrangères aux questions qui s'agitent entre la compagnie et le département des postes. Au contraire, ils sont d'avis qu'elles ont directement trait à la question, et que j'aurais manqué à mon devoir en ne les soumettant pas au maître-général des postes.

Vous êtes aussi dans l'erreur lorsque vous dites que j'ai demandé un détail du service requis de la compagnie par le département des postes.

Si vous voulez bien consulter ma lettre du 1er ultimo, vous y verrez qu'en réponse à celle où vous vous plaigniez que les heures des trains n'étaient pas convenables au service de la poste, je disais simplement que, depuis nombre d'années, la compagnie avait disposé les trains sans avoir jamais reçu aucune indication spéciale du département des postes, et que le tableau des heures avait été fait de la façon la plus convenable pour le service des voyageurs et pour le roulage de la compagnie. Je ne faisais ainsi que constater des faits connus de toutes les parties intéressées, sans demander aucune indication spéciale.

Je n'indiquais ni heures de départ ni heures d'arrivée. Je ne voulais pas imposer à la compagnie un tableau des heures fait pour une seule ligne, car, dans ce genre de travail, il faut une grande précision pour permettre le passage de plusieurs trains sur une distance de 600 milles.

Vous demandiez aussi, sans indiquer les heures, certains trains entre Island-Pond et Portland sur cette portion de la ligne qui n'a pas été construite par la compagnie, mais qu'elle affirme.

Le maître-général des postes oubliait, lorsqu'il vous a chargé de faire cette demande, que, sur les lignes Américaines, le gouvernement Canadien ne peut pas exiger de service spécial, surtout un service qui n'est pas payé un prix raisonnable.

Je ne puis donc que vous répéter encore que la compagnie est prête à prendre les arrangements les plus avantageux pour le département des postes à la condition d'un paiement raisonnable de ses services.

Je suis, etc.,
(Signé,)

C. T. BRYDGES,
Directeur-Gérant.

W. H. Griffin, Ecuyer,
S. M. G. P., Québec

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA.

21, Old Broad Street, Londres, le 29 février 1863.

MONSIEUR,—Le 29 novembre dernier, le Bureau de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, a eu l'honneur d'adresser, par votre intermédiaire, un mémoire à Son Excellence le gouverneur général du Canada, relativement au service postal fait par la compagnie pour la province et au paiement de ce service.

Le Bureau soumettait certaines observations à Son Excellence en Conseil, et sollicitait la faveur d'une réponse aussi prompte que possible.

Trois mois se sont écoulés, et le Bureau qui représente de vastes intérêts engagés au Canada, n'a pas même eu la faveur d'un accusé de réception.

Je viens donc de nouveau solliciter respectueusement une réponse, en faisant observer à Son Excellence en Conseil que les intérêts qui sont ici en jeu, sont d'une importance vitale aussi bien pour la compagnie que pour la province.

Je suis, etc.

(Signé)

EDOUARD WATKIN.
Président ch. de F. G.-T.

A l'honorable secrétaire provincial,
Québec.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA

Québec, le 14 mars 1863.

A l'hon. M. H. Foley,
Maître-général des postes

MON CHER MONSIEUR,—Depuis que j'ai eu le plaisir de vous voir ce matin, et que vous m'avez communiqué le projet de loi que vous devez, au nom du gouvernement, présenter à la chambre mardi prochain, projet que nous avons longuement discuté ensemble, je l'ai examiné de nouveau et je viens vous soumettre quelques observations.

Je pense que vous devriez ajouter dans la première clause, que les compagnies auront sept jours d'avis pour expédier les trains spéciaux que le gouvernement pourra exiger. D'après le texte que j'ai sous les yeux, les compagnies devraient agir immédiatement après la réception d'un avis, ce qui serait chose impossible, et que certainement vous n'avez pas l'intention d'exiger. J'espère donc que vous voudrez bien ajouter quelques mots à l'effet de donner le délai que je demande ici.

La quatrième clause accorde au maître-général des postes, la faculté d'altérer le montant des paiements en modifiant le service, d'après lequel la subvention est fixée. Cela nous enlèverait tous les bénéfices de l'arbitrage, j'espère donc que, le gouvernement ayant admis le principe de l'arbitrage, vous voudrez bien l'étendre à cette clause et préciser que le maître-général des postes ne pourra pas diminuer le montant de la subvention, quand même le service requis deviendrait moins étendu.

Je pense aussi que l'avis de suspendre le transport des malles par le chemin de fer, par un train particulier ou tout-à-fait, devrait être notifié à sept jours d'avis afin de donner à la compagnie le temps de prendre des dispositions en conséquence.

L'amende fixée par la cinquième clause est un peu forte à mon avis, ainsi que la garantie exigée par la clause suivante. Ce n'est là qu'une question de forme, et il est probable qu'on n'aura jamais besoin de recourir à ce moyen; il est donc inutile d'imposer une amende aussi élevée et d'exiger des garanties aussi considérables.

Dans la huitième clause, je désirerais vivement que les deux arbitres choisis respectivement par le gouvernement et la compagnie, fussent obligés à choisir le tiers-arbitre avant de commencer leurs travaux. J'aimerais aussi à voir supprimer les mots: "avec l'autorisation du Gouverneur en Conseil."

Dans le cas où les deux arbitres ne s'accorderaient pas dans le choix du troisième, j'espère que vous voudrez bien laisser ce choix à quelques-uns des juges de la cour supérieure, soit du Haut soit du Bas-Canada. Je ne pense pas que la chambre s'oppose à cette disposition. Je vous rappellerai, à ce sujet, que lorsque la compagnie a besoin d'une concession de terre, les juges de comté son chargés de nommer le tiers-arbitre dans le cas où les deux arbitres choisis ne peuvent pas s'entendre sur ce choix.

C'est un précédent qui existe depuis plusieurs années et que vous pouvez suivre sans crainte d'objections de la part de tous ceux qui désirent voir l'affaire réglée d'une façon équitable.

Je vois de grands inconvénients à laisser le choix du tiers-arbitre aux présidents des chambre de commerce, à Québec, Montréal et Toronto. Ces trois villes sont si éloignées l'une de l'autre qu'il en résulterait des délais considérables.

Les présidents des chambres de commerce sont des hommes d'affaires qui pourraient, au moment où on en appellerait à leur décision, se trouver en procès avec la compagnie, ce qui, en bonne justice, les rendrait inaptes à prendre une décision impartiale relativement aux intérêts de la compagnie.

L'acte de l'an dernier relatif au Grand-Tronc, spécifie que tous les montants dus à la compagnie pour le transport des malles serviront à émettre des bons avec lesquels les créanciers de la compagnie seront payés. J'espère qu'en cette considération, le contrat du gouvernement avec la compagnie ne pourra pas être fixé à moins de cinq ans.

L'intérêt de ces bons devra être garanti pour cinq ans au moins... cela est nécessaire pour trouver de l'argent avec ces bons et pour les rendre négociables.

Je demanderais aussi que, comme en Angleterre, la compagnie eût le droit, au bout de trois ans, de demander un nouvel arbitrage, si le montant de la subvention ne lui convient pas.

Vous vous rappellerez que le département des postes a la faculté de demander un nouvel arbitrage à une semaine d'avis. Pourquoi la compagnie n'aurait-elle pas cette faculté tous les trois ans?

Je pense qu'à la dixième clause on pourrait ajouter quelques mots autorisant le maître-général des postes à rédiger, d'accord avec la compagnie, un "acte d'acceptation de l'arbitrage," et je voudrais que le tiers-arbitre eût toujours *soixante* jours pour se prononcer.

Dans la onzième clause aux mots: "sous forme de tarif par mille," j'aimerais qu'on ajoutât: "pour tout service requis."

J'espère que vous voudrez bien accepter ces indications, et que le bill assurera, par la suite, la bonne entente du gouvernement et de la compagnie.

Je suis, etc.,

(Signé),

C. J. BRYDGES,
Directeur-gérant.

SECRETARIAT PROVINCIAL,
Québec, le 28 mars 1863.

EDWARD WATKIN, écuyer,
Président de la Cie. du Ch. de F. G.-T.,
21 Old Broad Street, Londres.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 19 ult., relative à une communication du bureau du chemin de fer Grand-Tronc, en date du 29 novembre dernier, adressée à Son Excellence le Gouverneur-Général. Cette réponse nous aurait été expédiée par son intermédiaire, et avait trait au service postal exécuté par la compagnie pour la province.

A ce sujet je vous dirai que le secrétariat n'a point reçu de communication de cette nature.

Tous les documents relatifs au service postal reçus à ce bureau ont été renvoyés au maître-général des postes du Canada, ainsi que votre lettre du 19 février.

Je suis, etc.,

(Signé,)

J. O. BUREAU,
Secrétaire provincial.

DEPARTEMENT DES POSTES,
Le 28 mars 1863.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le maître-général des postes d'appeler votre attention sur l'irrégularité des trains qui font le service postal entre Montréal et Kingston, ce qui occasionne de graves désagréments pour le public.

Les habitants d'Edwardsburgh, Aultsville, Mille-Roches et Lyn, se plaignent constamment de ce que l'Express ne s'arrête pas à ces stations, et qu'ils perdent ainsi l'avantage qu'ils auraient à expédier leurs lettres par ce train.

Je suis, etc.,

(Signé,)

WM. WHITE,
Secrétaire.

C. J. BRYDGES, écuyer,
Montréal.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,
Montréal, le 2 avril 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 ult., relative aux irrégularités dans la distribution des malles sur la ligne entre Montréal et Kingston.

En réponse, je dois vous dire que ces irrégularités sont dues uniquement à la rigueur du climat Canadien, et ne dépendent nullement de la compagnie.

(Signé,)

C. J. BRYDGES,
Directeur-gérant.

WM. WHITE, écuyer,
Secrétaire, département des postes, Québec.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
BUREAU DU DIRECTEUR-GÉRANT,
Montréal, le 2 avril, 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 30 ultimo, relative à l'absence de chars-poste sur certains trains qui portent la malle.

Je sais que cet inconvénient a eu lieu, mais il est dû uniquement à la rigueur du climat Canadien : pendant l'hiver, en effet, les roues et essieux des chars se brisent très-souvent et c'est ce qui arrive aux chars-poste tout comme aux autres. On a soin de faire les réparations aussi promptement que possible, mais il faut toujours retirer le char de sur la ligne.

Si nous étions payés convenablement pour le service postal nous serions très heureux d'augmenter le nombre de nos chars-poste qui est aujourd'hui de trente-six, mais, dans l'état actuel de ses finances et au moment où votre département ne la paie pas, il est impossible que la compagnie songe à augmenter son matériel roulant.

Je suis, etc.,

(Signé,)

C. J. BRYDGES,
Directeur-Gérant.

Wm. WHITE, écuyer,
Secrétaire,
Département des Postes.

DEPARTEMENT DES POSTES.

Le 4 avril, 1863.

MONSIEUR, —Comme complément de la lettre que je vous ai adressé le 30 ultimo, le maître-général des postes me charge de vous transmettre copie d'un rapport indiquant les circonstances dans lesquelles la compagnie a refusé de fournir des chars-poste au département sur les sections entre Kingston et Island Pond, pendant la semaine finissant le 28 mars, 1863.

Je suis, etc.,

(Signé,)

Wm. WHITE,
Secrétaire.

C. J. BRYDGES, écuyer,
etc., etc., etc.,
Montréal,

DEPARTEMENT DES POSTES,

Le 9 avril 1863.

MONSIEUR, —En réponse à votre lettre du 2 courant, relative aux irrégularités du service postal aux stations du Grand-Tronc entre Montréal et Kingston, le maître-général des postes me charge de vous dire, qu'il a peine à admettre votre explication, et qu'il est inutile que vous lui rappeliez que ce n'est pas la compagnie du Grand-Tronc qui fait le beau et le mauvais temps en Canada.

Je suis, etc.,

(Signé,)

Wm. WHITE,
Secrétaire.

C. J. Brydges, écuyer,
etc., etc., etc.,
Montréal.

DEPARTEMENT DES POSTES,

Le 10 avril 1863.

MONSIEUR, —Je suis chargé par le maître-général des postes, d'accuser réception de votre lettre du 2 courant, relative à l'absence de chars-poste sur certains trains du Grand-Tronc. En appelant votre attention sur ce point, le maître-général des postes n'avait pas

d'autre objet que de vous signaler un grave inconvénient, et il regrette infiniment qu'au lieu de chercher les moyens d'y obvier, vous ayez entamé une discussion étrangère au sujet et peu courtoise pour le gouvernement provincial.

Je suis, etc.,

(Signé,)

WM. WHITE,
Secrétaire.

C. J. Brydges, écuyer,
etc., etc., etc.,
Montréal.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
Bureau du directeur-gérant,
Montréal, le 13 avril 1863.

MONSIEUR.—J'ai reçu ce matin votre lettre du 10 courant, en réponse à celle que j'eus l'honneur de vous transmettre le 2 courant.

Je regrette que le maître-général des postes se plaigne, qu'en réponse à votre précédente lettre, "j'aie entamé une discussion étrangère au sujet et peu courtoise pour le gouvernement provincial?"

Je prie le maître-général des postes de croire que je n'ai jamais eu l'intention de manquer de courtoisie vis-à-vis du gouvernement dont il est membre. J'ai voulu constater que l'absence de chars-poste, à certains jours, était due à des accidents en dehors du contrôle de la compagnie; qu'il était nécessaire de réparer ces chars avant de les replacer sur la ligne; et que, pendant les réparations, la compagnie ne pouvait pas fournir un autre char vu qu'elle n'en a pas de trop. Je répéterai même ici ce que je disais dans une autre lettre: c'est que la compagnie n'ayant, pendant plusieurs années, rien reçu du gouvernement, ne peut, dans l'état actuel de ses finances, augmenter le nombre des chars-poste qui est actuellement suffisant pour le service ordinaire en dehors des accidents.

Je suis, etc.,

(Signé,)

C. J. BRYDGES,
Directeur-gérant

Wm. White, écuyer,
Secrétaire,
Département des Postes.

No. 81.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, datée du 16 mars 1863, demandant des renseignements au sujet du bureau du surintendant des mesureurs de bois.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.SECRETARIAT,
23 avril 1863.

No. 82.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, datée du 12 mars 1863, demandant des renseignements au sujet de l'infraction des règlements des pêcheries.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.SECRETARIAT,
23 avril 1863.

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

MEMORIAL

DU

PEUPLE DE LA RIVIERE ROUGE

AUX

Gouvernements Anglais et Canadiens,

ACCOMPAGNE D'OBSERVATIONS SUR LA COLONISATION DE LA

PARTIE CENTRALE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE DU NORD,

ET L'ETABLISSEMENT D'UN

GRAND CHEMIN TERRITORIAL

DU

CANADA A LA COLOMBIE ANGLAISE.

Soumis au Gouvernement Canadien, par Sandford Fleming,

Imprimé par ordre de l'Assemblée Législative.



QUEBEC :

IMPRIMÉ POUR LES ENTREPRENEURS PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, 26 RUE STE. URSU LE
1863.

CONTENU.

	PAGE.
Mémorial du Peuple de l'Établissement de la Rivière Rouge aux gouvernement anglais et canadien.....	5
Lettre à Son Excellence le Gouverneur-Général du Canada.....	6
Le Mémorial.....	8
Instructions à Sandford Fleming au sujet du Mémorial.....	9
Observations accompagnant le Mémorial, soumis au gouvernement du Canada, par Sandford Fleming....	10
Le centre de l'Amérique Britannique du Nord est propre à la colonisation.....	10
Autorités citées :—Bourgeau.....	10
Dawson.....	11
Blodget.....	11
Hind.....	12
Palliser.....	13
Hector.....	13
Taylor.....	13
Climat de la Rivière Rouge :—L'hiver, le printemps, l'été, l'automne.....	14
Climat de la Rivière Rouge comparé à celui du Minnesota, Wisconsin et Michigan.....	16
Produits agricoles à la Rivière Rouge :—Blé-d'Inde, blé, avoine, orge, seigle, pomme de terre, foin, etc...	19
Climat de la Vallée de la Saskatchewan.....	20
Géologie et richesse minérale du territoire.....	22
Importance politique et commerciale d'une ligne de communication avec la Rivière Rouge par le territoire Britannique.....	23
La ligne de communication projetée.....	26
Du Lac Supérieur à la Rivière Rouge.....	28
Comparaison entre la route projetée et les routes américaines.....	30
Ligne télégraphique et chemin du Canada à la Colombie Anglaise.....	31

APPENDICE :

Système de voirie territoriale pour le centre de l'Amérique Britannique du Nord.....	34
Lettres à ce sujet de différentes personnes.....	35
Importance d'organiser un système de communication :	
Les chemins de fer Grand Occidental, Grand Tronc, Port Hope et Cobourg.	36
La route de la rue Yonge et le chemin de fer du Nord.	37
Application du principe au chemin de fer Intercolonial.....	38
Objections au système de voirie territoriale.....	39
Route du Canada au Pacifique, sur le territoire Britannique.....	44
Sa nature.....	45
Son utilité.....	46
Son importance.....	47
Projet de construction.....	48
Système de voirie en Canada.....	50
Système de voirie pour les nouveaux territoires.....	52
Développement graduel d'une ligne de chemin de fer.....	55

APPENDICE B.

Histoire de l'établissement de la Rivière Rouge.....	60
Ses institutions.....	
Son gouvernement.....	
Les croyances religieuses.....	
L'Éducation.....	

MEMORIAL

DU

PEUPLE DE LA RIVIERE ROUGE

AUX GOUVERNEMENTS ANGLAIS ET CANADIEN.

A Son Excellence le Très-Honorable CHARLES STANLEY, Vicomte MONCK, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de vous apprendre que la dernière malle américaine de Pembina m'a apporté une lettre, accompagnée de certaines résolutions passées à des assemblées tenues à l'Etablissement de la Rivière Rouge, ainsi que d'un mémorial adressé aux gouvernements Anglais et Canadien, au sujet de l'ouverture d'un chemin qui permettrait aux habitants de cette contrée de circuler librement sans se voir placés sous la dépendance d'un gouvernement étranger.

J'ai aussi l'honneur de vous informer que j'ai été chargé de présenter ce mémorial, et de jeter autant de lumière que possible sur les questions qui y sont traitées.

Avant donc de vous faire parvenir ce mémorial, j'ai cru de mon devoir de l'accompagner de quelques observations, de nature à faire comprendre jusqu'à quel degré le territoire placé au centre de l'Amérique Britannique du Nord est adapté à la colonisation, l'importance commerciale et politique d'établir une ligne de communication aussitôt que possible, et la manière dont ce projet devrait être exécuté au point de vue de la prospérité de cette contrée, tout en consultant les vœux et les intérêts des habitants de la Rivière Rouge.

Ici vous me permettez d'observer que le peuple de la Rivière Rouge, bien qu'impuissant à porter le fardeau entier de la dépense qu'entraînerait l'établissement d'une pareille ligne de communication, offre néanmoins dans le mémorial d'en assumer une grande partie.

J'espère que Son Excellence voudra bien recevoir le mémorial en question, ainsi que les observations qui l'accompagnent, et, au nom du peuple de la Rivière Rouge, je prie Votre Excellence de donner au sujet une prompte et favorable considération.

J'ai l'honneur d'être,

Dé Votre Excellence,

Le très-humble et obéissant serviteur,

SANFORD FLEMING.

Québec, ce 23 mars 1863.

M E M O R I A L

DU PEUPLE DE LA RIVIERE ROUGE AUX GOUVERNEMENTS ANGLAIS ET CANADIEN.

Les habitants de la contrée de la Rivière Rouge désirent exposer succinctement leurs idées et leurs vœux sur la question de l'ouverture d'un chemin du Canada à la Colombie Anglaise, traversant la région de la Rivière Rouge et de la Saskatchewan, et de l'établissement d'une ligne télégraphique longeant cette route.

Le peuple de la Rivière Rouge désire depuis bien longtemps voir la route du Lac Supérieur ouverte au commerce et à l'émigration, et il est heureux d'apprendre que l'on se propose de faire un chemin et d'établir une ligne de télégraphe passant par l'intérieur et allant aboutir à la Colombie Anglaise ; ces travaux construits exclusivement sur le sol anglais favoriseraient immensément cette contrée, tout en profitant au Canada et à l'Empire. Quant au territoire situé entre cet Etablissement et le Lac Supérieur, il est respectueusement exposé que les difficultés à rencontrer dans l'établissement d'une ligne de communication facile, sont tout-à-fait exagérées.

Il est vrai de dire que cette route, pour des raisons qu'il est inutile de mentionner ici, a été négligée depuis plusieurs années ; mais si l'on songe que c'était la route par laquelle la compagnie des Pelleteries du Nord-Ouest a importé et exporté des cargaisons encombrantes pendant près d'un quart de siècle, et que la compagnie de la Baie d'Hudson a fréquentée pendant près de trois quarts de siècle, l'on devra avouer qu'après tout les difficultés naturelles ne doivent pas être si grandes qu'on le dit.

Nous, les habitants de cette contrée, sommes si désireux d'avoir un débouché dans cette direction que nous sommes prêts d'entreprendre à nos propres frais, l'ouverture d'un chemin partant de cet Etablissement et allant jusqu'au Lac des Bois, distance de 90 ou 100 milles, si l'Angleterre ou le Canada consent à exécuter les travaux depuis le Lac des Bois jusqu'au Lac Supérieur.

D'après la connaissance intime que nous avons de la contrée qui s'étend entre cette localité et les Montagnes Rocheuses, nous sommes d'avis que le projet d'établir un chemin dans cette direction est tout-à-fait praticable et à des frais peu considérables. En tous temps, pendant l'été, des charrettes chargées vont de cette place à Carlton, Fort Pitt et Edmonton, sur le haut de la Saskatchewan ; l'été dernier, une colonie de Canadiens, au nombre d'environ deux cents, en route pour la Colombie Anglaise, passait par ce chemin, et se rendit en voiture jusqu'au pied même des Montagnes Rocheuses, ce qui démontre bien que tout le long de la route, même à l'heure qu'il est, il n'y a pas d'obstacles insurmontables au passage des charrettes et wagons. Et si dans son état actuel le chemin est carrossable, il devient donc évident qu'il ne faudrait comparativement qu'une faible somme d'argent pour le mettre en bon état.

Toute la contrée que doit traverser ce chemin projeté, du Lac Supérieur aux Montagnes Rocheuses, est pour ainsi dire parfaitement unie. La surface de cette vaste région, généralement parlant, ressemble à celle de l'océan en temps de calme, et outre qu'elle est remarquablement unie, elle se trouve, presque partout, dégarnie de ces épaisses forêts qui

en Canada et ailleurs, rendent si longue et si coûteuse la confection des chemins. Nous pensons que l'on pourrait construire ici un chemin de fer à bien meilleur marché que dans la plupart des autres pays.

Après avoir en quelques mots démontré la possibilité de construire le chemin, aidés en cela par la connaissance et l'expérience locales qui viennent ajouter une nouvelle force à notre opinion, et tout en admettant l'intérêt et la vive satisfaction que nous éprouvons à la pensée de travaux qui doivent nous être d'un si grand avantage, politiquement, socialement et commercialement, nous nous permettrons d'en faire voir l'importance pour l'Angleterre et le Canada.

Le Canada retirerait de grands bénéfices du commerce de transport par voie de terre qui surgirait immédiatement de l'établissement de cette route, et le trafic toujours croissant de cette région et de la Colombie Anglaise, ne manquerait pas de devenir par la suite une source inépuisable de profits.

En outre, l'on peut raisonnablement présumer que les habitants actuels et futurs de l'Amérique Britannique centrale, achalanderont d'une manière permanente et libérale les marchés de l'Angleterre et du Canada. Que l'on n'oublie pas non plus qu'il se fait un vaste commerce de pelleteries dans cette contrée, et que l'on a constaté la présence de l'or dans plusieurs places. A part l'or, il existe du fer, du plomb, du charbon, de la pétrole et d'autres minéraux encore qui, joints au grand commerce de pelleteries, constitueront une source immense de richesse, non seulement pour ce pays, mais même pour le Canada; et bien que la colonisation et l'établissement de la vaste étendue de terre arable pourraient empiéter sur les limites territoriales assignées au commerce des pelleteries, néanmoins les millions d'acres gisant au nord de ces plaines fertiles, garantiront à cette industrie, en toute probabilité, de riches étendues pour des siècles à venir.

C'est la route la plus naturelle qu'est destiné à prendre le commerce qui se fera avec les régions de l'Est, en même temps qu'elle est la plus courte. Le résultat du commerce et du trafic le long de cette route, serait de peupler l'Amérique Britannique centrale, d'hommes industriels et loyaux; et de l'île de Vancouver à la Nouvelle-Ecosse, la Grande-Bretagne se verrait maîtresse d'une succession non interrompue de colonies, formant une grande confédération de provinces fidèles et prospères, bordant toute la frontière des Etats-Unis, et commandant à la fois l'Atlantique et le Pacifique. A ce point de vue, nous sommes tenus d'avouer que l'idée américaine fait rapidement des progrès ici, et que si l'on ne s'empresse de la contrecarrer, l'on ne tardera pas à voir surgir des complications bien graves. Ainsi donc, tant sous le rapport politique que sous le rapport commercial, l'établissement de cette contrée, et la confection d'une route nationale, offrent de grands avantages au gouvernement impérial, et contribueront beaucoup à accroître la stabilité et le glorieux prestige de l'Empire Britannique.

Le peuple de la Rivière Rouge soumet respectueusement ces faits à la considération des gouvernements Anglais et Canadien, et il espère ardemment que la présente année verra les premières opérations de l'établissement d'une ligne télégraphique, et de la confection d'un chemin du Lac Supérieur à cette contrée, sinon sur tout le territoire du Canada à la Colombie Anglaise.

JAMES ROSS,
Président des assemblées publiques.

L E T T R E

*Du Secrétaire des assemblées publiques tenues à l'Etablissement de la Rivière Rouge
au sujet de l'ouverture d'un chemin devant traverser le Territoire Britannique,
contenant le mémorial et les résolutions passées à cet égard.*

ÉTABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE ROUGE,

Ce 22 janvier 1863.

SANDFORD FLEMING, écuyer, I. C.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer qu'à une assemblée composée d'un grand nombre de personnes les plus influentes et qui a eu lieu hier au soir, les résolutions suivantes ont été passées à l'unanimité :—

1. *Résolu*, Que le peuple de la Rivière Rouge désire ardemment voir la route du Lac Supérieur à la Colombie Anglaise, ouverte au commerce et à l'immigration, et une ligne télégraphique établie tout le long, d'autant plus que cette entreprise, tout en étant avantageuse à cette contrée, ne manquerait pas d'être favorable aux intérêts des gouvernements Anglais et Canadien.

2. *Résolu*, Qu'il soit rédigé et transmis aux gouvernements Anglais et Canadien, un mémorial exposant succinctement les idées que nous entretenons à ce sujet.

3. *Résolu*, Que dans le but de donner suite au mouvement commencé, nous chargeons M. Sandford Fleming, de Toronto, en Canada, de représenter tant en Canada qu'en Angleterre, la cause que nous exposons dans le mémorial, et de faire accepter aux gouvernements Anglais et Canadien les idées qui y sont énoncées.

4. *Résolu*, Que cette assemblée doit et offre des remerciements aux habitants du Canada qui s'intéressent à la prospérité de cette contrée, ainsi qu'aux journaux qui ont si chaleureusement plaidé notre cause.

Je vous transmets le mémorial auquel il est fait allusion dans les résolutions, et vous prie, au nom de l'assemblée, de vouloir bien avoir la bonté de donner aux résolutions et au mémorial toute la publicité possible, tant en Canada qu'en Angleterre. Le public espère que vous ferez tout en votre pouvoir pour mener à bonne fin la mission qui vous est confiée.

Depuis que la lettre précédente est écrite, il y a eu une autre assemblée qui a approuvé cordialement et à l'unanimité les résolutions et le mémorial en question.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM COLDWELL,

Secrétaire.

OBSERVATIONS

DEVANT ACCOMPAGNER LE

MEMORIAL DU PEUPLE DE LA RIVIERE ROUGE

AU SUJET DE L'ETABLISSEMENT D'UNE LIGNE DE COMMUNICATION ENTRE LE

CANADA ET LA COLOMBIE ANGLAISE.

Respectueusement soumises au gouvernement du Canada, conformément aux résolutions passées à une assemblée publique, tenue à l'Établissement de la Rivière Rouge, le 21 janvier 1863.

PAR SANDFORD FLEMING.

En soumettant au gouvernement du Canada le mémorial du peuple de la Rivière Rouge, au sujet de l'établissement d'une ligne de communication de la province du Canada à la Rivière Rouge, et de là jusqu'à la Colombie Anglaise, l'auteur de cet écrit croit qu'il est de son devoir de se conformer autant que possible aux vœux exprimés par ceux qui ont bien voulu lui confier une mission aussi importante. Il prend donc respectueusement la liberté de joindre au mémorial les observations suivantes :

Entre le Canada et l'Établissement de la Rivière Rouge, se trouve une longue étendue de terre, accidentée par endroits, et souvent impropre à la colonisation. Les grands lacs Huron et Supérieur bordent la moitié Est de cette contrée, et prolongent la navigation du St. Laurent jusqu'à environ 400 milles de la Rivière Rouge. A ce point, sur la rive nord du Lac Supérieur, l'on peut arriver à l'Établissement par la route longue et fatigante des canots, rendue difficile et pénible par le grand nombre de portages à faire. C'est le seul débouché, à part celui qui conduit aux mers arctiques, par lequel les colons peuvent communiquer avec le territoire anglais, et encore, à cause des obstacles innombrables qui existent, cette route est presque entièrement abandonnée. C'est là la ligne de communication par le Lac Supérieur, que les habitants de la Rivière Rouge désirent tant ouvrir et améliorer, et c'est là la raison pour laquelle ils demandent si instamment la construction d'un chemin qui, reliant les provinces de l'Atlantique à la Colombie Anglaise, devra indubitablement leur donner accès au Canada.

La confection d'un chemin entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge n'est, à vrai dire, qu'un simple acte de justice en faveur de nos co-sujets de cette contrée éloignée, exilés comme ils le sont de la civilisation, depuis tantôt plus de deux générations, exposés aux privations les plus grandes à la suite des difficultés qu'ils avaient à vaincre pour cultiver ces vastes plaines, et à gagner bien chèrement leur vie,* et qui, s'ils n'ont pas augmenté si rapidement en nombre et en importance, que d'autres habitants des colonies plus favorisées par la nature et par la forme du gouvernement, n'en ont toujours pas moins réussi à y jeter les fondements de la colonisation. Les colons de la Rivière Rouge ont sans contestation été bien négligés, et jusqu'à tout récemment presque entièrement oubliés par le reste de l'Empire, mais la découverte de l'or sur les versants des Montagnes Rocheuses, le progrès des établissements sur la côte du Pacifique, combinés à d'autres événements de date récente, forcent aujourd'hui l'attention publique à se porter vers les avantages à retirer d'une ligne de communication courte et facile, conduisant à ces régions. Le peuple de la Rivière Rouge espère donc ardemment, qu'en même temps que s'exécutera

* Voir appendice B.

le projet de construire un chemin sur le territoire anglais entre les deux océans, il pourra voir accomplir les vœux qu'il forme aujourd'hui.

Quelle qu'importante que puisse être la confection d'un chemin du Canada à la Colombie Anglaise, simplement comme moyen d'établir des relations commerciales entre ces deux pays, il n'en est pas moins évident que la grande distance qui les sépare serait un obstacle insurmontable à l'exécution du projet, n'était la nature favorable du territoire dont l'Établissement de la Rivière Rouge forme partie. Le climat et le sol de l'Amérique Britannique centrale sont aujourd'hui si bien connus, qu'il est presque superflu d'y faire allusion ; cependant, comme le succès permanent d'une ligne de communication dans l'intérieur d'un pays dépend tant des facilités qu'il offre aux établissements et à la colonisation, il ne sera peut être pas hors de propos de donner quelques extraits des meilleurs et des plus récents ouvrages traitant ce sujet, avant de commencer à discuter les avantages de l'entreprise au point de vue du commerce, de la politique et du génie civil.

AMÉRIQUE BRITANNIQUE CENTRALE—EST-ELLE PROPRE A LA COLONISATION ?

Les explorations récemment faites par les gouvernements Anglais et Canadien, ont grandement contribué à donner au monde des renseignements sur le climat, le sol, les produits naturels, et la richesse minérale de cette vaste région inhabitée, gisant entre le Lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses. Plusieurs écrivains américains ont tout dernièrement exprimé sur les ressources de la contrée en question, des opinions, qui, pour des raisons évidentes, doivent avoir un grand poids. L'auteur du présent écrit pense qu'il ne saurait mieux faire pour l'utilité de sa cause que de réunir ici les renseignements puisés à ces différentes sources.

M. Bourgeau, qui accompagna comme botaniste le Capt. Pallisser dans son expédition, fait les observations suivantes :—

“ Je sou mets les observations qui suivent sur les avantages agricoles qu'offrent la Terre de Rupert et les prairies de la Saskatchewan dans l'Amérique Britannique du Nord, et cela en ma qualité de botaniste, chargé par Sir William Hooker, d'accompagner le Capt. Pallisser dans son expédition.

“ J'avais à m'occuper spécialement de la collection des plantes qui croissent naturellement dans la contrée parcourue par l'exploration, ainsi que des graines de ces plantes. A part de ma collection botanique, le Dr. Hooker me conseilla de faire des observations thermométriques aux différentes stations, et surtout de constater la température de la terre à des profondeurs données, ainsi que celle de l'intérieur des arbres de la forêt, et de noter la richesse et la pauvreté de la végétation ainsi que les maladies auxquelles les plantes sont exposées. Dans ma deuxième lettre et mes notes adressées à Sir William Hooker, qui ont déjà vu le jour, j'ai traité cette question avec tout le soin que j'ai pu y mettre au moyen d'observations faites au milieu des tracasseries et des fatigues d'un long voyage ; mais il me reste à appeler l'attention sur les avantages qu'il y aurait de fonder des établissements agricoles dans les vastes plaines de la Terre de Rupert, et particulièrement sur la Saskatchewan, dans les environs du Fort Carlton. Cette région est beaucoup plus propre à la culture des principales céréales des climats tempérés, tel que le blé, le seigle, l'orge, l'avoine, etc., qu'on semblerait porté à le croire, à cause de sa haute latitude. En effet, les quelques tentatives que l'on a faites, de cultiver des céréales dans les environs des postes de la compagnie de la Baie d'Hudson, démontrent abondamment combien il serait facile de récolter des produits sur une échelle suffisante pour récompenser le travail du cultivateur. Là, pour mettre la terre en culture, il suffirait d'ensemencer les meilleures parties du sol. Les prairies offrent des pâturages naturels pour la nourriture d'immenses troupeaux, tout aussi riches que s'ils avaient été faits artificiellement. La construction des maisons pour les pionniers à mesure que la contrée s'établirait, serait chose facile, parce que dans plusieurs localités, à part le bois, l'on trouve de bonne pierre à bâtir, et dans d'autres il serait aisé de trouver de la glaise pour faire de la brique, plus particulièrement auprès de la Rivière Battle. Les parties les plus favorables à la culture ensuite, seraient dans les environs du Fort Edmonton, ainsi que le long de la rive sud du bras nord de la Saskatchewan. Dans cette dernière région, l'on rencontre de riches et vastes prairies parsemées ci et là de bois et de forêts, et remarquables par l'excellent pâturage qu'elles pourraient offrir aux animaux domestiques. Les vesces que l'on trouve ici,

dont les principales sont la *Vicia*, l'*Hedysarum*, la *Lathyrus*, et l'*Astragalus*, constituent une nourriture aussi saine pour le bétail que le trèfle des pâturages européens. L'abondance du bison et l'accroissement rapide des troupeaux de chevaux, démontrent qu'il suffirait de mettre, l'hiver, les animaux sous des abris, et les y nourrir avec le foin recueilli d'avance, afin de les protéger contre le froid et les attaques des bêtes sauvages, ce qui permettrait en même temps d'acclimater des animaux de ferme, tels que les moutons et les cochons. La récolte pourrait se faire généralement vers la fin d'août, ou dans la première semaine de septembre, saison pendant laquelle la température est encore favorable et la pluie rare. Dans les jardins aux postes de la compagnie de la Baie d'Hudson, mais surtout dans ceux des missions, les légumes, tels que les fèves, les pois et les haricots, ont été cultivés avec succès, ainsi que les pommes de terre, les choux, les navets, les carottes, la rhubarbe et les raisins. L'on n'y a pas encore introduit d'arbres fruitiers; mais je pense que l'on pourrait y planter avec certaine chance de succès les noisetiers ainsi que les pommiers qui mûrissent de bonne heure. Différentes variétés de groseilles, et d'autres fruits bons à manger croissent ici à l'état sauvage; diverses espèces de *Vacciniacæ* sont également indigènes, et rapportent des fruits d'une saveur agréable, très utiles pour les confitures et la confiserie. *Laronia ovalis* abonde dans cette contrée; son fruit communément dénommé la poire, est séché et mangé par les Indiens, qui le recueillent avec grand soin; il constitue un ingrédient précieux dans le pouding, qui rappelle le goût du raisin sec. Le seul obstacle à la fondation d'établissements agricoles, est l'immense distance à parcourir à travers un pays dépourvu de chemins et presque inhabité. Pour coloniser cette contrée, il faudrait de toute nécessité l'intervention du gouvernement ou d'une compagnie puissamment organisée. Il serait important, aussi, que les établissements fussent disséminés par groupes d'au moins cinquante familles, pour repousser les incursions des Indiens qui sont cependant loin d'être hostiles aux Européens. Quant aux colons, la simple raison semble indiquer qu'il devrait être pris au nord de l'Europe ou dans les pays montagneux, dont le climat et le sol ressemblent le plus à ceux de cette intéressante contrée sur les ressources de laquelle je désire attirer l'attention publique. Les produits de ces établissements agricoles, apporteraient aux Indiens la nourriture qui, fournie uniquement par la chasse, tend à diminuer de jour en jour. La présence d'Européens aurait l'effet d'encourager ces populations primitives, qui malgré leur apathie naturelle, n'apprécient pas moins les bienfaits de la civilisation."

(Signé,)

E. BOURGÉAU.

Dans le rapport de M. Simon Dawson, sur l'exploration de la contrée entre le Lac Supérieur et l'Établissement de la Rivière Rouge, et entre cette dernière localité et l'Assiniboine et la Saskatchewan, il est dit que "le climat de l'Établissement de la Rivière Rouge peut être comparé sans désavantage à celui de Kingston, Haut-Canada; règle générale, la saison durant laquelle on peut poursuivre les opérations agricoles à la Rivière Rouge est quelque peu plus longue qu'en Canada à l'est de Kingston, tandis qu'en hiver le froid est plus intense, bien qu'il ne le soit pas constamment, que dans aucune partie du Canada à l'Ouest des Trois-Rivières. Sous le rapport de la salubrité, il n'y a pas, autant que j'ai pu en juger, de maladies particulières au pays. Les fièvres y sont inconnues, et l'on ne peut rencontrer nulle part une population mieux portante que celle de l'Établissement de la Rivière Rouge."

M. Lorin Blodgett, le célèbre climatologiste américain, parle de cette contrée dans les termes suivants:—"Vient ensuite la région située à l'est des Montagnes Rocheuses, qui n'est pas moins remarquable que la première pour le peu d'attention qu'on a donné jusqu'ici à sa valeur intrinsèque comme région productive et cultivable, et d'un accès facile à l'émigration. Elle forme un triangle large de dix degrés de longitude à sa base, le long du 47e parallèle, s'inclinant au nord-ouest pour se conformer à la courbe des Montagnes Rocheuses, et se terminant, pas bien loin du 60e parallèle, en une pointe étroite qui s'étend le long de la Rivière Mackenzie sur trois ou quatre degrés de latitude, dans un climat à peine supportable. C'est là que Lord Selkirk a commencé ses tentatives de colonisation en 1805, et d'après ce qu'il en a vu personnellement, il prétendait dès lors que c'était une région capable de recevoir une population de trente millions d'habitants.

"Tous les grains des latitudes un peu tempérées y croissent en abondance. Le blé d'Inde peut être cultivé sur les deux bras de la Saskatchewan, et le foin des plaines est

singulièrement abondant et riche. Non seulement à l'époque des premières explorations, mais aujourd'hui encore, ces plaines sont les principaux pâturages des troupeaux de buffles qui, ainsi que les troupeaux domestiques et les chevaux des Sauvages et des colons, y demeurent toute l'année, tout en fréquentant aussi les forêts qui les bordent.

“ Le seul fait de la présence de ces immenses troupeaux de buffles sauvages sur des plaines situées dans une latitude aussi élevée, est une preuve suffisante de la force climatique et productive de cette région. *L'étendue utile de ces plaines et de leurs bords boisés mesure au moins 500,000 milles carrés.*”

Le professeur Hind, qui a passé deux étés dans ce pays, à la tête de l'expédition envoyée par le gouvernement Canadien, dit :—“ Le bassin du Lac Winnipeg couvre plus de vingt-huit degrés de longitude et dix degrés de latitude. L'élévation de ses bords au Portage de la Prairie, à 104 milles à l'ouest du Lac Supérieur, est de 1,480 pieds au-dessus du niveau de la mer, et le sol à la Passe Vermillion est de moins de 5,000 au-dessus de ce niveau. La longueur moyenne de ce grand bassin intérieur est d'environ 920 milles anglais, et sa largeur moyenne de 380 milles, d'où l'on peut conclure que son étendue approximative est de 360,000 milles carrés, c'est-à-dire, un peu plus considérable que celle du Canada.

“ Le Lac Winnipeg, à une hauteur de 628 pieds, occupe la partie la plus basse de ce grand bassin intérieur, couvrant avec ses associés, les lacs Manitobah, Winnipegosis, Dauphin et St. Martin, une étendue excédant de quelque peu 13,000 milles carrés, ou presque la moitié de la surface que l'Irlande peut couvrir.

“ La sortie du Lac Winnipeg est par le canal rétréci et rocheux de la Rivière Nelson, qui coule dans la Baie d'Hudson.

“ La contrée, élevée de cent pieds au-dessus du Lac Winnipeg, est bornée par la Montagne Pembina, formant partie de la limite Est de la formation crétacée du nord-ouest de l'Amérique.

“ La superficie de cette contrée peu élevée, qui comprend une grande partie de la Rivière Rouge, de l'Assiniboine et la Saskatchewan, peut être évaluée à 70,000 milles carrés, dont les neuf-dixièmes sont des lacs, des marais et des rocs à fleur de terre, appartenant aux formations silurienne ou devonienne, et généralement si peu couverts de terre que le sol n'y est pas propre à la culture, si l'on en excepte quelques endroits isolés.

“ Plus loin que cette basse région, se présentent les plateaux étroits de la Montagne Pembina, qui s'élèvent par degrés abruptes, excepté dans les vallées de l'Assiniboine, de la Rivière Vallée, de la Rivière au Cygne et de la Rivière au Cerf, jusqu'au niveau du plus haut plateau, dont la limite est formée des escarpements à pic des montagnes Riding, Canard et Porc-épic, et des autres montagnes détachées de la Tortue, du Tonnerre et Pasquia. C'est la grande prairie de la Terre de Rupert; elle est bornée au sud-ouest et à l'ouest par le Grand Côteau du Missouri, et le prolongement du plateau entre les deux bras de la Saskatchewan, qui est la limite Est des plaines du Nord-Ouest. La superficie de cette prairie, dans le bassin du Lac Winnipeg, est d'environ 120,000 milles carrés; son élévation est de 1,100 pieds au-dessus du niveau de la mer.

“ Les plaines s'élèvent insensiblement à mesure que l'on approche les Montagnes Rocheuses, et à leur limite ouest atteignent une hauteur de 4,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Ne formant qu'une très étroite rivière, les montagnes s'élèvent d'une manière abrupte et présentent des précipices immenses qui font l'effet de fortifications dirigées vers les plaines de l'est.* La plus grande hauteur de la partie la plus élevée des Montagnes Rocheuses est de 12,000 pieds (à environ 51° de latitude). La forêt se prolonge de 7,000 à 2,000 pieds au-dessus de la passe la moins élevée.

“ La région fertile de sol cultivable,—composée partiellement de prairies riches et ouvertes, et partiellement couvertes de bouquets de tremble,—qui s'étend du Lac des Bois au pied des Montagnes Rocheuses, a environ 80 à 100 milles de largeur. Le Bras nord de la Saskatchewan traverse la région fertile, par une vallée variant d'un quart de mille à un mille de largeur, avec une profondeur de 200 à 300 pieds au-dessus du niveau de la prairie ou des plaines, jusqu'à ce qu'il atteigne les bas-fonds, à quelques milles à l'est de Fort-à-la-Corne. La superficie de cette région si extraordinairement fertile, est d'environ

*Dr. James Hector sur l'apparence de la partie centrale de l'Amérique Britannique du Nord.
Edim. Nat. Phil. J.

quarante millions d'acres. Autrefois, c'était une contrée boisée, mais plusieurs feux consécutifs l'ont partiellement dépouillée de ses arbres; les pâturages y sont excellents, et le sol en est profond et composé de terre franche:—" Cette région en hiver n'est pas visitée par un climat plus sévère que celui du Canada et des districts de l'ouest, placés loin de l'influence des grands lacs; le printemps commence un mois plus à bonne heure que sur le Lac Supérieur, qui se trouve à cinq degrés de latitude plus au sud. La neige n'y tombe pas en trop grande abondance, et dans les étendues les plus favorisées les pâturages sont si riches que les chevaux et les bêtes à cornes peuvent s'y nourrir pendant la plus grande partie de l'hiver.*

" La région fertile de la Vallée de la Saskatchewan ne doit pas uniquement son importance au fait qu'elle contient 64,000 milles carrés de terre arable, couvrant une longueur de 800 milles sur une largeur de 80 milles, à travers le continent; c'est plutôt au contraste entre une immense contrée *sub-arctique* au nord et une contrée déserte au sud que cette 'lisière de bois' si favorisée est redevable de sa valeur politique et commerciale. Un pays agricole aussi vaste, capable de nourrir des millions d'habitants, produisant les minerais de fer et le charbon de qualité inférieure, et servant de point de ralliement entre les huit cents milles qui séparent le Lac Winnipeg des Montagnes Rocheuses, fait plus que compenser le pays rocailleux du désert boisé entre le Lac des Bois et le Lac Supérieur."

Le capitaine Pallisser décrit ainsi la région fertile: " Aujourd'hui, c'est une contrée partiellement boisée, couverte de lacs et riche en pâturages naturels, rivalisant en beauté avec les plus beaux parcs de notre pays. Partout dans cette région le climat semble être le même, bien qu'à des latitudes différentes, et sa forme est indubitablement déterminée par les courbes de la ligne isotherme. Sa superficie est d'environ 65,000 milles carrés, dont plus d'un tiers peut être exploité par les agronomes."

Le Dr. Hector, géologue de l'expédition du capitaine Pallisser, dit de la région fertile: " Un des avantages les plus importants de cette contrée, qui s'étend aussi des collines d'Amadou, Carlton et Fort Pitt, au sud du Fort Edmonton, jusqu'au vieux Fort Lafèche aux Montagnes Rocheuses, est l'immense champ qu'elle offre à ce que je pourrais appeler pâturage d'hiver.

" Ces pâturages d'hiver consistent en étendues de terre partiellement boisées de groupes de peupliers et de saules, et produisent les vesces et les herbes les plus luxuriantes. Les bois offrent un abri aux animaux, tandis que les broussailles rabougries empêchent la neige de s'amasser tout en permettant au bétail de se nourrir facilement; les grandes étendues de terre marécageuse, une fois congelées, offrent aussi de magnifiques pâturages, et il n'y a que vers le printemps, dans les hivers bien rigoureux, que le bétail et les chevaux ne peuvent pas être laissés aux champs.

" La quantité de terre arable est aussi bien considérable, et même tard l'automne, c'est-à-dire pendant la plus grande sécheresse de l'année, et quand la Saskatchewan est guéable pendant quelques semaines à Edmonton, l'eau abonde dans les ruisseaux et dans les lacs. Le printemps, je pense qu'il y a plus de neige dans les environs du Fort Pitt qu'à Edmonton."

M. James W. Taylor, dans un rapport élaboré qu'il a adressé au gouvernement des Etats-Unis sur les relations entre cette contrée et l'Amérique Britannique du Nord-Ouest, fait voir de la manière suivante comment le climat de la Rivière Rouge est favorable à l'agriculture:—" Le climat de la Vallée de la Rivière Rouge est caractérisé par des températures extrêmes probablement plus considérables que dans toute autre partie du continent, tandis que la température moyenne est plus élevée que celle des mêmes latitudes de l'Europe Occidentale, y compris plusieurs des meilleures régions agricoles de ce continent. La différence entre ses mois les plus chauds et les plus froids, comparés avec d'autres climats sévères, est démontrée dans le tableau suivant, de même que la différence entre la moyenne des températures d'hiver et d'été:

* Dr. James Hector sur les ressources de la partie centrale de l'Amérique Britannique du Nord†

Localité.	Moyenne annuelle.	Différence entre les mois les plus chauds et les plus froids.	Différence entre l'été et l'hiver.	Latitude.	Longitude.
Rivière Rouge.....	34.38	82.15	74.61	50.15	.....
Fort Snelling, Minnesota.....	44.6	59.7	54.5	44.53	93.10
Green Bay, Wisconsin.....	44.8	52.6	48.1	43.31	89.28
Détroit, Michigan.....	47.2	42.8	40.8	42.20	82.58
Montréal, Canada.....	42.3	55.7	51.0	45.31	73.34
Ozenburg, Russie.....	35.6	66.38	59.66	50.46	55.63

“ C'est le froid excessif des longues saisons d'hiver, couvrant cinq mois de l'année dans cette latitude, qui réduit la moyenne annuelle.

“ La moyenne pour les trois mois de décembre, janvier et février, à l'Etablissement de la Rivière Rouge, est 6° 85'. Au Fort Snelling, elle est de 16°; à Green Bay de 19° 9'; à Détroit, de 26° 8'; à Montréal, de 16° 3'.

“ Mais l'on devra se rappeler que l'Etablissement de la Rivière Rouge est situé sur le bord même de cette région climatérique tout près de la déclivité arctique de la Baie d'Hudson, et que c'est à coup sûr la partie la plus froide de tout le bassin du Winnipeg. Le climat devient rapidement de plus en plus chaud sur les mêmes parallèles vers l'Ouest, même là où il y a accroissement d'élévation.

“ Il fait plus chaud au Fort Benton, sur le Missouri, qu'à St. Paul, le Fort Benton étant à 7½ degrés de longitude à l'ouest de St. Paul, tandis qu'il est à 2½ degrés de latitude plus au nord, et à 1,843 pieds plus élevé relativement parlant.

“ La moyenne de la température d'hiver au Fort Benton, dit Blodgett, est de vingt-cinq degrés, la même qu'à Chicago, Toronto, Albany et Portland, Maine. A St. Paul, elle n'est que de quinze degrés, c'est-à-dire moindre de dix degrés. Il ne fait pas aussi froid qu'ici sur le bras sud de la Saskatchewan.”

“ L'hiver à la Rivière-Rouge.—M. Blodgett prétend que le climat par toute la Vallée de la Saskatchewan est presque aussi tempéré en moyenne annuelle que celui de St. Paul, c'est-à-dire que la moyenne d'hiver serait de quinze degrés, et la moyenne annuelle de quarante-quatre degrés, représentant le climat du Wisconsin, du nord de l'Iowa, Michigan, du Canada Ouest, du nord de New-York, et du sud de la Nouvelle Angleterre.

“ Mais bien que l'hiver dans cette région soit une époque de froid intense, pendant laquelle le mercure reste souvent gelé pendant plusieurs jours de suite, cependant ses effets sous le rapport du confort physique sont mitigés par une atmosphère limpide et saine qui fait des hivers du Minnesota le temps le plus favorable aux animaux et au bien-être social. Le bison hiverne par myriade dans les prairies nutritives jusqu'à la latitude du lac Athabasca. Les Métis et les Sauvages campent en plein air durant l'hiver sans aucun autre abri qu'une tente faite des peaux de bisons et une abondance de robes de ces animaux; les chevaux des habitants passent l'hiver dans les prairies et s'engraissent des herbes qu'ils trouvent dans les bois et les bas-fonds. Comparé à l'hiver du Fort Snelling, l'hiver à l'Etablissement de la Rivière Rouge donne les résultats suivants, comprenant novembre et mars dans le groupe naturel des mois d'hiver.

Localités.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.
Rivière Rouge.....	21.19	8.31	10.55	1.71	9.9
Fort Snelling.....	31.7	16.9	13.7	17.6	31.4

Printemps de la Rivière Rouge.—Le printemps commence à peu près vers la même époque à partir de St. Paul à aller au Lac Athabasca; avril et mai sont les mois naturels du printemps dans toute cette région climatérique. La transition subite de l'hiver au printemps dans cette latitude du nord, est une des merveilles du climat. A l'Etablissement

de la Rivière Rouge, la moyenne de mars est de 9° 9'. En avril elle s'élève à 39° 83' et en mai à 58° 46'. Maintenant, comparons ces chiffres avec ceux que nous fournissons les printemps dans le Minnesota et le Canada Ouest:—

Localités.	Mars.	Avril.	Mai.
Rivière Rouge.....	9.9	39.83	58.46
Fort Snelling.....	31.4	46.3	59.0
Toronto.....	23.0	42.27	50.52

Ressources agricoles pendant les mois d'été.—Cette température élevée du printemps se continue pendant les mois de juin, juillet et août, à un degré de chaleur assez élevé pour tous les besoins de l'agriculture. Le blé-d'Inde réussit bien à une température moyenne de soixante-cinq degrés pendant les mois d'été, mais exige une température moyenne de soixante-dix degrés pendant le mois de juillet. Pour le blé il faut une température moyenne de soixante-deux à soixante-cinq degrés pendant les deux mois de juillet et août. Ces deux grands représentants de l'agriculture américaine sont toujours accompagnés de tout le cortège de la flore si précieuse qui règne sur toute la région nord de la zone tempérée. La température moyenne de la Rivière Rouge, pendant les trois mois d'été, est de 67° 76', près de trois degrés de chaleur de plus qu'il n'en faut pour le blé-d'Inde, tandis que la température de juillet a quatre degrés de chaleur de plus qu'il n'en faut pour le rendre à parfaite maturité. La moyenne des deux mois de juillet est de soixante-et-sept degrés, cinq degrés au-dessus de la température nécessaire pour le blé.

“ Les chiffres suivants font voir l'excédant de la chaleur d'été dans l'Etablissement de la Rivière Rouge sur le degré de température nécessaire au développement des produits agricoles :

Moyenne de la température d'été à la Rivière Rouge,	-	67° 76'
Nécessaire pour le blé-d'Inde,	-	65° 00'
Excédant,	-	2° 76'
Moyenne de la température de juillet,	-	71° 16'
Nécessaire pour le blé-d'Inde,	-	67° 00'
Excédant,	-	4° 16'
Moyenne de la température des deux mois de juillet et août,	-	67° 00'
Nécessaire pour le blé,	-	62° 00'
Excédant,	-	5° 00'

“ Le tableau suivant servira de comparaison entre la température d'été à la Rivière Rouge et les riches climats agricoles du sud :

Localités.	Juin.	Juillet.	Août.	Moyenne d'été.
Rivière Rouge.....	69.10	71.16	63.3	67.76
Fort Snelling.....	68.4	73.4	70.1	70.6
Chicago.....	62.7	70.8	68.5	67.3
Muscatine, Iowa.....	66.4	70.5	68.9	68.6
Kenosha, Wisconsin.....	61.7	68.6	65.7	65.3
Utica, New York.....	64.2	68.5	66.7	66.5
Toronto.....	59.93	67.95	64.6	63.98

“ L'on voit donc que le climat d'été, à la Rivière Rouge, est plus chaud que celui d'aucune des localités indiquées dans le tableau que nous venons de donner, à part le Fort Snelling et Muscatine, Iowa, et plus chaud encore que celui du nord de l'Illinois, de l'ouest

du Wisconsin, du nord de New York, ou du Canada Ouest. En juin, il est plus chaud qu'à aucune des localités indiquées; en juin et juillet, il est plus chaud qu'à aucune des mêmes localités, moins le Fort Snelling; mais, d'un autre côté, le mois d'août y est plus froid que partout ailleurs. La localité nommée en dernier lieu,* sous la même latitude que l'Établissement de la Rivière Rouge, placée dans une position géographique analogue, possède la même moyenne annuelle de température, mais la différence entre les extrêmes de la température d'hiver et d'été, est beaucoup moins considérable dans la plaine européenne que dans la plaine américaine. Nulle part aux États-Unis la moyenne annuelle n'est si basse. Le Fort Kent, Maine, avec une moyenne de 37° est, la localité qui s'en rapproche le plus.

“ *L'automne.*—Les températures moyennes des mois d'automne sont comme suit, comparées à celles du Minnesota :

Localités.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Moyenne.
Rivière Rouge.....	59.26	42.20	21.19	40.88
Fort Snelling	58.9	47.1	31.7	45.9

“ Novembre, qui, dans le Minnesota, appartient en partie à l'automne et en partie à l'hiver, est exclusivement revendiqué par la saison d'hiver sous la latitude la plus au nord de la Rivière Rouge. Le lecteur verra que l'automne se confond avec l'hiver presque aussi rapidement que le printemps le suit.

“ *Le climat de la Rivière Rouge comparé à celui du Minnesota, Wisconsin et Michigan.*—Le tableau suivant servira de point de comparaison entre le climat de la Vallée de la Rivière Rouge et celui d'autres latitudes mieux connues :

TABLEAU DES MOYENNES MENSUELLES DE LA RIVIERE ROUGE, DU MINNESOTA, WISCONSIN ET MICHIGAN.

Mois.	Rivière Rouge.	Fort Snelling.	Green Bay.	Détroit.
Décembre.....	8.31	16.9	20.8	26.9
Janvier.....	10.55	13.7	18.9	27.0
Février.....	1.71	17.16	20.0	26.6
Mars.....	9.09	31.4	31.3	35.4
Avril.....	39.83	46.3	43.4	46.3
Mai.....	58.46	59.0	55.8	56.0
Juin.....	69.10	68.4	62.2	65.6
Juillet.....	71.16	73.4	71.5	69.7
Août.....	63.3	70.1	67.9	67.5
Septembre.....	59.26	58.9	57.2	60.0
Octobre.....	42.20	47.1	46.5	47.7
Novembre.....	21.19	31.7	34.3	33.2

TABLEAU INDIQUANT LES MOYENNES DES SAISONS DANS LES LOCALITÉS SUS-NOMMÉES.

Localités.	Hiver.	Printemps.	Eté.	Automne.	Moyenne annuelle.
Rivière Rouge.....	6.85	35.79	67.76	40.88	34.38
Fort Snelling.....	16.1	45.6	70.6	45.9	44.6
Green Bay.....	19.9	43.5	68.5	46.0	44.5
Détroit.....	26.8	45.9	67.6	48.7	47.2

*Ozenburg, Russie.

“ L'on doit donc conclure de ce qui précède que tandis que dans la région immédiatement au sud et à l'ouest des grands lacs, l'hiver n'est pas très sévère, ses magnifiques étés en font la région agricole la plus favorisée de la zone tempérée.

“ *Bienfaisantes pluies d'été.*—La Vallée de la Saskatchewan est une singulière exception à la stérilité universelle qui règne en général sur le continent placé à l'ouest du 78^e méridien.

“ Le bassin du Winnipeg, d'un autre côté, est abondamment favorisé par l'humidité dans les mois d'été, bien que la sécheresse des mois d'hiver réduise la précipitation moyenne annuelle au-dessous de celle de localités placées plus près de l'océan.

“ Il n'y a pas eu de pluviomètres d'employés dans aucune partie de ce district, si ce n'est en 1855 à la Rivière Rouge. Le tableau suivant donne les résultats comparés au Minnesota et au Canada Ouest :

PLUIE PAR POUCES.

Mois.	Rivière Rouge.	St. Paul.	Toronto.
	1855.	19 ans.	1855.
Mars.....	.65	1.30	1.62
Avril.....	6.80	2.14	2.79
Mai.....	4.0	3.17	4.78
Juin.....	6.0	3.63	4.07
Juillet.....	12.0	4.11	3.24
Août.....	12.5	3.18	1.45
Septembre.....	5.0	3.32	5.9
Octobre.....	.20	1.35	2.48
Novembre.....	3.12	1.31	4.89
Décembre.....	.80	.67	3.80
Janvier.....	.50	.73	1.36
Février.....	.60	.52	0.97
Total.....	52.17	25.43	36.35
Moyennes des Saisons.			
Saisons.	Rivière Rouge.	St. Paul.	Toronto.
Printemps.....	11.45	6.61	9.19
Été.....	30.5	10.92	8.76
Automne.....	8.32	5.98	13.27
Hiver.....	1.90	1.92	5.13

“ En multipliant par 10 les chiffres pour novembre, décembre, janvier, février et mars, le résultat donnera la chute de neige, probablement la forme de la précipitation dans ces mois.

“ La colonne pour la Rivière Rouge, indiquant l'humidité d'une seule année, ne saurait être adoptée comme la mesure uniforme de la précipitation dans cette contrée ; mais si, comme Blodgett nous en informe, il n'y a pas plus que un huitième de différence entre les variations non-périodiques de la chute de pluie dans le bassin à l'est des Montagnes Rocheuses (règle qui est confirmée par une comparaison faite entre la colonne de Toronto pour la même année avec les moyennes de plusieurs années contenues dans son ouvrage),

elle peut donner une idée approximative de la quantité de pluie qui tombe dans cette contrée. Les pluies excessives de cet été, sans exemple sur le continent, si l'on en excepte les pluies d'hiver du Pacifique, sortent probablement de la moyenne ordinaire, ou bien si on les considère comme règle presque invariable, alors il faudra leur assigner pour cause la proximité de la Baie d'Hudson et du Lac Supérieur.

“ Une région si souvent arrosée par les pluies ne peut certainement pas manquer d'humidité. Le lecteur observera la grande prépondérance de l'humidité dans les mois du printemps et de l'été, de même que l'extrême sécheresse de l'hiver. Convertie en neige la chute entière de l'hiver serait de 22 pouces, comme à St. Paul, tandis qu'en Canada elle est de 61 pouces, et de 120 pouces dans presque tout les Etats de l'Est. *Cette précipitation si légère de l'hiver se fait sentir sur toutes les plaines à l'est des Montagnes Rocheuses, sans distinction de latitude, même dans la Vallée de la Saskatchewan, et c'est un fait d'une grande importance pour déterminer si ces régions pourraient être traversées par des chemins de fer.*

“ Nous ne possédons pas de mesurages de la précipitation locale de la Vallée de la Saskatchewan, mais un fait bien constaté est que l'été y est comparativement humide, et l'automne et l'hiver très secs.

“ La quantité de pluie tombée dans la région élevée de la contrée, y compris le versant occidental du plateau Missouri, adjacent à la Vallée de la Saskatchewan au sud, peut servir de règle approximative.

Le tableau suivant, compilé de l'ouvrage de Blodgett, fait voir la quantité de pluie tombée sur toute la zone du continent, entre les parallèles de 47 degré et 50 degré.

TABLEAU DE LA PLUIE, FAISANT VOIR LA MOYENNE DE LA PRÉCIPITATION ANNUELLE ENTRE LES 47e ET 50e PARALLÈLES :

Dans l'île de Vancouver - - - - -	65	pouces
Versant occidental des Montagnes Rocheuses - - -	30	“
Versant oriental des Montagnes Rocheuses - - -	25	“
Plateau Missouri jusqu'au 100e Méridien - - -	20	“
Entre la Rivière Rouge et le 100e Méridien - - -	25	“
A l'est de la Rivière Rouge jusqu'au Lac Erié - - -	30 à 34	“
A l'ouest du Lac Erié jusqu'à l'Atlantique - - -	36	“

QUANTITÉ MOYENNE PAR SAISON.

L'hiver.	Le printemps.	L'été.	L'automne.
30	15	8	20
5	6	6	6
4	6	6	4
2	5	6	4
2	5	6	4
3 à 5	6 à 8	10	6 à 10
5 à 10	6 à 8	10	10

“ Blodgett porte à six pouces la moyenne de l'été dans cette région, entre la Rivière Rouge et les Montagnes Rocheuses.

“ Cela suffit amplement à tous les besoins d'une riche végétation, comme le fait est bien établi dans le sud de l'Angleterre, la Prusse, la Crimée et l'intérieur de la Russie.

“ Mais d'après toutes les analogies, la plus haute température d'été dans la vallée de la Saskatchewan serait accompagnée d'une augmentation correspondante d'humidité, fait qui est en outre démontré par le volume uniforme d'eau qui coule dans ses ruisseaux l'été.

PRODUITS DE L'AGRICULTURE À LA RIVIÈRE ROUGE. *

“ Pour tous les principaux produits du Nord — tels que le blé, le blé-d'Inde, l'avoine, l'orge, les pommes de terre, les moutons et les bestiaux — le degré et la durée des chaleurs d'été sont les conditions essentielles. Les données que nous venons d'offrir prouvent abon-

* Continué de l'intéressant rapport de M. Taylor.

amment que le climat des vallées de la Rivière-Rouge et de la Saskatchewan est très propre à la grande culture.

“ *Blé-d’Inde*. — La chaleur, comme nous venons de le démontrer, est suffisante pour faire mûrir le blé-d’Inde dans cette région, et de fait, certaines variétés réussissent très-bien à la Rivière Rouge; mais en général, cette espèce de grain ne semble pas profitable. Il est principalement cultivé dans de petits jardins pour être mangé vert, mais les nuits froides d’août l’empêchent souvent d’arriver à maturité, à moins qu’il ne soit semé dans un sol très sec. Certaines variétés de blé-d’Inde canadien, qui ne met que soixante-dix jours à mûrir, ne manqueraient pas de produire un rendement sûr à la Rivière Rouge.

“ La culture du blé-d’Inde, selon Blodgett, pour être profitable ne doit pas s’en faire ailleurs que dans la région intérieure de l’Ouest, entre les 42^e et 43^e degrés parallèles.

“ *Blé*. — Le blé est le principal produit de la région supérieure de la zone tempérée. Le blé se cultive depuis les tropiques vers le nord jusqu’au 60° parallèle nord, et exige une température moyenne d’au moins 62° ou 65° pendant les deux mois de juillet et août. Toute la région entre la Rivière Rouge et les Montagnes Rocheuses est favorisée de la température moyenne d’été variant de 65° à 70°, qui est aussi la même pour les districts les plus fertiles de la Nouvelle-Angleterre, New-York, Pennsylvanie, Michigan, Wisconsin et Minnesota.

“ Entre ces lignes isothermes prolongées à travers ces vallées du Nord-Ouest jusqu’au Pacifique, se trouve la zone de blé du continent. “ Une ligne, dit Blodgett, tirée de la Baie du Tonnerre, sur le Lac Supérieur, au nord de la Mackenzie, à la 60^e parallèle, et de ce point jusqu’à la côte du Pacifique, à la 55^e, couvrirait une immense région propre à la culture du blé, moins les montagnes et les fonds sans valeur.”

“ Richardson dit que l’on cultive le blé avec profit au Fort Liard, sous la latitude 60 degrés 5 minutes nord, et la longitude 122 degrés 31 minutes ouest, et à 400 et 500 pieds au-dessus du niveau de la mer.

“ Un fait remarquable et qui, d’après des observations, semble présider au développement des plantes cultivées, est que plus elles sont au nord plus les rendements en sont considérables.

“ Le principe proclamé par Farrey est, suivant Blodgett, particulièrement applicable au blé. La Russie centrale, les districts de la Baltique, les Isles Britanniques, le Canada et les parties au nord de New-York et de la Pennsylvanie, ainsi que la région supérieure des États du Nord-Ouest, sont les places où l’on récolte le plus de blé.

“ Probablement, dit Blodgett, què les plaines de la Saskatchewan et la côte du Pacifique, près de Puget’s Sound, peuvent offrir de pareils districts. Cette conclusion *a priori* est parfaitement établie sur des faits qui prouvent de plus que le bassin du Winnipeg est la localité qui, en moyenne, produit le plus de blé sur ce continent et probablement au monde.

“ Les couches inférieures de pierre à chaux dans cette région, jointes à un sous-sol riche, profond, composé de marne calcaire, et de glaise épaisse, sont très favorables à la culture du blé, tandis que ses étés humides placent cette contrée, par ses conditions climatiques, parmi les pays qui produisent le plus de blé au monde.

“ *Exemples du blé cultivé à la Rivière Rouge*. — Notre sol, dit Donald, colon intelligent, est extrêmement fertile, et quand il est bien cultivé, il produit de grandes récoltes du plus beau blé, pesant de 64 à 74 livres le minot impérial. Le rendement par acre atteint souvent le chiffre de soixante minots, et l’a souvent dépassé; — et quand nous récoltons moins de quarante minots l’acre, nous ne manquons pas de nous plaindre de la récolte. Certains morceaux de terre ont rapporté jusqu’à vingt récoltes successives de blé sans donner de repos ou de fumier au sol.

“ Le professeur Hind, dans son rapport officiel adressé à la législature du Canada, porte la moyenne du rendement à 40 minots l’acre. Il cite entr’autres un cas où le rendement a été de cinquante-six minots de blé l’acre, la seule fois qu’on l’ait mesuré. Il mûrit dans l’espace de 90 à 105 jours. Il est parfaitement sain, et à l’abri des insectes.

“ Une comparaison entre le rendement du blé à la Rivière Rouge et les districts des États-Unis les plus renommés pour la culture du blé, fera voir jusqu’à point la première contrée est supérieure aux autres :

La Rivière Rouge produit 40 minots l'acre ;
 Le Minnesota produit 20 minots l'acre ;
 Le Wisconsin produit 14 minots l'acre ;
 La Pennsylvanie produit 15 minots l'acre ;
 Le Massachusett produit 16 minots l'acre.

“ *Avoine, Orge, Seigle, Pommes de terre.*—Après le blé, toutes les autres céréales secondaires en importance se cultivent, mais dans un rayon de cinq degrés plus étendu dans la vallée Mackenzie jusqu'au cercle arctique. L'orge réussit bien dans les champs cultivés en blé précédemment ; les rendements en sont énormes, et le poids du minot varie de 48 à 55 livres. L'avoine vient bien. Les pommes de terre se distinguent surtout par leur qualité et leur abondance.

“ *Le foin.*—Les herbages, dit Forrey, n'atteignent de perfection que dans les régions froides du Nord. C'est dans le Nord seulement que nous pouvons nourrir les animaux dans les prairies et que nous pouvons les conserver gras et en bon ordre avec du grain.

“ Il n'est pas de prairies dans l'Amérique du Nord où les herbages indigènes soient aussi abondants et succulents que dans ces vallées du Nord. Ceci est abondamment prouvé par ces troupeaux innombrables de bisons qui paissent toute l'année dans ses vastes plaines, même jusqu'à la latitude de la Rivière-à-la-Paix. Fait qui démontre que l'on pourrait également bien y élever des animaux domestiques.

“ En 1856 la colonie de la Rivière Rouge comptait 9,253 bêtes à cornes et 2,799 chevaux, chiffres qui, dans un Etablissement de 6,523 âmes, font bien voir l'importance qu'on attache à l'élevé du bétail. Les chevaux, l'été comme l'hiver paissent dans les bois, et restent toujours gras sans qu'il soit nécessaire de les enfermer ou de leur donner du foin. Les pâturages sans bornes qu'offrent les savanes herbeuses de la Rivière Rouge, joints à un hiver sec, sembleraient devoir grandement favoriser l'élevé des moutons. Donald Gunn est aussi de cette opinion : “Notre climat et notre sol, dit-il, sont spécialement adaptés à l'élevé des moutons. Il y a vingt-huit ans qu'ils ont été introduits dans cet Etablissement, et je n'ai jamais vu ni entendu dire qu'ils aient été affligés de maladies. Les brebis bien nourries donnent des toisons variant en poids de deux à trois livres et demie. Les béliers donnent des toisons beaucoup plus épaisses encore. La laine est de bonne qualité, mais pas très fine. Des moutons de race inférieure ne sauraient donner de bonne laine.

“ Le même auteur (M. Taylor) décrit comme suit le climat de la contrée à l'ouest de l'Etablissement de la Rivière Rouge : “ A l'est des Montagnes Rocheuses, les grandes plaines du Nord-Ouest possèdent un climat continental, et je ne saurais mieux démontrer mes conclusions qu'en comparant ce climat à celui d'une étendue pareille en Russie. Tirez une ligne de St. Petersbourg 20 degrés Est, et une autre dix degrés sud ; donnez leur la forme d'un parallélogramme et vous aurez une région dont la superficie correspond à celle qui se trouve entre les lacs Supérieur et Winnipeg d'un côté, et les Montagnes Rocheuses à l'ouest et s'étendant de la latitude 44° à 54°. Il n'y a pas deux parties des continents respectifs qui aient plus de ressemblance entre elles que celles que je viens de décrire. Toutes deux sont d'immenses plaines de formation géologique silurienne, carbonifère et quelque peu crétacée. Le Missourï, le Mississipi et la Saskatchewan peuvent être opposés au Dneiper, au Don et au Volga de la Russie ; mais quant au climat et aux produits du sol, la région américaine ressemble plus aux contrées suivantes de la Russie d'Europe.

“ L'on a l'habitude de partager la Russie d'Europe en quatre divisions distinctes : la région polaire, embrassant tout le pays situé au nord de la latitude 67° ; la région froide, s'étendant de 67° à 57° ; la région tempérée, de 57° à 60° ; et la région chaude de 50° à 57°. Notre latitude continentale, de 44° à 54°, représente la zone tempérée de la Russie de 50° à 57° ; aussi bien que trois degrés de la région froide, c'est-à-dire jusqu'à la latitude de St. Petersbourg ou 60° nord.

“ La région tempérée de la Russie a une température annuelle moyenne de 40° à 50°, et embrasse dans ses limites la partie la plus magnifique et la plus peuplée de l'empire ; les variations du thermomètre sont bien considérables, et la chaleur d'été qui suffit pour faire mûrir les melons et les fruits de la même espèce dans les champs, est souvent suivie d'hivers très-rigoureux. Même la mer d'Azof, qui se trouve beaucoup plus au sud, gèle ordinairement vers le commencement de novembre, et s'ouvre rarement avant le mois

d'avril. Le chène est rare plus bas que la latitude 61°, ainsi que les arbres fruitiers au delà de la 56°, et leur culture manquerait certainement d'être profitable au nord de la 53e parallèle. Dans cette latitude (parlant toujours de la Russie), les pommes, les poires et les prunes viennent en abondance, et encore plus au sud les pêches, abricots, etc., fleurissent. La limite nord pour le seigle est la 65°, et la 67° pour l'orge; l'avoine se cultive encore plus loin.

“ On cultive le blé dans la Norvège jusqu'à Drontheim, latitude 54°; dans la Suède jusqu'à la latitude 62°; dans la Russie occidentale jusqu'aux environs de St. Petersburg, latitude 60° 15', tandis que dans la Russie centrale cette culture semble s'arrêter à la latitude 58° ou 59°. Il est bien constaté que la culture des céréales et de la plupart des végétaux utiles à l'homme dépend principalement de l'intensité et de la durée des chaleurs d'été, et subit comparativement bien peu l'influence de la sévérité des froids d'hiver, ou le décroissement de la température moyenne de l'année. En Russie, ainsi que dans l'Amérique centrale, les chaleurs d'été sont aussi remarquables que les froids d'hiver. Sur la rive nord du Lac Huron, la moyenne des chaleurs d'été est la même qu'à Bordeaux, dans le sud de la France, ou 70° Fahrenheit, et celle du comté Cumberland, sur la Saskatchewan, excède sous ce rapport la moyenne de Bruxelles ou de Paris. Sir John Richardson observe (et la même analogie existe avec la Russie d'Europe) que les prairies au sud de la 55° sont favorisées par des hivers plus doux que les contrées situées plus à l'est.

“ Je n'hésite pas à croire que les pommes de terre et les légumes de jardin qui bravent le mieux les rigueurs du climat, l'avoine, le seigle et l'orge peuvent être cultivés avec profit aussi au nord que la 54° dans la région de la Saskatchewan; que le blé et les fruits à cidre sont en sûreté jusqu'à la 52°; que le maïs peut être cultivé au moins jusqu'à la latitude 50°, tandis que la contrée entre les 44e et 51e est, aussi près que possible, la contrepartie de la zone tempérée de la Russie d'Europe. Avec le même système de canalisation, quelques lignes de voie ferrée, nos vastes plaines du nord peuvent soutenir une population aussi dense, et, avec nos institutions et la tenure de nos terres, une population plus dense que dans le cœur de l'Empire Russe.

“ Pour démontrer qu'elles peuvent nourrir l'homme, qu'il suffise de jeter un coup-d'œil sur la variété et l'abondance des animaux sauvages. Grand nombre pourraient être réduits à l'état domestique et créer ainsi de grandes ressources. A part un nombre incalculable de bêtes à fourrures, il y a quatre différentes espèces de cerf: on trouve le caribou ou le renne entre la 50° et la 66°; la chèvre des Montagnes Rocheuses, dont la laine est si appréciée par les fabricants de châles, fréquente les contrées montagneuses entre la 40° et la 60°; le bison grouille dans les prairies à l'ouest de la longitude 105°, et au sud de la latitude 60°; et les ruisseaux et les lacs abondent en poissons de toutes espèces. Nulle région sur le globe qui ait été si richement dotée de ces alliés et de ces esclaves de la race humaine.

“ Le climat rigoureux de l'hiver n'est pas un obstacle à la colonisation future de ces plaines du nord. La région correspondant de la Russie, avec le même climat, est, comme on l'a déjà démontré, la plus peuplée et la plus florissante de l'empire. Il existe beaucoup d'idées erronnées à ce sujet. M. E. Meriam, météorologiste distingué, dit dans une revue des dernières expéditions arctiques, que la nature a rendu l'homme susceptible de respirer une atmosphère de 120° au-dessus de zéro, ou de 60° au-dessous, différence de 180°, sans nuire à sa santé; et la doctrine prêchée par les médecins que les changements considérables et soudains de la température sont dommageables à la santé, est contredite par les faits.”

Nous pourrions encore citer d'autres auteurs qui ont écrit sur l'Amérique Britannique centrale, parmi lesquels il s'en trouve qui ont probablement exagéré les ressources de cette contrée, tandis que d'autres ont déprécié les avantages qu'elle offre. Il semble toujours à peu près établi que bien que le climat soit rigoureux, il n'en est pas moins très-salubre; et bien que, comme dans tous les pays, il y ait des étendues de terre d'une qualité inférieure, il s'y trouve également une vaste région ayant un sol des plus riche et des plus productif. Quant à la richesse minérale de la contrée, qu'il suffise de lire le rapport précieux de M. Taylor qui suit. Le professeur Isbister, de Londres, est l'autorité sur laquelle repose l'authenticité des faits qui s'y trouvent exposés:—

GÉOLOGIE ET RICHESSE MINÉRALE DU TERRITOIRE.

Des bords du Lac Supérieur à la rive orientale du Lac Winnipeg, la formation géologique est celle des rocs cristallins, système qui n'est pas généralement favorable à l'agriculture, bien qu'ici et là l'on trouve plusieurs étendues de terre fertile. Cette région comparativement stérile s'étend vers le nord jusqu'à la mer Arctique; le Lac Athabasca et le grand lac à l'Esclave se trouvent sur sa limite la plus occidentale. A l'ouest de ces lacs et du Lac Winnipeg, et entre ces lacs presque jusqu'aux Montagnes Rocheuses, tout le territoire appartient aux formations silurienne et devonienne, toutes deux très favorables à l'agriculture; la première prédomine sur toute l'étendue de la péninsule fertile du Haut-Canada. A sa base, les couches siluriennes se prolongent l'espace de 1000 milles de l'est à l'ouest, et se prolongent à environ 500 milles vers le nord, alors que commence la formation devonienne qui continue jusqu'à la mer Arctique. C'est cette partie du territoire baignée par la Saskatchewan et la Mackenzie qui est si vantée pour la renommée de la fertilité de ses prairies. A environ cent cinquante milles à l'est des Montagnes Rocheuses commence la grande couche de charbon qui donne à notre territoire un bien grand avantage sur celui qui se trouve au sud. En autant qu'on a pu le constater il a plus de cinquante milles de largeur, et se prolonge sans interruption sur seize degrés de latitude jusqu'à l'Océan Arctique.

Le lignite est encore beaucoup plus abondant, et comme la présence du charbon dans ces hautes latitudes est une question d'un grand intérêt, nous allons analyser ici les observations et les études de sir John Richardson sur le sujet auquel il a consacré tant d'attention.

Au confluent de la rivière Mackenzie et de la rivière du Lac-à-l'Ours la formation se voit avec plus d'avantage; elle consiste là en une série de couches dont la plus épaisse a plus de trois verges; elles sont séparées par des assises de gravois et de sable, alternant avec un grès fin et friable, et parfois avec d'épaisses couches d'argile, l'assise intervenante étant souvent noircie par la dissémination de matières bitumineuses. Le charbon récemment extrait de la couche est massif, et presque généralement laisse voir distinctement la structure ligneuse. Différentes couches, et même différentes parties de la même couche, ouvertes à la distance de quelques cents verges, présentent des échantillons de "lignite fibreux, lignite terreux, lignite conchoïdal et le lignite trapézoïde." Certaines couches ont l'apparence extérieure d'un bitume compact, mais généralement l'on y découvre des assises concentriques, bien qu'à cause de leur composition qui ressemble au jais, la nature des fibres ligneuses ne peut être constatée au microscope. Des morceaux offrent une grande ressemblance avec le charbon de bois par la structure, la couleur et le lustre. A raison de la promptitude avec laquelle le charbon s'enflamme, les couches sont détruites à mesure qu'elles viennent en contact avec l'atmosphère, et la levée s'abaisse constamment, de sorte qu'il n'y a que lorsque les débris ont été enlevés par l'eau que les bonnes parties sont visibles.

Des formations semblables à celles que l'on trouve sur la rivière Mackenzie se prolongent vers le sud le long de la base orientale des Montagnes Rocheuses jusqu'à la Saskatchewan. Sir John Richardson a publié des détails variés sur différentes localités situées entre ces deux points où des couches de charbon ont été découvertes, indiquant toutes l'existence de vastes terrains houillers, bordant la base des Montagnes Rocheuses sur une grande étendue, et se prolongeant probablement jusqu'à la mer Arctique où, comme le fait est bien connu, du lignite de la même qualité en apparence a été découvert par le capitaine McClure, dans la même direction générale que les localités dont nous venons de parler.

L'importance de ce terrain houiller par rapport à la construction et à l'exploitation du chemin de fer du Pacifique ne saurait être trop hautement appréciée. Au-delà des Montagnes Rocheuses, la géologie du territoire n'est pas aussi bien connue. Il y a des chaînes de montagnes, mais elles sont coupées par de grandes vallées, très favorables à l'agriculture et bien boisées.

Si le géologue a pu, dans ses recherches, trouver des preuves incontestables de la richesse du territoire du Nord-Ouest, le minéralogiste n'est pas resté loin derrière lui. Presqu'à dater du débarquement des premiers traités sur les rives de la Baie d'Hudson, la contrée a été renommée comme riche en minéraux. Sir Alexander Mackenzie, en 1789, découvrit de la "pétrole ressemblant beaucoup à de la cire jaune, au milieu du schiste pierreux" sur les bords de la Mackenzie; et les Indiens l'informèrent que des "roches semblables se trouvaient ici et là sur toute la contrée en arrière du Lac à l'Esclave où les Chepen-

yans ramassent le cuivre." Tous les Indiens qu'il rencontra avaient des lances dont le bout était en fer ou en cuivre, et près de la rivière du Lac-à-l'Ours il trouva des morceaux de minéral de fer et des sources d'eau minérale. Le long de la Mackenzie, jusqu'à la 66° latitude nord, ainsi que sur les Montagnes Rocheuses sur la 56° latitude nord, et la 120° de longitude ouest, il découvrit du bitume et du charbon, et sur la Rivière-la-Paix, bras sud-ouest de la Mackenzie, des sources salées.

Franklin et Richardson, dans leurs expéditions, découvrirent au Lac Winnipeg une magnifique pierre de roche ressemblant beaucoup à la porcelaine, et "des dépôts et rochers arénacés ayant une grande analogie avec ceux de la Baie du Pigeon, Lac Supérieur, où l'on a constaté la présence de veines argentifères"; au comptoir Cumberland, sur la Saskatchewan, des sources salées et sulfureuses et du charbon; à la rivière Elk, du bitume en quantité tel qu'il coulait en ruisseaux des fissures du roc; sur les rives du Lac Athabasca, de la plombagine et du schiste chlorité de la plus belle espèce.

Dans une lettre adressée à Sir R. Murchison, Sir John L. Richardson, dit, en parlant de la contrée baignée par la rivière à l'Esclave: "La grande quantité de gypse à proximité de sources salées extrêmement puissantes et riches, et la grande abondance de pétrole dans cette formation, ainsi que les couches arénacées, molles, marneuses, brecciolaires de dolomie, mais surtout le fait que cette dernière espèce de roche est la plus commune, m'ont induit à croire que la pierre calcaire des rivières Elk et à l'Esclave équivalait au *sechstein* des géologues du continent." Les sources salées, un peu plus loin vers le sud, qui déposent de grandes quantités de sel commun pur, sont classées par Sir John Richardson dans la catégorie du célèbre groupe salé Onondaga de la série Helderberg de New-York. D'après le rapport de Sir William Logan, il appert qu'à ces dernières sources "l'on a fabriqué pas moins de 3,134,317 minots de sel avec profit en 1851." L'on pourrait, des magnifiques sources salées qui existent sur tout le territoire de la Baie d'Hudson, retirer le sel de la meilleure qualité, article qui de lui même deviendrait une source considérable de richesse, si la contrée venait à se coloniser, et si les pêcheries si importantes et si variées de ses côtes et de ses rivières étaient exploitées sur un pied respectable.

Sir John Richardson parle dans les termes suivants de la richesse minérale d'une grande partie du territoire dans une lettre publiée dans le journal de la société géographique en 1845: "La contrée, comme l'ont fait voir les expéditions de Sir John Franklin et du capitaine Back, est riche en minéraux; des terrains houillers inépuisables bordent les Montagnes Rocheuses à douze degrés de latitude: des couches de charbon apparaissent à la surface à plusieurs endroits de la côte arctique; des filons de minéral de plomb traversent les roches du golfe Caronation, et la rivière Mackenzie traverse une étendue de terre bien boisée, qu'environnent des chaînes métallifères de montagnes, et n'offre aucun obstacle à la navigation à vapeur l'espace de plus de douze cents milles."

Les découvertes d'or récemment faites dans l'Amérique du Nord-Ouest, qui ont, à si juste titre, occupé l'attention publique, et qui ont une grande importance envisagées au point de vue de la colonisation, ont été si amplement discutées par la presse, qu'il est inutile d'en parler plus au long dans cet écrit.

IMPORTANCE COMMERCIALE ET POLITIQUE DE L'ÉTABLISSEMENT D'UNE LIGNE DE COMMUNICATION A LA RIVIÈRE ROUGE SUR LE TERRITOIRE BRITANNIQUE.

Les habitants de la Rivière Rouge, isolés comme ils le sont en grande partie du reste du monde, qui, jusqu'à tout dernièrement, a semblé ignorer leur existence, occupent aujourd'hui leur bonne part de l'opinion publique. Les colons de la Rivière Rouge sont restés paisibles dans leur solitude tant que les vastes étendues de terre au sud de la frontière internationale sont demeurées aussi sauvages et aussi désertes que les plaines qui les environnent de tous côtés. Mais les progrès qu'ont faits leurs voisins de la République Américaine dans l'établissement et l'organisation de nouveaux territoires leur ont ouvert les yeux sur leur véritable position. Ils ont été les témoins muets de la marche de la colonisation vers l'Ouest à partir du Lac Michigan à travers les Etats du Wisconsin et du Minnesota jusqu'au Dacotah; ils ont vu une population industrielle, que l'on pouvait compter par centaines de mille, s'établir presque à côté d'eux, pendant que leur propre colonie s'accroît à peine; ils savent qu'il n'y a rien dans leur sol ni dans leur climat qui puisse faire obstacle à leur

prospérité ; ils sont convaincus de la fertilité de l'un et de la salubrité de l'autre ; mais ils ne peuvent s'empêcher de rougir quand ils comparent les progrès de leurs voisins avec la décadence qui caractérise leur contrée. A tort ou à raison ils attribuent leur peu de succès à l'influence de la compagnie de la Baie d'Hudson, et ils protestent de manière à être compris contre l'existence d'une puissance qui au fond est bien le principal obstacle à leur prospérité.

La colonie fut d'abord fondée il y a un demi-siècle par des immigrants de la mère-patrie ; la population se compose aujourd'hui de sujets anglais par naissance et de leurs descendants ; ils vivent et ont toujours vécu sur le sol anglais, mais ne forment pas encore, au pied de la lettre, une colonie anglaise. Ils savent qu'ils sont sujets de la Reine ; c'est là leur orgueil ; ils désirent être reconnus au bureau Colonial, c'est là leur ambition ; ils veulent avoir voix délibérative que, en qualité de sujets anglais, ils prétendent avoir droit de posséder dans l'administration des affaires locales. Eussent-ils seulement les pouvoirs et les attributions d'un conseil de canton ordinaire, il sont persuadés qu'ils pourraient grandement contribuer à améliorer leur condition et établir leur avenir sur des bases solides ; mais ces choses, ils ne les ont pas ; voilà leur grief, voilà leur humiliation ! Tandis que leur Etablissement date de 50 années, ils voient sous leur yeux le Minnesota et le Dacotah, dont les frontières ne sont éloignées que de 60 à 70 milles, érigés en Etats depuis hier seulement, mais ayant néanmoins le droit d'intervenir dans le gouvernement du pays.

Aujourd'hui, les habitants de la Rivière Rouge sont actuellement dans l'impossibilité de communiquer avec la mère-patrie si ce n'est en passant par un pays étranger. L'ancienne route qu'ils suivaient il y a 50 ans, faite de quelques frais pour la tenir ouverte, a été abandonnée ; est-il donc étonnant qu'ils se prennent à murmurer à l'idée de l'indifférence apparente du gouvernement impérial ? “ Nous n'avons pas de communication postale, dit le *Red River Nor'-Wester*, avec aucune partie du monde civilisé si ce n'est par les Etats-Unis ! Pendant deux ou trois ans avant 1860, le gouvernement canadien a établi une ligne de communication postale avec cette contrée devant faire le service une fois par mois, par la voie du Fort William sur le Lac Supérieur. C'était un bon commencement, bien que les arrangements aient été très mal conduits. Malgré l'irrégularité dans le transport des malles, nous avions néanmoins droit d'espérer que l'entreprise serait continuée et que graduellement, à mesure que la route serait mieux connue, elle serait devenue plus prospère. Le gouvernement canadien a néanmoins retiré la subvention, et à l'heure qu'il est c'est au gouvernement américain que nous devons la faveur de pouvoir entrer en communication avec le reste du monde. Il a, à grands frais, établi une route postale jusqu'à notre frontière, à soixante milles de cet Etablissement, et cela presque exclusivement pour notre propre bénéfice. Cette considération ne pourrait-elle pas nous encourager à regarder le gouvernement anglais d'un mauvais œil ?

“ Si nous exceptons la route détournée, difficile et très-incertaine de la Baie d'Hudson, il ne nous reste que la voie des Etats-Unis pour importer nos marchandises, et ce n'est que par la route américaine que nous pouvons exporter nos fourrures, nos peaux, notre bétail, tout notre surplus enfin ! Est-ce là un encouragement à la loyauté ? Un négociant qui importe d'Angleterre ne peut aujourd'hui recevoir qu'un seul envoi de marchandises par année, et il peut se croire heureux encore s'il lui parvient, au milieu de tous les dangers qui l'accompagnent, tandis qu'un trafiquant de marchandises américaines pourrait recevoir vingt envois dans le même temps, s'il le voulait. Presqu'à chaque semaine, de mai à octobre inclusivement, un splendide bateau-à-vapeur peut être vu au Fort Garry, déchargeant sa cargaison de marchandises, et prenant en échange des fourrures en destination de St. Paul, Boston ou New-York ; à qui appartient ce bateau ? A des citoyens américains.

“ La seule route passable laissée aux émigrants dans cette contrée est par les Etats-Unis. La conséquence en est que les étrangers qui viennent s'établir parmi nous sont pour la plupart des citoyens américains ou des individus devenus de vrais *yankees*. Cette influence contribue-t-elle beaucoup à entretenir les sentiments de loyauté ?

“ Des relations fréquentes avec les Américains, des visites à Chicago, Boston, New-York, etc., font bien vite naître l'impression qu'il n'y a pas un peuple comme celui de la république voisine. Nous voyons ses belles cités, ses chemins de fer, ses bateaux-à-vapeur ; ses journaux nous apprennent avec quelle rapidité s'établissent ses nouveaux territoires ; nous font connaître la législation libérale au moyen de laquelle le développement soudain

des ressources des nouveaux districts est une chose de tous les jours. Et que voyons-nous de la grandeur et la prospérité de l'Angleterre ? Rien."

Il est indubitable que ces sentiments existent depuis assez longtemps, et rien d'étonnant à ce qu'ils gagnent du terrain ; les relations postales et commerciales avec le Minnesota les stimulent, tandis que l'indifférence apparente de la mère-patrie ne leur est pas défavorable. Les sujets anglais établis à la Rivière Rouge tiennent toujours à vivre sous la domination britannique, il est vrai, mais cette idée même qui n'est autre chose que le souvenir de ce qui est grand et prospère, de tout ce qui est glorieux dans l'histoire, est à la Rivière Rouge bien souvent obscurcie par le fait qu'elle ne leur rapporte aucun avantage direct. Ils se plaignent amèrement qu'ils sont négligés ; ils aiment à rester sujets anglais aussi bien que de nom, mais n'ont pas encore reçu la part des avantages commerciaux et autres que comme sujets ils ont droit d'attendre d'un gouvernement libéral et éclairé.

Les habitants de la Rivière Rouge ressentent bien les influences américaines de toute espèce qui les assiègent de toute part, et ils savent qu'il leur faudra s'américaniser si des mesures ne sont immédiatement prises pour contrecarrer cette tendance. Dans le mémorial cité plus haut, ils observent " que l'idée américaine fait rapidement des progrès ici, et que si l'on ne s'empresse de la contrecarrer, l'on ne tardera pas à voir surgir des complications bien graves," et ils continuent à alléguer que la confection d'une grande route nationale qui traverserait leur contrée, tout en développant les relations commerciales avec leurs concitoyens en Canada et ailleurs, sans être obligés de passer sur la terre étrangère, contribuerait encore grandement à leur prospérité, et leur garantirait pour toujours une union politique qu'ils recherchent tant. " Si un bon chemin conduisant du Canada à la Terre de Rupert n'est pas ouvert sous peu, qui peu dire l'effet qu'aura sur l'esprit de la population l'indifférence apparente de la mère-patrie et de la grande et florissante colonie qui nous avoisine, jointe à la nécessité dans laquelle elle se trouve placée, d'avoir constamment recours aux Etats-Unis, quand il s'agit d'entrer en communication avec le reste du monde, ou de se procurer les choses les plus indispensables à la vie ? Nous n'avons pas de haine contre les Etats-Unis. Nous admirons beaucoup leurs institutions, bien que tout naturellement nous leurs préférions les nôtres. Nous avons une haute estime pour leurs habitants avec lesquels nous vivons en bons voisins, et s'il arrive quelquefois qu'il s'en trouve quelques-uns qui nous insultent ou nous menacent, nous prêtons à la grande majorité du peuple des sentiments plus justes et plus raisonnables. Mais il en est aux Etats qui ont l'ambition de l'agrandissement territorial, et qui non-seulement nous offriraient, mais nous forceraient d'accepter les institutions dont ils sont si fiers ; et si l'affection de nos concitoyens pour la mère-patrie venait à se refroidir par la négligence de cette dernière, ou s'il allait de leur intérêt de passer sous un autre gouvernement, il n'est pas difficile de prévoir que l'on mettrait en jeu des influences qui, nous en sommes convaincus, ne leur ouvriraient certainement pas la voie du progrès et du bien-être, tout en compromettant sérieusement la prospérité du grand empire, dont cette contrée ne forme qu'une partie insignifiante, comme pourraient probablement l'affirmer des hommes ignorants et sans jugement. A ce point de vue, nous ne saurions nous cacher toute l'importance que comporte la question de construire une route convenable du Canada à la Rivière Rouge."* Rien ne saurait mieux démontrer le désir sincère entretenu par ces colons de continuer à vivre sous la domination de l'Angleterre, que l'offre qu'ils font dans leur mémorial de construire près de cent milles du chemin dans la direction du Lac Supérieur. L'esprit d'entreprise des Américains leur a déjà apporté le grand avantage commercial de pouvoir communiquer avec le Minnesota au moyen des bateaux-à-vapeur ; mais ils préféreraient de beaucoup avoir un chemin qui leur ouvrirait le Canada, et pour atteindre ce but, les habitants de la Rivière Rouge, bien que loin d'être riches, sont prêts, au moyen de contributions volontaires, à confectionner la partie qui forme réellement, si l'on tient compte de la navigation du Lac des Bois, environ la moitié de la ligne de communication jusqu'au Lac Supérieur, à condition que le gouvernement anglais ou canadien entreprenne le reste.

* "Canadian Journal."

LA LIGNE DE COMMUNICATION PROJETÉE.

Après avoir cherché à faire voir qu'elles sont les prétentions et les vœux des habitants de la Rivière Rouge; après avoir démontré la nécessité politique qu'il y a de prendre aussitôt que possible les mesures les plus propres à ouvrir une ligne de communication facile entre cet Etablissement isolé et le Canada, et par ce moyen contrecarrer la tendance inévitablement produite par l'obligation de redevoir à un pays étranger les seules relations commerciales qu'ils possèdent; et après avoir prouvé par les autorités les plus respectables qu'il y a une immense région de l'Amérique Britannique centrale qui ne saurait être plus propre à la colonisation où serait confectionné le grand chemin national du Canada à la Colombie Anglaise, il nous reste maintenant à considérer l'entreprise au point de vue du génie civil.

Dans un autre écrit l'auteur a fait allusion à la construction d'une ligne continue de chemin de fer partant du Canada et allant à l'Océan Pacifique sur le territoire anglais. Les différents projets antérieurement mis à l'étude pour ouvrir une grande route entre les deux océans y sont brièvement passés en revue, et malgré les proportions gigantesques d'un pareil chemin de fer, et l'impossibilité de le construire sans délai, une entreprise de cette nature est considérée comme le seul moyen possible d'ouvrir une ligne de communication à travers le continent. L'on prétend que bien que le chemin de fer doive être considéré à proprement parler comme une chose de l'avenir, il serait bon de regarder cette entreprise comme l'objet final que l'on aurait en vue dans toute tentative actuelle d'établir la contrée, et que l'œuvre de relier, par une ligne de communication, la vaste région actuellement inculte dans l'intérieur, progresserait de manière à ce qu'à mesure que les chemins s'amélioreraient, en harmonie avec la colonisation et le développement graduel du trafic, l'on pourrait y établir une grande ligne continue de chemin de fer d'un océan à l'autre.

L'auteur n'a pas eu de raison de modifier les opinions qu'il entretenait autrefois au sujet des meilleurs moyens à employer pour coloniser la contrée; d'un autre côté, le système de voirie propre aux nouveaux territoires et qui a déjà été développé, a été si bien accueilli par la presse, et approuvé par les principaux citoyens de la province, qu'il croit plus fermement que jamais que c'est un système très acceptable. Bien plus, l'on ne saurait se cacher le fait que les mémorialistes de la Rivière Rouge ont virtuellement accordé leur préférence au système en question en choisissant l'avocat de ce système comme leur député chargé de faire voir au gouvernement l'importance et la nécessité d'ouvrir des lignes de communication par toute la contrée.

Ces observations semblent nécessitées par le cachet de nouveauté attaché au "système des communications territoriales" dont nous nous occupons ici, et qui constitue une objection puissante à tout projet auquel viennent se lier des intérêts aussi considérables. Le système actuellement soumis au gouvernement n'a pas encore été mis en œuvre, c'est là la grande raison pour laquelle son avocat doit chercher à en démontrer toute la valeur. Ce plaidoyer est corroboré par le témoignage des autorités possédant la plus haute confiance.*

Dans l'article annexé à cet écrit, traitant d'un système de communications territoriales en rapport avec la colonisation et l'établissement du centre de l'Amérique Britannique du Nord, il est dit qu'une grande ligne de chemin de fer traversant le continent par le territoire britannique devrait être immédiatement commencée en traçant la "ligne des communications territoriales," ainsi appelée pour la distinguer des autres. L'on se propose d'ouvrir sur cette ligne, qui de fait serait la plus favorable à la construction d'un chemin de fer partant du Canada, longeant la région fertile et aboutissant à la Colombie Anglaise, une large route à travers les bois, d'y placer le télégraphe tout le long et d'y construire les ponts et les autres travaux propres à en faire une route postale.

L'on ne prétend pas que les travaux préparatoires se feront sans difficultés, et c'est réellement une grave erreur de tenter de cacher celles qui sont connues, ou de fermer les yeux sur celles que l'on peut raisonnablement anticiper. Nous savons qu'il se présente des obstacles formidables à l'ouest de la région de la Saskatchewan, ainsi qu'à l'est de la vallée du Lac Winnipeg, tandis que plus de la moitié de la longueur de la route qui traversera en toute probabilité cette dernière partie de la contrée, c'est-à-dire celle située entre le Lac

* Voir appendice.

Nipissing et le Fort William, est aussi peu connue que les coins les plus reculés de la Terre de Rupert. Même sur cette grande étendue de prairies unies de l'intérieur, bien que l'établissement d'une route postale pourrait se faire bien facilement dans toutes les directions voulues, la construction d'un chemin de fer entraînerait la confection d'un grand nombre de ponts sur les ruisseaux et les vallées inégales ; il faudra donc exercer un grand discernement dans le tracé d'une ligne par cette région aussi bien que par les régions boisées de la contrée.

Du Lac Supérieur à la Rivière Rouge, la partie de la route qui se trouve entre les eaux navigables du Lac Supérieur et l'Établissement de la Rivière Rouge, est celle qui commande la plus grande attention. L'établissement d'une ligne de communication facile dans cette direction sera salué avec acclamation par les mémorialistes, leur ouvrant tout aussitôt un débouché vers ces vastes étendues de terre arable qui, sans moyens d'y arriver, sont condamnées à toujours rester incultes.

L'apparence physique de la contrée entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge, est ainsi décrite par M. Dawson :

“ Elle est généralement onduleuse, accidentée et coupée de rivières aux courants rapides et par de grands lacs. Les montagnes, cependant, à l'exception de celles qui se trouvent sur les bords du Lac Supérieur, ne sont pas bien hautes, et l'on y voit plusieurs belles vallées d'alluvion, dont la plus considérable est celle de la Rivière-la-Pluie, dont il a été très souvent question dans les rapports précédents. Les lacs et les rivières sont navigables sur de grandes distances, dont la plus longue est de 158 milles, s'étendant depuis le Fort Francis jusqu'à l'extrémité Ouest du Lac Plat. D'épaisses forêts couvrent toute la région et l'on y trouve en divers endroits et en grande quantité des bois de la meilleure espèce. Il se trouve aussi de l'orme sur la Rivière-la-Pluie et du pin blanc de belle grosseur et de bonne qualité en abondance sur les bords des rivières qui descendent la pente rapide de la côte Est pour se jeter dans le Lac Supérieur ; mais il est encore plus abondant sur la côte Ouest, le long des rivières qui se dirigent vers le Lac-la-Pluie. Sur les rivières Sageinaga, Seine et Maligne, il y a de vastes forêts de pin rouge et de pin blanc. Il se trouve aussi çà et là du pin blanc dans la belle vallée de la Rivière-la-Pluie et sur les îles du Lac des Bois ; mais en gagnant à l'ouest, il devient de plus en plus rare, et arrivé près du Lac Winnipeg, il ne s'en voit plus du tout.

“ Si l'on met les forêts de pin du voisinage du Lac-la-Pluie en regard avec les fertiles régions qui s'étendent à l'ouest de la Rivière Rouge,—où il n'y a que peu de bois propre aux objets domestiques,—et si on les envisage sous le rapport de ce que peuvent devenir plus tard les besoins de cette immense contrée, elles prennent alors une importance qu'il ne faut pas se dissimuler en estimant les ressources de cette partie du pays.”

Trois routes *canotables* à partir du Lac Supérieur à la Rivière Rouge ont déjà été explorées sous les auspices du gouvernement Canadien ; deux de ces routes ont été sans interruption fréquentées pendant nombre d'années par les compagnies de pelleteries du Nord-Ouest et de la Baie d'Hudson. L'une d'elle longe la frontière de l'Amérique Britannique et des États-Unis, et connue sous le nom de “ la route de la Rivière au Pigeon. ” L'autre, appelée “ la Kaminisiquia, ” suit en partie la rivière de ce nom. L'autre, par le Lac des Chiens, le Portage de la Savane, les Mille Lacs et la Seine jusqu'au Lac-la-Pluie, a été reconnue supérieure aux autres par M. Dawson, et il la recommande comme telle dans son habile rapport adressé au gouvernement Canadien.

De ces trois routes, la moins défavorable est indubitablement celle que nous mentionnons en dernier lieu ; une grande partie en est aujourd'hui éloignée d'une distance considérable de la frontière internationale, et en apportant quelques modifications au plan de M. Dawson, on pourrait fort bien l'utiliser dans la confection du grand chemin territorial traversant la contrée.

Une ligne de communications territoriales, partant d'Outaouais ou de quelque autre point en Canada, où il serait possible de la relier facilement au réseau actuel des chemins de fer, et allant jusqu'au Fort Garry, sur l'Établissement de la Rivière Rouge, passerait (autant que nous pouvons en juger par nos connaissances locales) par le Lac Supérieur à la Baie Nipigon, où, selon Bayfield, il existe un bon havre, se dirigerait alors vers l'ouest, et déviant un peu vers le sud, elle passerait ensuite par le Lac des Chiens et le Portage de la Savane, se maintenant au nord du Lac des Mille Lacs, et frapperait la Seine aux Petites Chutes ; de là, elle longerait la Seine jusqu'à un point au nord des eaux navigables de cette

rivière sur le niveau du Lac-la-Pluie, au pied des Douze Portages; de là, elle traverserait le Portage au Rat, et se prolongeant vers l'ouest dans la direction du Fort Garry, elle frapperait la limite nord-ouest du Lac Plat. Ainsi donc, en suivant la direction générale de la route canotable recommandée par M. Dawson, et en y substituant des parties d'un chemin territorial aux endroits où la navigation est très interrompue, nous aurions la ligne suivante de communication par terre et par eau :—

	Milles.	
	Terre.	Eau.
Baie Nipigeon jusqu'au Lac des Chiens (chemin territorial).....	40	.....
Lac et Rivières des Chiens (bateau à vapeur).....		35
Portage jusqu'à la Rivière Savane (chemin territorial).....	5	.....
Rivière Savane et Lac des Mille Lacs jusqu'au Petites Chutes (bateau à vapeur).....		65
Petites Chutes jusqu'au niveau du Lac-la-Pluie (chemin territorial 30 milles) } Do do (Embranchement 30 milles.) }	60	.....
Rivière Seine et Lac-la-Pluie (bateau à vapeur).....		50
Portage du Fort Francis, (300 verges).....		153
Rivière-la-Pluie et Lac des Bois (bateau à vapeur).....	92	.....
Lac Plat jusqu'à Fort Garry (chemin territorial).....		.....
Total.....	197	303

En construisant 197 milles de chemin et deux digues, l'une au débouché du Lac des Chiens, l'autre aux Petites Chutes, dans le but de rendre navigables les eaux au-dessus, nous ouvrons une ligne de communication par diligence et par bateau-à-vapeur du Lac Supérieur à la Rivière Rouge. Cet arrangement serait surtout avantageux en ce sens qu'il comblerait l'interruption de la navigation de la Seine à partir des Petites Chutes à aller aux Douze Portages, distance d'environ 60 milles, qui ne pourrait être rendue navigable que pour de petits bateaux, et encore en construisant une succession de digues de 130 pieds de hauteur tout ensemble, avec un nombre égal de portages d'une longueur totale de près de sept milles et demi. Ce serait en même temps un moyen de limiter les dépenses à l'établissement d'un chemin territorial continue, dont 167 milles pourraient servir, s'il devenait nécessaire d'ouvrir un chemin par la voie de terre uniquement, car alors il ne resterait plus que 258 milles à terminer pour compléter le chemin du Lac Supérieur à la Rivière Rouge. Dans la proposition qui précède, l'on verra que les recommandations de M. Dawson sont adoptées, quand à l'établissement de la ligne entre le Lac des Chiens et le Lac Winnipeg; la seule différence étant que nous proposons la construction d'un chemin de 60 milles de long pour éviter les interruptions de la navigation sur la Seine, à partir des Petites Chutes à aller jusqu'au pied des Douze Portages à l'est du Lac des Chiens; au lieu de construire un chemin jusqu'au Fort William, l'on propose de le diriger vers le havre également avantageux de la Baie Nipigeon, ce qui nous assurerait une ligne de communication constante avec le Canada à toutes les saisons de l'année. Un chemin territorial passant par la ligne proposée ne se rapprocherait pas de plus de 50 milles d'aucun point de la frontière des États-Unis, avantage, qui au point de vue militaire, doit être d'une grande importance, surtout si plus tard l'on se décidait à construire un chemin de fer sur la même ligne.

En apportant à ce plan la modification suivante, l'on pourrait de beaucoup simplifier l'établissement d'une ligne de communication à la Rivière Rouge, et en augmentant les frais que d'une somme comparativement très-faible. Au lieu de se servir des eaux du lac et de la Rivière-des-Chiens, en construisant une digue au débouché, le chemin de la Baie Nipigeon jusqu'au Lac des Chiens pourrait être continué jusqu'à la rivière Savane. Le seul obstacle à la libre navigation du Lac-la-Pluie et du Lac des Bois pourrait être enlevé en construisant une paire d'écluses en bois au Fort Francis. Par ce moyen, la communication du Lac Supérieur à la Rivière Rouge se verrait, par l'ouverture de trois parties séparées du grand chemin territorial, la construction d'une paire d'écluses et une simple digue, réduite aux proportions suivantes:

	Milles.	
	Terre.	Eau.
De la Baie Nipigeon au Portage Savane (chemin territorial).....	80	.....
Rivière Savane, Mille Lacs aux Petites Chutes (bateau-à-vapeur)		65
Petites Chutes au niveau du Lac-la-Pluie, aux 12 Portages (chemin territorial 30 m.)... }	60	.....
Do do (embranchement 30 m.) .....		.....
La Seine, Lac-la-Pluie, Lac-des-Bois jusqu'au Lac-Plat (bateau-à-vapeur).....		208
Lac-Plat à la Seine (chemin territorial)	92	.....
Total.....	232	273

Une ligne de communication telle que celle proposée ci-haut donnerait deux longs trajets par bateau-à-vapeur de 65 et 208 milles chacun, avec un trajet intermédiaire de 60 milles de long. Il y aurait aussi deux termini, l'un de 80 milles, près du Lac Supérieur, l'autre de 92 milles, près de la Rivière Rouge. Il suffirait pour transporter le trafic, si ce plan était adopté, de deux ou trois petits bateaux-à-vapeur et d'un nombre suffisant de chevaux et de voitures sur chacune des trois sections dont nous venons de parler. Les frais de construction seraient limités principalement à l'établissement d'une voie permanente, et il ne resterait plus à construire que 53 milles du Portage Savane aux Petites Chutes, et 170 milles de la Seine au Lac Plat, disons une distance totale de 223 milles, pour compléter un chemin territorial du havre Nipigeon, sur le Lac Supérieur, jusqu'au Fort Garry, sur la Rivière Rouge.

Nous avons esquissé quelques-uns des projets propres à l'ouverture d'une ligne de communication entre la région des lacs du Canada et l'intérieur de l'Établissement de la Rivière Rouge. Le but pour le présent est de faire face à un besoin réellement senti, à peu de frais et sans perdre de vue l'établissement ultérieur d'une grande voie reliant le Canada à la Colombie Anglaise. L'ouverture d'une ligne facile de communication de la Rivière Rouge au Lac Supérieur est plus spécialement traitée ici, pour la raison qu'elle est envisagée comme un ouvrage facile, qui ne saurait sans grandement préjudicier aux intérêts les mieux entendus de l'empire colonial, être ajournée à plus tard.

Une compagnie américaine a déjà ouvert une ligne de transport à la Rivière Rouge; le temps est venu de constater jusqu'à quel point la route que l'on se propose d'établir sur le territoire britannique pourra supporter la concurrence de sa rivale américaine.

Prenant, dans ces deux cas, Toronto pour point de départ, et Fort Garry pour point de destination, nous avons les distances suivantes; observons, en passant, que la longueur des voies ferrées a été puisée aux documents publiés par les compagnies elles-mêmes, et que les autres distances, quand nous n'avons pu les obtenir de sources plus authentiques, nous les avons mesurées sur la carte, tenant compte des sinuosités des rivières et des autres difficultés de la navigation.

En certains cas les chiffres ne sont, en conséquence, qu'approximatifs, mais suffisamment proches de la vérité pour les besoins du moment. Le tableau No. 1 donne les distances des chemins de fer les plus en droite ligne et les plus continus à partir de Toronto *via* Chicago, jusqu'à la La Crosse, sur le Mississippi, l'extrême limite vers le Nord-Ouest du réseau des chemins de fer américain, de là par bateau-à-vapeur jusqu'à St. Paul, par diligencé jusqu'à Georgetown, et par bateau-à-vapeur sur la Rivière Rouge jusqu'à Fort Garry.

TABLEAU No. 1.—Toronto à Fort Garry par Chicago.

	Milles.			
	C. de fer.	Eau.	Dilig.	Total.
Toronto à Chicago	514	.....	.....	514
Chicago à Prairie-La-Crosse	296	.....	.....	296
Prairie-La-Crosse à St. Paul .....	.....	208	.....	208
St. Paul à Georgetown .....	.....	.....	290	290
Georgetown à Fort Garry .....	.....	480	.....	480
Totaux	810	688	290	1788

Le tableau No. 2 fait voir la distance par la route de Toronto *via* Collingwood, jusqu'au havre de Nipigeon, sur le Lac Supérieur; de là par la ligne des diligences et bateaux-à-vapeur que l'on se propose d'ouvrir jusqu'à Fort Garry, à l'Établissement de la Rivière Rouge:—

TABLEAU No. 2.—Toronto à Fort Garry, par le Lac Supérieur.

	Milles.			
	C. de fer.	Eau.	Dilig'nce	Total.
Toronto à Collingwood	95	.....	.....	95
Collingwood au havre Nipigeon .....	.....	450	.....	450
Nipigeon à Portage Savane .....	.....	.....	80	80
Portage Savane aux Petites Chutes .....	.....	65	.....	65
Petites Chutes aux 12 Portages .....	.....	.....	60	60
12 Portages au Lac Plat .....	.....	208	.....	208
Lac Plat à Fort Garry .....	.....	.....	92	92
Totaux	95	723	232	1050

Comparaison entre les routes de Chicago et du Lac Supérieur:—

	Distance totale—Milles.			
	C. de fer.	Eau.	Dilig'nce	Total.
Toronto à Fort Garry par Détroit, Chicago, La Crosse et St. Paul	810	688	290	1788
Toronto à Fort Garry par Collingwood, Havre de Nipigeon, Portage Savane, Lac-la-Pluie, et Lac des Bois	95	723	232	1050
Différence	715	35	58	738

Le dernier tableau nous donne les distances totales par la voie ferrée, les bateaux-à-vapeur et la diligence sur chaque route. Il ressort de cet aperçu que bien que la route par Chicago et St. Paul a 35 milles de moins par bateau-à-vapeur, elle a en même temps 715 milles de plus par chemin de fer, et 58 milles de plus par diligence que la route par le Lac Supérieur. Les tableaux Nos. 1 et 2 font aussi voir que St. Paul est à 63 milles plus éloigné de Toronto par Chicago, que ne l'est le Fort Garry de Collingwood, par la route dont l'établissement est proposé.

Nous pourrions appliquer la comparaison à une autre route américaine qui, bien que plus longue de 100 milles que la route de Chicago par bateau-à-vapeur, a près de 200 milles de moins par chemin de fer. La route en question est celle parcourue par le chemin de fer de Détroit à Grand Haven, de là par le Lac Michigan jusqu'à Milwaukee, de là

jusqu'à La Crosse, St. Paul, Georgetown et Fort Garry. Bien que sans exception ce soit la route la plus courte, si non la plus prompte qui existe, néanmoins, le tableau suivant indique clairement que celle dont on propose l'établissement sur le territoire britannique, peut supporter une comparaison favorable avec la première. Comme il est inutile de donner les distances intermédiaires, nous n'avons inscrit que la longueur totale par chaque mode de transport :—

	Milles.			
	Chem. de fer.	Eau.	Diligence.	Total
De Toronto par Détroit, Grand Haven, Milwaukee, La Crosse, St. Paul, et Georgetown, au Fort Garry.....	618	788	290	1696
De Toronto au havre Nipigeon, et par le chemin territorial projeté, et par bateau-à-vapeur jusqu'à Fort Garry.....	95	723	232	1050
En faveur de la route proposée.....	523	65	58	646

L'on devra observer que bien que le chemin de fer par Chicago soit généralement considéré comme la route la plus directe pour se rendre à un point quelconque au-delà de St. Paul, la route par Grand Haven et Milwaukee est de beaucoup la plus courte pour voyager ; la distance totale jusqu'à la Rivière Rouge par cette route étant de 1696 milles contre 1788 milles par la voie de Chicago. Nonobstant le fait que la route de Grand Haven et Milwaukee soit d'environ 100 milles plus courte que la route ordinairement fréquentée, et que de fait c'est la route américaine la plus courte, la comparaison ci-haut entre cette dernière et la route que l'on propose d'établir sur le territoire Britannique, fait voir que la route anglaise l'emporte en tous points sur sa rivale américaine. La distance par bateau-à-vapeur est de 65 milles plus courte ; la longueur totale parcourue en diligence est de 58 milles plus courte ; la distance à parcourir par la voie ferrée est de 523 milles plus courte ; enfin, la distance totale est de 646 milles plus courte par la route britannique que par l'autre. Pour arriver à ce but dont l'utilité est si évidente, il ne s'agit que de construire en tout 232 milles de chemin carrossable ordinaire, ériger une digue, et une paire d'écluses en bois de petites dimensions. En exécutant ces travaux, nous substituons une ligne d'environ 1050 milles de longueur traversant le territoire britannique à une autre d'environ 1696 milles de long, traversant presque partout le sol étranger.

La route britannique offre encore un nouvel intérêt, celui de s'assurer du trafic destiné à tout chemin de fer établi à l'Ouest du Lac Supérieur. Par cette route, la distance aux régions nord du Minnesota et du Dacotah est plus courte que par toute autre. Il ne semble donc pas alors bien absurde d'anticiper que partie du trafic futur de ces Etats prendrait la direction d'une ligne de communication bien entretenue sur la route projetée.

LIGNE TELEGRAPHIQUE ET CHEMIN DU CANADA A LA COLOMBIE ANGLAISE.

Relativement à l'établissement d'une ligne télégraphique et d'une route postale du Canada à la Rivière Rouge, traversant la région de la Rivière Rouge, et aboutissant à la Colombie Anglaise, nous pensons que quelques mots ne seront pas déplacés ici. Supposant que l'argumentation de l'auteur en faveur du développement des ressources des nouveaux districts au moyen du système de voirie bien entendu, soit fondée sur la raison, il semble bien certain que le principe admis d'ouvrir au moyen des chemins territoriaux les grandes routes d'un nouveau pays, si on l'appliquait au développement des régions inoccupées de l'intérieur de l'Amérique Britannique du Nord, offrirait les plus grands avantages. Un chemin territorial, disons le, c'est le précurseur du chemin de fer ; l'établissement en est recommandé chaque fois que le trafic promet de rendre la vapeur profitable ou nécessaire comme moyen de transport. Voilà bien aujourd'hui un cas absolument de cette nature. Si, à l'heure qu'il est, il n'est pas devenu nécessaire encore de construire un chemin de fer,

qui peut oser prédire, en face des quarante millions d'acres fertiles se déroulant par larges plateaux à travers des plaines centrales jusqu'aux riches vallées aurifères des Montagnes Rocheuses, et en face de l'impulsion soudaine que la présence de l'or peut imprimer à l'émigration et à la colonisation bien dirigées, qui peut oser dire qu'un chemin de fer ne viendra pas remplacer un simple chemin traversant le continent avant qu'une autre génération ait passé? Jusqu'à tout récemment, la république voisine, si prospère pendant des années, était encore le grand centre vers lequel se portait le trop plein des pays du vieux monde. Aujourd'hui, le flot de l'émigration n'est-il pas arrêté par les difficultés de nos voisins? Eh bien, ne pourrions-nous pas lui ouvrir un nouveau débouché, qui ferait la richesse de toute l'Amérique Britannique? Si une partie des immigrants qui ont jusqu'à ce jour grossi les rangs de la république américaine, pouvaient être dirigés vers nos prairies par une route qui rendrait ces dernières aussi accessibles que celles du Mississippi, l'établissement d'une route postale et d'une ligne télégraphique traversant la contrée y jeterait partout de l'emploi; l'on ne tarderait pas à ressentir la nécessité de communications améliorées, et à plusieurs endroits à mettre la locomotive en réquisition.

En ouvrant un chemin territorial et en établissant une ligne télégraphique, la vapeur et l'électricité, ces grandes civilisatrices du siècle actuel, prendraient bientôt racine sur les déserts vastes, tristes et encore incultes de l'intérieur lointain. Pour bien des raisons, il importe donc grandement qu'un télégraphe électrique soit construit précisément le long de la ligne du chemin de fer projeté, et au plus tôt; en son de sa valeur au point de vue militaire et commercial, comme moyen instantané de correspondance entre les deux océans, il servirait beaucoup à l'œuvre de la colonisation; il permettrait à des localités isolées de se communiquer leurs besoins et leurs pensées; les établissements naissants séparés par des centaines de milles connaîtraient à chaque heure du jour pour ainsi dire les progrès qu'ils font individuellement, et connaîtraient les principaux événements à mesure qu'ils transpireraient; et le pionnier, lui, bien que pour un temps éloigné de la civilisation et de ses bienfaits, il se sentirait moins isolé quand il serait certain de pouvoir en un instant s'aboucher avec les amis qu'il a laissés loin derrière lui.

Une partie du plan proposé est que le chemin territorial soit construit et amélioré par degrés, de pair avec le progrès de la contrée, depuis l'état brut jusqu'au plus haut point de perfection requis pour la circulation. L'on pense que le développement du chemin et l'établissement de la contrée iraient ainsi s'entraînant, les travaux de voirie et de colonisation marchant ensemble au grand bénéfice des deux; et, sous ce rapport, il semble bien possible d'adopter un système pour vendre les terres beaucoup plus agréable aux colons une fois qu'ils le comprennent et de beaucoup plus avantageux au pays en général que le système découlant de l'opération de la loi dite *The free Homestead Law* de nos voisins. En vertu de cette loi, un citoyen ayant atteint un certain âge, peut se procurer un lot vacant dans l'ouest lointain, en payant environ \$15, et en cultivant la terre pendant cinq ans, mais il n'existe pas de disposition pour la rendre accessible au public; les colons sont tenus de régler eux-mêmes leur droit d'entrée et de sortie en la manière qu'ils veulent bien le juger à propos; la question d'ouvrir des chemins, de jeter des ponts sur les ruisseaux, ou d'en payer les frais, est laissée aux pionniers; c'est un grand retard apporté au progrès et aux améliorations, et il en sera toujours de même tant que l'établissement des chemins sera laissé au caprice ou aux efforts individuels. L'on croit qu'un meilleur plan serait de donner un lot à quiconque en ferait la demande, en l'obligeant, en retour, à consacrer un certain nombre de jours à améliorer les grandes routes. Supposant, par exemple, que les terres seraient divisées en lots de cent acres chacun, et que pour avoir droit à une patente l'on obligerait chaque occupant à fournir dix jours de travail chaque année pendant l'espace de dix ans. Le travail, c'est le capital d'un homme pauvre mais industrieux; c'est le seul placement qu'il ait à opérer; néanmoins, avec ce travail il se verrait en état non seulement d'acquiescer un bien, mais encore un bien dont la valeur sera rehaussée par de bonnes routes.

En concentrant ainsi la main-d'œuvre, année par année, sur une "ligne de communication territoriale," établie à l'avance, ce serait la préparer à recevoir la ligne du chemin de fer, tandis que l'occupation et la culture de la terre prépareraient, à leur tour, la contrée à se prévaloir des avantages d'une voie ferrée. Ce serait, à la vérité, un progrès lent, mais il n'en serait que plus sûr. Un gland planté en temps, vient à produire un chêne aux dimensions gigantesques; pareillement, un faible capital pour commencer, employé comme

nous venons de le démontrer, en même temps qu'une industrie bien exploitée ensuite, ne peuvent manquer de créer par les seules ressources naturelles et toujours renaissantes une grande ligne de communication internationale.

Un pareil projet, fut-il une fois adopté, et une somme comparativement minime appliquée à la construction d'un seul chemin carrossable, même à l'état brut, et un télégraphe électrique établi sur la meilleure ligne de chemin de fer qu'il n'y ait pas sur le territoire britannique, il n'y aurait plus qu'à attendre les heureux résultats de cette entreprise. Le chemin carrossable tout rude qu'il pourrait être, deviendrait la grande artère de communication d'un océan à l'autre; il deviendrait pour le sol une espèce d'épine dorsale ne couvrant pas moins de soixante degrés de longitude, et en ferait peut-être un jour une contrée destinée à jouer un grand rôle dans la marche des événements; tandis que le télégraphe électrique représenterait la moëlle épinière destinée à activer un système nerveux national qui est appelé à se ramifier dans bien des directions encore dans ce grand empire colonial.

En terminant ces observations, l'auteur prend la liberté d'exprimer avec confiance le vœu qu'il forme que le temps est venu que des mesures vont être prises pour relever les colons de la Rivière Rouge de la position isolée et peu satisfaisante qu'ils occupent aujourd'hui, qu'ils ne continueront plus à être traités comme des parias, et qu'on ne les laissera pas glisser imperceptiblement, mais inévitablement de leur propre horizon politique. La nation à laquelle ils se cramponnent et à laquelle ils demandent de l'appui a trop de respect pour ses sujets pour les abandonner à l'heure du danger; c'est avec joie que ces hardis pionniers ont cru voir qu'ils pouvaient compter sur un bras secourable; de récentes conférences survenues entre les hautes autorités impériales et provinciales leur font anticiper les plus favorables résultats. La mention que Son Excellence le gouverneur-général a fait du Nord-Ouest dans son discours de la présente session de la législature, fait prévoir que des mesures sont en voie de maturité; l'avenir semble gros de bons résultats; puissent ces signes être l'aurore de jours glorieux pour ce noyau d'une vaste population qui, il est bien facile de le prévoir, doit continuer à vivre dispersée sur les plaines du centre de l'Amérique Britannique du Nord!

APPENDICE.

OBSERVATIONS

AU SUJET D'UN

SYSTEME DE VOIRIE TERRITORIALE

QUESTION RELEVANT DE LA COLONISATION ET DE

L'ETABLISSEMENT DU CENTRE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE DU NORD,

Rédigées par SANDFORD FLEMING, Ingénieur Civil.

Environ dix-huit années d'expérience professionnelle, en cette colonie, consacrées en grande partie au tracé et à la construction des chemins ordinaires et des chemins de fer, ont permis à l'auteur de mettre à l'étude la question importante de l'ouverture des voies de communication. Il a fait l'examen de l'origine et des progrès des différentes lignes actuelles de transport en cette province, dans le but de découvrir un vaste système de voirie, propre à favoriser l'établissement des nouveaux territoires tout en étant peu dispendieux, et susceptible en même temps de pouvoir développer le plus promptement possible les voies de communication que pourrait au besoin requérir la prospérité du pays.

L'on ne présume pas que le plan livré au public sera trouvé parfait, mais l'on a l'espoir qu'en attirant l'attention spéciale sur ce sujet, un projet pourra être mûri qui, tout en évitant les difficultés survenues par l'absence de système jusqu'à ce jour, pourra avoir pour résultat de procurer aux districts qui ne sont pas encore établis, les avantages des moyens les plus parfaits de communication à la date la plus rapprochée, au meilleur marché, et pour le plus grand bien public.

L'on devra observer que bien que cet article soit écrit spécialement en vue de la colonisation des régions inhabitées de l'Amérique Britannique du Nord, l'importance de la question ne doit pas être circonscrite à cette contrée; un semblable système de voirie pourrait être également bien adopté par les autres parties de l'empire colonial. En Australie et en Afrique, il reste encore de vastes champs à ouvrir dans l'intérieur, ainsi que dans l'Inde où les moyens de communication sont si imparfaits que les bienfaits de l'industrie de ce pays ne sont recueillis ni par ses habitants ni par les habitants de l'empire en général. Malgré le peu d'habileté que puisse posséder l'avocat de ce projet, malgré l'imperfection même de ce projet, l'on devra toujours avouer que la question mérite d'être étudiée par les hommes publics.

Il y a environ huit ans, l'auteur attira publiquement l'attention sur les discordances et les difficultés produites par le système jusque-là suivi en établissant des lignes de communications commerciales dans l'intérieur, citant en même temps quelques-uns des avantages qu'il présentait.* L'an dernier il prépara, pour être publié, un article sur le sujet em-

* Prospectus du projet de prolonger le chemin de fer du Nord de Collingwood à Owen Sound 4 avril 1855.

brassant les considérations nécessaires pour faire comprendre la nécessité d'apporter certaines modifications, ainsi que la nature de ces modifications ; comme bien peu d'exemplaires de cet article ont été mis en circulation, et comme il passe en revue toute la question sous une forme concise, je veux croire qu'on me pardonnera de le reproduire plus loin.

Étant depuis longtemps convaincu de la nécessité qui existe de créer un système avantageux pour le tracé et la construction des chemins dans un nouveau pays, nous pouvons aujourd'hui recommander avec confiance les principes que nous avons toujours invoqués, appuyé comme nous le sommes de la recommandation des hommes de profession les plus haut placés en cette province. Les lettres suivantes qui m'ont été écrites par certains de nos premiers directeurs et ingénieurs de chemin de fer témoignent de la valeur du système de voirie proposé.

Lettre de F. Cumberland, écr., directeur-gérant, chemin de fer du Nord.

CHEMIN DE FER DU NORD,
TORONTO, 2 décembre 1862.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai lu avec un certain soin votre article au sujet d'un nouveau système applicable au tracé des chemins de colonisation.

Rien certainement ne pouvait être plus absurde que l'ancien système des réserves de chemin et des lignes de concession en tant au moins qu'il était destiné à présider à la confection de nos grandes lignes de communication ; car, sous ce système, les routes étaient arbitrairement tracées et établies sur une base purement géométrique, sans tenir compte des principes économiques qui doivent toujours être consultés en pareils cas.

Autant que je le sache, c'est vous qui le premier avez attiré l'attention publique sur cette anomalie, et cherché à y apporter remède.

Il est indubitable que le développement rapide d'un établissement et même que les intérêts des colons dépendent en grande partie des facilités d'entrée et de sortie ; qu'en suivant aveuglément le tracé géométrique on s'expose à ajourner indéfiniment l'exécution de ces conditions indispensables à la colonisation : que ce tracé est souvent abandonné ensuite pour la raison qu'il est impossible d'en tirer aucun parti, et remplacé par un autre plus approprié ; et qu'en pareil cas le résultat est invariablement un grand dommage causé à la colonisation sans parler des frais souvent considérables et inutiles.

A mon avis, le système que vous proposez serait un correctif à tout ceci ; tout en procurant l'avantage inappréciable de tracer les lignes de manière à ce qu'elles servent d'avant-coureurs aux chemins de fer, il double en même temps la valeur des dépenses faites dès le début.

J'ai remarqué l'allusion que vous faites au rapport de M. Roy au sujet du tracé de la rue Yonge ; l'erreur commise en ce cas fait voir bien clairement le vice du système, et ce qu'il a fallu dépenser pour la corriger d'une manière partielle seulement. Ce tracé a été évidemment fait au hasard, et poussé à 42 milles vers le nord avec une stricte exactitude géométrique, sans tenir compte des difficultés naturelles, ou des avantages immenses qu'offrait le voisinage immédiat. Si ce grand chemin que l'on a dirigé vers le nord eût été établi sous le système que vous proposez, il aurait été tracé du côté ouest de sa ligne actuelle (très probablement à l'endroit où passe actuellement le chemin de fer du nord) ; là les pentes étaient plus douces ; il y aurait eu moins de ponts à construire ; les terres étaient meilleures ; les frais n'auraient pas été aussi considérables, sans compter que l'on aurait mieux consulté les intérêts des premiers colons et exempté leurs successeurs de la nécessité de faire des améliorations qui, malgré qu'elles coûtent très cher, n'ont pas encore réussi à en faire un bon chemin. Si l'on eut prévu cela, il est certain que les chemins vicinaux, tracés dans des directions convenables, seraient aujourd'hui autant de débouchés ouverts sur le chemin de fer, tandis que telles que sont les choses, ils sont de peu de valeur.

Je concours généralement dans votre raisonnement, et il me semble que la valeur pratique de vos conclusions est si palpable que si elles pouvaient attirer l'attention du département chargé de la colonisation, nous ne tarderions pas à les voir mettre à effet.

Croyez-moi, cher monsieur, votre sincère ami,

FRED. CUMBERLAND.

S. FLEMING, écuier, I. C.

Lettre de Geo. Lowe Reid, écuyer, ingénieur en chef du Grand Occidental.

DÉPARTEMENT DE L'INGÉNIEUR, GRAND OCCIDENTAL,
HAMILTON, 17 décembre 1862.

SANDFORD FLEMING, écuyer, I. C.,
Toronto.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu la vôtre du 1er courant, ainsi que le pamphlet qui l'accompagnait.

A votre demande, je me hâte de vous dire en peu de mots de ce que je pense de votre projet.

Dans les premières pages de votre livre, vous faites l'énumération des nombreux avantages qui résulteraient de l'établissement d'une ligne permanente de communication entre le Canada et nos possessions du Pacifique. Vous admettez qu'à l'heure qu'il est un pareil chemin ou un chemin de fer serait une entreprise commercialement improductive, mais vous prouvez au moyen d'arguments solides que c'est le *temps* seul qui la rendra profitable.

Votre projet de construction et de développement graduel est fondé sur l'analogie avec les chemins que nous avons actuellement en Canada, à l'égard desquels vous constatez que nous avons, *premierement*, nos réserves de chemins telles que tracées sur les arpentages primitifs, et *subsequemment* nivelées, quand il se forme des Etablissements à l'entour; et *secondement*, viennent nos chemins empierrés ou macadamisés dans les districts plus densément peuplés, quand se fait sentir la nécessité d'améliorer les voies de communication; et, *troisièmement*, les chemins de fer, quand la prospérité et les exigences du commerce demandent un mode de transport plus parfait qu'aucun de ceux que peut offrir un simple chemin.

Au sujet des chemins tels que tracés sur nos arpentages des cantons, vous démontrez à l'évidence que les lignes rectangulaires des réserves de chemins, règle générale, ne sont pas appropriées aux chemins planchiés et empierrés de première classe, et que les routes choisies pour nos chemins de fer n'ont pas été tracées de manière à correspondre à ces lignes, causant par là une grande perte de temps et des dépenses sérieuses, sur ces chemins dont les progrès futurs sont si sérieusement arrêtés par le système des chemins de fer.

Pour parer à ces inconvénients toujours renaissants, votre plan est de faire correspondre les chemins des cantons le long de votre grande route, avec la ligne future de chemin de fer, qui un jour ou l'autre traversera le district, et bien que ce réseau ne sera qu'un chemin brut en terre pendant plusieurs années, l'idée qu'il devra plus tard être converti en un chemin de fer ne devra jamais être perdue de vue, et qu'en conséquence le tracé doit en être bien soigneusement fait, tenant compte de toutes les circonstances, tant sous le rapport de la construction que sous celui des avantages commerciaux.

Je n'hésite pas à déclarer que votre projet et vos idées en général sur ce sujet devront engager le gouvernement à bien les peser avant d'en arriver à une décision sur les moyens à prendre pour ouvrir nos grandes possessions dans l'ouest, ou quand arrivera l'époque où il faudra offrir de nouveaux cantons aux immigrants.

Envisageant votre projet de convertir graduellement les routes en chemins de fer et de subordonner tous les chemins de canton et de comté à quelque artère principale de communication bien dirigée, je répète qu'il se recommande de lui-même à tous ceux qui ont eu beaucoup d'expérience soit en ouvrant des Etablissements nouveaux ou en traçant des routes ou des chemins de fer, ou qui sont placés à la tête des départements publics chargés de contrôler les dépenses sur ces travaux, ou d'en diriger le tracé pour les besoins commerciaux ou militaires.

Mes onze années d'expérience comme ingénieur civil en cette province (expérience plus courte que la vôtre, je pense) pendant lesquelles j'ai fait construire environ 360 milles de chemin de fer, m'ont fait découvrir bien des défauts inhérents au système actuel d'arpenter les cantons, qui bien que probablement inévitables dans les premiers jours de la fondation d'une colonie, ne doivent cependant pas être constamment répétés dans l'arpentage des nouveaux territoires qui de temps à autre sont annexés aux anciens districts.

A vous sincèrement,
Cher monsieur,

Geo. Lowe Reid

Lettre de J. Lewis Grant, Ecr., (ci-devant) surintendant du chemin de fer du Nord.

TORONTO, 30 décembre 1862.

SANDFORD FLEMING, Ecr., I. C.,
Ingénieur-en-Chef, C. F. N.,

MONSIEUR,—Votre lettre, accompagnée d'un pamphlet contenant des observations pratiques sur la construction d'une ligne continue de chemin de fer, du Canada à l'Océan Pacifique, etc., est reçue.

En réponse, je dois vous informer que j'ai donné au sujet toute la considération que le temps placé à ma disposition pouvait me permettre ; bien que le projet soit d'une vaste importance, et que les idées qui s'y trouvent énoncées soient nouvelles et quelque peu extraordinaires, néanmoins, je crois le plan général bien conçu, et s'il pouvait être adopté dans ses détails, je pense qu'il contribuerait grandement à hâter l'établissement et la colonisation d'un nouveau pays, et à augmenter de beaucoup sa population et sa richesse. Vos idées d'un plan général pour l'établissement à bonne heure d'une ligne télégraphique, l'arpentage et le partage des terres, le tracé des routes et des chemins de fer, bien qu'offrant un cachet de nouveauté, sont, je le pense, fondées sur des principes sains, et méritent toute la considération de ceux qui tiennent en leurs mains les destinées futures d'un territoire si riche en avantages naturels que celui du grand Nord-Ouest. Les recommandations que vous faites au sujet de la construction des chemins de fer et de leur fonctionnement, l'entretien, dans lesquelles vous parlez d'avantages trop souvent méconnus ou perdus de vue, c'est-à-dire, l'alignement, le moins de pentes que possible, et les routes les plus directes entre les sources du trafic, pourraient être toutes adoptées avec profit, et produiraient des résultats incalculables et permanents.

J'approuve beaucoup le conseil que vous donnez de réserver des lisières de bois pour protéger la voie contre les tempêtes. Mon expérience sur les chemins de fer aux États-Unis et en Canada m'a persuadé qu'en hiver, quand il tombait beaucoup de neige, l'on éprouvait comparativement peu de difficultés sur les parties boisées de la ligne, vu que la neige tombait également et légèrement, et que l'on pouvait l'enlever aisément au moyen des instruments préparés pour cet objet, tandis que ailleurs elle s'accumulait tellement qu'il devenait très difficile de la faire disparaître avec les pelles. En adoptant votre recommandation, il est vrai qu'il faudrait toujours acheter une plus grande étendue de terre, mais elle contribuerait toujours à la prospérité des chemins de fer, d'abord en les protégeant pendant l'hiver et ensuite en offrant constamment des matériaux nécessaires pour les réparations et le combustible au plus bas prix. L'objection la plus forte que l'on pourrait faire à l'exécution de ce projet, est que les voyageurs pourraient se plaindre de la monotonie du trajet, et les habitants qu'on leur cache pour ainsi dire la vue des trains.

Votre expérience de dix années dans la construction et l'exploitation de la ligne du Nord, a dû vous convaincre de l'importance de diminuer autant que possible le nombre des croisements de voie, publics et particuliers. Votre idée à ce sujet est excellente, et se recommande d'elle-même à tout esprit pratique. Il n'est que juste de dire que vos observations embrassent un vaste champ, et que ni vous ni moi ne pouvons espérer être témoins des résultats d'un aussi grand projet. Je crois, cependant, que s'il était réalisé, nos descendants en retireraient de grands avantages, et ne manqueraient pas, sans doute, d'accorder un juste tribut de louanges à son auteur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre respectueux serviteur,
J. L. GRANT,
Surintendant, C. F. N.

Lettre de Alfred Brunel, écuyer, ingénieur-civil.

Toronto, 17 janvier 1863.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai lu avec beaucoup de plaisir votre pamphlet sur la question de faire de nouveaux Etablissements au moyen de chemins territoriaux qui plus tard pourraient être convertis en chemins de fer.

J'approuve sincèrement votre projet, et, fondé sur une expérience de près d'un quart de siècle en cette province, je n'hésite pas à dire que vos recommandations, eussent-elles été faites et suivies lorsque nos terres ont été arpentées, le pays en aurait retiré d'immenses bénéfices.

Nous n'avons qu'à examiner le tracé de nos lignes actuelles de communication pour nous convaincre de la nécessité d'adopter un système convenable de voirie pour l'établissement des nouvelles terres. Quand il s'est agi pendant ces dernières années de construire nos voies ferrées, il devint nécessaire la plupart du temps, de les éloigner des villes et des villages, chercher un alignement convenable, ou bien établir la voie aux premiers endroits, mais à des frais considérables. Si nos anciennes lignes de communication eussent été tracées d'après les principes émis par vous pour la première fois, nos chemins de fer auraient dès l'origine traversé les grands centres d'affaires, et construits à un coût proportionné à nos moyens, rapporteraient aujourd'hui des bénéfices aux actionnaires.

Mais il est un autre point de vue sous lequel je considère vos recommandations comme très importantes. En les adoptant pour la colonisation et l'établissement de nos nouveaux territoires, nous perfectionnerions et faciliterions le drainage des terres à mesure qu'elles seraient mises en culture; et quiconque a pu voir jusqu'à quel point l'agriculture, notre intérêt le plus cher, souffre actuellement du manque de drainage, ne tarderait pas à reconnaître l'importance des avantages offerts par votre système.

Je suis convaincu que la proposition de laisser une lisière de bois de chaque côté du chemin produirait réellement les résultats que vous anticipez, et empêcherait les grands amas de neige; il est vrai qu'il faudrait plus de terrain, néanmoins l'on ne peut opposer cette objection lorsque le chemin traverse des terres non-concédées.

Vos remarques au sujet du trop grand nombre de croisements de voie sont admirables, et bien propres à prévenir les délais et les dangers auxquels nos chemins de fer sont aujourd'hui si exposés.

Je pense que votre plan est le seul d'après lequel nous puissions prolonger nos lignes de chemin de fer et de télégraphe jusque dans nos territoires non encore organisés, et par ce moyen établir des relations avec nos sœurs-provinces sans encourir une dette énorme. Ce projet porte en lui le germe de la colonisation et du commerce, et ne tombe pas dans la catégorie de ces spéculations folles qui ont précipité la ruine d'un si grand nombre. Il n'a pas en vue d'autre chose que le développement économique des ressources du pays.

Vous pourrez rencontrer des obstacles chez ceux qui sont amis de la routine, mais je pense pas qu'il se trouve un homme impartial qui puisse nier l'excellence du système de voirie territoriale que vous proposez.

Somme toute, je suis profondément convaincu qu'en établissant une ligne de communication à travers les régions inhabitées de l'Amérique Britannique du Nord, le gouvernement encouragerait la colonisation de la manière la plus avantageuse et la plus pratique. Des colons s'établiraient le long de la ligne, et tout en accroissant les ressources du pays, ils protégeraient les lignes télégraphiques qui, d'après votre plan, seraient construites sans délai sur la route principale. Et la locomotive, quand les progrès de la contrée viendront l'appeler à leur secours, la locomotive ne trouvera pas seulement un chemin sur lequel elle pourra rouler sa puissante machine, mais encore une population et un trafic qui la rémunéreront largement de son activité dévorante.

Par ce moyen, nous établissons une grande voie commerciale de l'Atlantique au Pacifique, à travers le territoire britannique, route non-seulement la plus complète, mais encore la plus sûre en Amérique.

Je suis, monsieur,
Votre très-sincère,

A. BRUNEL,
Ingénieur-Civil

SANDFORD FLEMING, Ecr.,
Ingénieur-Civil,
Toronto.

Les témoignages qui précèdent, venant de personnes bien et favorablement connues par toute la province, ont une valeur que l'on ne saurait manquer de reconnaître; mais bien qu'il ne soit guère nécessaire d'ajouter de plus amples explications au sujet du projet de ce chemin territorial, il ne sera cependant pas mauvais, en vue du système que l'on pourrait adopter plus tard, de citer un ou deux exemples de dépenses injustifiables, constituant absolument une perte pour la province, et cela par absence de plan préconçu à l'avance pour la confection de nos voies de communication; en même temps il ne sera pas inutile de répondre aux objections qui ont été faites au système proposé.

Avant l'établissement des chemins de fer en cette province, les relations commerciales dans la contrée éloignée des eaux navigables se poursuivaient par les chemins ordinaires améliorés, construits à grands frais, par le gouvernement ou des particuliers. En consultant les comptes publics, l'on verra que la province a dépensé, avant 1850, sur les chemins qui longent le grand Occidental et ses embranchements, environ \$1,215,000. Aujourd'hui ces routes sont pour ainsi dire improductives, et à part quelques parties peu étendues qui servent encore à la circulation, elles ne sont plus fréquentées. Il est donc évident que si la construction du grand Occidental eût été prévue, cette dépense aurait été évitée ou diminuée. Dans la même partie du pays (bien que ce soit un sujet délicat à toucher), les différentes lignes de chemin de fer ne paraissent pas avoir été sagement organisées. Dans un arrondissement long de 230 milles, nous trouvons trois lignes principales, courant dans une direction généralement parallèle, et à une distance moyenne entre elles d'un peu moins de 15 milles. Ces différentes lignes de chemin de fer, c'est-à-dire du grand Occidental, Buffalo et Huron, et du Grand Tronc, avec leurs embranchements, ont une longueur totale, de 812 milles; or, il est indubitable que le trafic entier sur ce parcours, eut pu être desservi par la moitié de cette longueur de chemin de fer. Si le système que nous recommandons aujourd'hui eut existé quand cette partie du Canada fut en premier lieu établie, et si une ligne territoriale eût été tracée dans la principale direction du trafic, et si cette ligne eût été ouverte, avec deux embranchements artériels, en affectant à cet objet la somme de \$1,215,000 placée par le gouvernement sur les chemins en question, qui sont aujourd'hui devenus inutiles comme travaux provinciaux à raison de la confection des voies ferrées, les lignes territoriales auraient immédiatement assuré des moyens importants de communication, et en y appliquant de nouveaux capitaux, formé un vaste réseau de chemin de fer, avec des voies latérales, suffisant pour le commerce de transport, tout aussi bien que les lignes actuelles exploitées par des compagnies. D'abord, la voie aurait été plus courte, et maintenue en bon ordre à des frais bien moins considérables, ce qui aurait diminué le coût du transport, et ensuite la somme dépensée pour la construction n'eût pas manqué d'être bien moins grande. Les capitaux appliqués sur les 812 milles de chemin de fer dépassent le chiffre de \$44,000,000. Il n'aurait pas fallu la moitié de cette somme pour donner suite à l'autre système; d'où l'on peut naturellement conclure que dans cette partie du Canada, l'on eût pu effectuer une économie de plusieurs millions de piastres, si les lignes de communication eussent été en quelque sorte préconçues et arrêtées à l'avance.

Il n'est pas difficile de donner des exemples analogues, sous bien des rapports, à celui cité plus haut, et bien propres à faire voir l'extrême importance d'établir, sur des principes corrects, les lignes par où doit circuler le trafic dans les districts qu'il reste à établir. Par tout le Canada, et peut-être dans tous les pays, des exemples de ce genre ne sont pas rares, mais pour limiter notre étude à des sujets qui nous sont familiers, citons les différentes lignes de communication ouvertes jusqu'à la contrée en arrière de Cobourg et Port-Hope. Cette contrée, formant aujourd'hui les comtés de Peterborough et Victoria, était jusqu'à tout récemment connue sous le nom de district de Colborne, et avant 1841 faisait partie du district de Newcastle. Dans les comptes publics, une somme de plus de \$520,000 est portée au district de Newcastle pour l'amélioration de sa navigation intérieure, la construction d'un chemin empierré jusqu'au Lac Rice, et l'érection de ponts. Depuis que cette dépense a été faite, un chemin empierré a été formé de Port-Hope à Peterboro', et un chemin planchéié et empierré de Cobourg au même point. Ensuite arriva l'ère de voies ferrées, et à sa suite deux chemins de fer rivaux de Port-Hope à Cobourg. Ces divers travaux ont coûté, du premier au dernier, plus de \$3,000,000. Ils ont tous été entrepris dans le même but: établir l'intérieur du district et en desservir le trafic croissant. Eh! bien, de quelle utilité sont-ils aujourd'hui? La navigation intérieure est virtuellement aban-

donnée; les solides écluses construites entre le Lac Rice et Peterboro' n'ont pas tourné sur leurs gonds depuis que les chemins de fer ont été mis en opération il y a six ou sept ans. Les chemins empierrés, quoi qu'en très bon état, sont à peine fréquentés, surtout comme moyens de transport dans les comtés de l'intérieur. Le chemin de fer de Cobourg, mal construit dès son origine, est dans un état tel qu'il n'a pas été exploité depuis 1861, et ne le sera peut-être jamais; de fait, la seule voie de communication dont le public fait usage est la ligne du chemin de fer allant de Port-Hope aux villes de Lindsay et Peterboro', et l'on peut, à coup sûr, considérer comme absolument improductifs ces capitaux appliqués sur les autres travaux.

Eût-on, en ce cas comme dans bien d'autres, prévu l'existence des chemins de fer, beaucoup de dépenses inutiles auraient été évitées, et les principaux centres d'affaires seraient restés dans leur état normal. Si l'établissement des cantons dans l'intérieur de l'ancien district de Newcastle eût commencé par la confection d'une grande ligne de chemin de fer, sur le meilleur tracé possible, du Lac Ontario jusque dans l'intérieur, Cobourg et Port-Hope se seraient depuis longtemps, en toute probabilité, réunies pour ne former qu'une seule et même ville importante, ou n'auraient peut-être jamais eu d'existence séparée. Au moins les trois-quarts des capitaux perdus dans cette entreprise auraient pu être économisés, ou auraient pu être employés à prolonger la ligne de chemin de fer, de manière à la faire traverser la grande étendue de terre couverte de bois franc qui se trouve située au nord de Peterboro', d'autant plus qu'il aurait suffi pour cela d'ouvrir une ligne importante à mi-chemin du Lac Supérieur, tandis que le chemin de fer actuel ne se rend qu'à une trentaine de milles dans l'intérieur, et voilà tout ce qui reste de l'emploi d'immenses capitaux, dont l'intérêt seul équivaut à près de \$200,000 par année.

Cet exposé peut servir à démontrer l'opportunité d'adopter un système analogue à celui qu'on recommande. Il ne s'agit pas ici de signaler des erreurs commises, bien qu'avec les meilleurs intentions, mais de prévenir autant que possible les mêmes erreurs dans les opérations futures. Dédaigner les enseignements de l'expérience, c'est exposer les colons qui iront peupler les nouveaux districts à des déceptions pénibles qu'il serait facile de leur éviter.

Dans la première des lettres précédentes, il est fait allusion aux lignes de communication qui partent de Toronto en se dirigeant vers le nord; mais il est bon d'ajouter quelques mots à ce sujet. Avant la construction du chemin de fer du nord, la rue Yonge, qui était une route de 40 milles de long, formait la principale voie de communication avec les cantons du nord et le Lac Huron. C'était originairement une ligne d'exploration que les arpenteurs avaient tracée aussi droite que possible, dans une direction perpendiculaire aux rives du Lac Ontario. Cette route traversait monts et ravins, et on n'avait point tenu compte, en la traçant, de la possibilité d'en faire ultérieurement un chemin convenablement nivelé. Toutefois la ligne devint un sentier fréquenté à travers la forêt, et, à mesure que la colonisation avançait, forma bientôt une route ordinaire non-macadamisée. Plus tard, le gouvernement la fit macadamiser et niveler à grands frais. La dernière fois qu'on commença à y travailler, M. Roy, ingénieur civil, fit observer dans son rapport que la direction de la rue Yonge n'était pas la meilleure pour se rendre au nord, mais que non loin de là, on trouvait un emplacement pour un bon chemin, en évitant les accidents de la ligne primitive et avec la facilité de faire toutes les améliorations désirables. Toutefois on ne tint pas compte des recommandations de M. Roy; on fit des améliorations coûteuses sur la ligne, mais les côtes dont parlait ce monsieur resteron toujours par suite des vices du tracé primitif. Lorsqu'on ouvrit le chemin de fer du nord, il devint important de passer aussi près que possible des nombreuses villes et villages qui s'étaient formés le long de la ligne, non-seulement pour la commodité des colons, mais encore pour augmenter les revenus du chemin de fer. Toutefois, il fut impossible d'atteindre ce but, excepté dans un ou deux cas, et encore à grands frais. Sur une distance de 25 milles à partir de Toronto, le chemin de fer passe en moyenne à quatre milles d'une demi-douzaine de villages qui se trouvent sur la rue Yonge, et chose singulière que fait remarquer M. Cumberland, il occupe presque partout le tracé que M. Roy indiquait pour le chemin macadamisé. A 30 milles de Toronto, la nature du terrain a permis de rapprocher le chemin de fer de la rue Yonge, mais la longueur du parcours s'est aussi trouvée tellement augmentée, que les avantages qu'on en retire se trouvent presque neutralisés. Si la ligne primitive, partant de

Toronto, avait été construite d'après les vrais principes de voirie territoriale, les villes et villages qui se trouvent sur la rue Yonge se seraient formés sur la route projetée, et se trouveraient aujourd'hui avantageusement situés sur le chemin de fer. D'un autre côté, ce chemin auquel on a donné 95 milles de longueur pour servir des intérêts locaux, se serait trouvé dans une position plus avantageuse, et n'aurait eu que 75 milles. Il est clair aussi qu'on aurait évité par là des frais énormes de construction, en même temps que les frais d'entretien et d'exploitation de vingt milles additionnels de chemin de fer.

Une raison pour laquelle on a fait tant de bévues dans l'établissement de nos voies de communication, c'est qu'en les traçant on ne prévoyait point l'établissement des chemins de fer, ici et dans d'autres pays. Il y a quelques années, dans les Iles Britanniques, on regardait encore comme un système complet de communication les grandes routes de *Telford* et *McAdam* qui ont des ramifications dans tout le pays. L'établissement des chemins de fer ne pouvait manquer de contrarier les intérêts établis, et la supériorité du nouveau système venait réduire à une importance secondaire, et quelquefois nulle, des ouvrages depuis longtemps exécutés. Dans cette province on a introduit le nouveau système de communication, sur une échelle moindre toutefois que dans la mère-patrie, et c'est alors qu'on a éprouvé les pertes et constaté les mauvaises dispositions dont je viens de parler. Toutefois, la supériorité des chemins de fer comme moyen de communication est aujourd'hui tellement bien reconnue et appréciée, que de semblables erreurs ne seront plus permises à l'avenir. On devra désormais prévoir le chemin de fer; du reste, dans toutes les mesures adoptées dans un nouveau pays, on devrait toujours considérer le meilleur moyen d'arriver plus tard à la perfection la plus grande possible.

Les chemins de fer sont les voies de communication les plus parfaites, mais aussi les plus coûteuses. Dans bien des cas ils ont même été *trop coûteux*; toutefois cela n'enlève rien à la valeur intrinsèque de ce mode de communication, qui est le plus parfait qu'on ait encore appliqué. Afin de rendre de plus en plus général l'établissement des chemins de fer dans les nouvelles régions, il sera nécessaire de rechercher tous les moyens de diminuer les frais de construction des lignes. Au nombre de ces moyens se trouve en première ligne la construction d'un chemin territorial, devant être converti *graduellement* en chemin de fer. Ce mode de construction progressive présente des particularités importantes, non seulement pour l'établissement de communications par la vapeur dans tous les nouveaux districts, mais en particulier pour le projet de relèvement du Canada avec les provinces de l'Est par un chemin de fer intercolonial. Supposons, pour donner un exemple en peu de mots, qu'il s'agisse de construire, dans un district non encore colonisé ou partiellement ouvert, un chemin de fer de 1,000 milles de longueur; il ne s'agit pas d'une spéculation, c'est une entreprise nationale qui sera payée par le trésor public. Voici deux projets, Nos. 1 et 2. D'après le projet No. 1, il faudra emprunter \$50,000,000 au taux de 6 p. cent d'intérêt, et les travaux seront, comme à l'ordinaire, exécutés le plus rapidement possible. Le projet No. 2 est celui qu'on recommande ici et, pour simplifier la comparaison, disons qu'on dépensera annuellement une somme égale à l'intérêt de \$50,000,000, c'est-à-dire \$3,000,000. Dans les deux cas il faut trouver tous les ans le second de ces deux montants; supposons que ce soit au moyen d'une taxe directe. En exécutant le projet No. 1, la dépense rapide du capital ne manquerait pas de stimuler rapidement l'industrie, l'esprit d'entreprise et de spéculation. Pendant quelque temps on verrait une prospérité inusitée. La main-d'œuvre et les matériaux augmenteraient de valeur, et le coût de l'entreprise s'accroîtrait dans les mêmes proportions.

En adoptant le projet No. 2, on arriverait à des résultats différents; les travaux s'exécuteraient graduellement et systématiquement d'année en année. *Les colons qui s'établiraient permanemment sur la route y trouveraient un emploi durable et lucratif, et pourraient vivre ainsi jusqu'au moment où les produits de leurs terres deviendraient suffisants.* La tendance à l'augmentation excessive des prix ne serait pas aussi sensible que dans le projet No. 1, tandis que le commerce du pays ne pourrait que profiter de la circulation d'un capital dépensé graduellement d'année en année. De plus, au cas de suspension ou d'achèvement des travaux, la réaction serait beaucoup moins sensible que dans le projet No. 1, et les finances du pays ne s'en ressentiraient pas autant. Il serait difficile d'évaluer la différence des frais de construction dans les deux cas, mais elle serait certainement fort considérable. On peut sans crainte compter de 25 à 33 pour cent en faveur du plan No. 2; ainsi, en prenant ces chiffres, l'entreprise coûterait environ \$36,000,000 au lieu de

\$50,000,000. En dépensant \$3,000,000 tous les ans, la ligne serait terminée dans 12 ans. Il reste à examiner les résultats auxquels on sera arrivé au bout de cette période. Dans les deux cas on aurait obtenu la somme de \$3,000,000 au moyen d'une taxe directe imposée au pays, et, en supposant qu'à cette époque les produits de l'entreprise couvrent les frais d'exploitation, d'après le projet No. 2, le pays sera exempt de toute taxe ultérieure, tandis que, d'après le projet No. 1, le capital de \$50,000,000 restera encore à payer. Au cas où les recettes seraient insuffisantes pour couvrir les frais d'exploitation, la comparaison deviendrait encore plus désavantageuse pour le projet No. 1, parce que les arrérages des pertes dans l'exploitation s'accumuleraient depuis l'ouverture de la ligne, ce qui augmenterait considérablement la dette du pays—tandis qu'en adoptant le projet No. 2, les pertes dans l'exploitation ne commenceraient que lorsque finirait la taxe pour la construction; et même rien n'en empêcherait de retarder l'ouverture de la ligne jusqu'au moment où il serait démontré que le commerce du pays pourrait couvrir les frais d'exploitation.

L'exemple ci-dessus fait voir clairement quelques-uns des avantages du système de construction graduelle; si on avait suivi ce système dans la construction de nos chemins de fer du Canada, ils seraient aujourd'hui presque terminés avec l'intérêt de leur coût actuel, ils se trouveraient exempts de dettes, et pourraient fonctionner d'une façon beaucoup plus satisfaisante qu'on ne peut l'espérer aujourd'hui. Naturellement il est impossible de changer aujourd'hui le système; mais si les principes exposés plus haut sont vrais, il n'y a aucune raison pour qu'on ne les applique pas à l'avenir. On a admis jusqu'à présent que la construction rapide des grands travaux publics est la seule façon avantageuse de procéder. C'est ainsi que des entreprises de la plus haute importance ont été indéfiniment remises, parce qu'il était évident que le peu d'étendue du commerce ne pouvait justifier la dépense du capital énorme nécessaire pour construire rapidement.

Le chemin de fer intercolonial en est un exemple. Il est à l'état de projet depuis fort longtemps, et la construction en est différée pour les raisons données plus haut; voilà trente ans qu'on en parle. Dès 1835 les ingénieurs royaux firent une exploration de la ligne; en 1844 et 1848, ces explorations furent renouvelées par ordre du gouvernement de Sa Majesté; en 1845 et 1846, on essaya en Angleterre de former des compagnies pour l'exécution de ce projet. A diverses époques, les chambres du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse ont passé des résolutions en faveur de ce projet. En 1851, des négociations de la plus haute importance furent entamées à ce sujet entre les gouvernements impérial et colonial, et, à différents intervalles, pendant la longue période mentionnée plus haut, des dépêches relatives à ce projet ont été échangées entre le bureau colonial et les gouverneurs des provinces. Dernièrement cette question a été remise sur le tapis, et malgré sa haute importance politique, il est probable qu'on différera indéfiniment avant de se mettre à l'œuvre.

Au lieu de se priver indéfiniment des avantages d'une communication par la vapeur entre le Canada et les provinces de l'Est, en voulant construire immédiatement un chemin de fer complet, ne serait-il pas plus prudent de se contenter, pour le moment, d'une route moins parfaite, et de construire la voie ferrée graduellement et à mesure que les ressources du pays se développeront? Cette façon d'agir assurerait l'achèvement du projet à une époque peu éloignée, et s'accorde parfaitement avec le développement graduel d'un pays nouveau en même temps qu'elle convient à l'état des finances du pays.

Une route territoriale ouverte sur le tracé approuvé par les autorités impériales pour la construction du chemin de fer, pourrait en peu de temps servir à la colouisation du pays, et une dépense annuelle fixe en ferait, en temps convenable, une bonne route macadamisée qui assurerait toutes les communications. Tous les ponts et aqueducs seraient construits d'une façon solide et permanente dans le but d'en tirer parti plus tard, et on pourrait faire la même chose du nivellement. De cette manière on construirait facilement et graduellement la partie la plus essentielle d'un chemin de fer, et, tout en continuant les travaux, on aurait toujours une communication ouverte au travers du pays. Ainsi se trouverait construite solidement la seule partie impérissable d'un chemin de fer. Il resterait donc à ajouter ce qu'on appelle à tort la "voie permanente;" et en cas d'urgence, il serait possible, avec de l'énergie, de poser les rails dans quelques semaines.

Toutes les personnes familières avec la construction des chemins de fer comprendront ce qu'on désigne ici par la partie *impérissable* d'un chemin de fer; elles savent fort bien que les traverses et les rails sont bientôt hors de service, les premières par la détériora-

tion naturelle, les secondes par l'usure; en sorte que tous les huit ou dix ans il faut renouveler ce qu'on appelle la "voie permanente." Les locomotives et chars de toute espèce demandent des réparations considérables, dont les frais se montent dans une année à non moins d'un-huitième du coût du matériel roulant et des machines. Les stations, clôtures et croisements ne sont pas non plus exempts de détérioration, et bien que leur entretien ne coûte pas autant que celui des rails, chars, locomotives, etc., il contribue néanmoins à diminuer le total des recettes. Il faut encore observer qu'un roulage minime comme celui dont on doit se contenter pendant plusieurs années dans les nouveaux districts, ne diminue pas en proportion l'usure du matériel. Le matériel roulant et les rails s'usent lors même que les chars ne transportent qu'une charge insuffisante et peu profitable. Quant aux traverses, clôtures et croisements, il se détériorent même lorsque la ligne n'est pas exploitée. Mais les constructions faites sous la voie subissent bien moins les effets du temps et du roulage; une fois solidement construits, les aqueducs, ponts et tranchées peuvent être considérés, sinon absolument, du moins humainement *impérissables*.

Ces observations ne sont pas faites pour combattre l'achèvement rapide du chemin de fer intercolonial, mais elles offrent les éléments d'un projet qui pourrait être adopté avec avantage au cas où les négociations commencées ne réussiraient pas. D'après ce projet, on s'assurerait en peu de temps et à peu de frais, une grande route stratégique peu inférieure sous bien des rapports à un chemin de fer, comme des autorités compétentes se sont plus à le reconnaître. On aurait aussi pour le roulage ordinaire une voie nivelée et tracée comme un chemin de fer, répondant admirablement aux besoins de la colonisation et du commerce, qui devra ultérieurement assurer la prospérité d'une voie ferrée. Ces observations peuvent sembler hors de propos; mais comme elles font ressortir les avantages du système de communication proposé appliqué à un cas particulier, on peut, il semble, les admettre pour le moment.

Voyons maintenant en peu de mots les objections qu'on soulève contre le système d'un chemin territorial. Pour s'assurer préalablement des ressources d'une région nouvelle, et tracer convenablement les principales voies de communication en vue du commerce à venir et de la division des terres en lots, il faudra organiser une exploration plus coûteuse que celles qui ont été faites jusqu'à ce jour. Toutefois, considérant la question à un point de vue général, et observant qu'il ne s'agit pas seulement d'établir le surplus de notre population et les immigrants des autres pays, mais de faire d'une région inculte, un district nouveau et prospère qui s'ajoutera aux possessions de l'empire, l'importance d'examiner soigneusement les détails préliminaires devient un fait important et hors de discussion.

Personne n'entreprendrait de construire un édifice coûteux, ou tout autre ouvrage important, sans examiner avec soin les détails de façon à obtenir un résultat convenablement proportionné. Les mêmes précautions semblent nécessaires lorsqu'il s'agit de coloniser un nouveau territoire; et comme l'ouverture des grandes voies de communication est le premier pas vers la civilisation; comme le perfectionnement des routes est de la plus haute importance et indique le point où en est un pays, il est clair que les routes d'un pays méritent la plus sérieuse attention. Il en résulte évidemment que les explorations qui sont les préliminaires de la colonisation, et qui sont faites en vue d'établir un réseau de communication sur toute une région, n'entraînent que des dépenses amplement compensées par les résultats qu'elles produisent.

Les autres objections à un chemin territorial sont si peu importantes, qu'il est inutile de les examiner ici.

Passons maintenant aux explications énoncées plus haut.

**CONSIDÉRATIONS RELATIVES A L'OUVERTURE D'UNE GRANDE ROUTE
DU CANADA A L'OcéAN PACIFIQUE EN TRAVERSANT LES POS-
SESSIONS ANGLAISES.**

PROJET D'UN SYSTEME DE VOIRIE TERRITORIALE.

L'extrait suivant est tiré d'une lettre publiée au mois d'avril 1862 :—

Depuis bientôt deux siècles on parle toujours avec enthousiasme de l'ouverture d'une communication commerciale entre les côtes Est et Ouest de l'Amérique du Nord par les grands bassins du St. Laurent, la Saskatchewan et la Colombie. Dès 1679, Robert Cavalier de la Sale forma le magnifique projet d'ouvrir une route qui conduirait en Chine et au Japon en traversant la région des grands lacs du Canada ; un fait assez curieux, c'est que les rapides et le village de Lachine, près Montréal, furent ainsi nommés, soit pour perpétuer le souvenir du vaste projet de La Sale, soit pour le tourner en ridicule. Environ cinquante ans plus tard, Charles Marquis de Beauharnois, Gouverneur de la Nouvelle-France, essaya d'établir une communication jusqu'au Pacifique, et ce fut sur ses ordres que Pierre Gauthier de Varennes partait en 1731, et fut le premier voyageur qui se rendit jusqu'aux Montagnes Rocheuses.

Depuis quelques années plusieurs écrivains en Angleterre et en Canada, se sont préoccupés de ce projet, entre autres le lieutenant Millington Henry Syngé, I. R., en 1848 ; le major Robert Carmichael-Smyth, et un monsieur Wilson, employé de la compagnie de la Baie d'Hudson en 1849. Allan Macdonell, écuyer, en 1850, et le capitaine Thomas Blakiston, A. R., en 1859. Chacun des ces écrivains exposa ses vues personnelles, et tous recommandaient fortement l'ouverture d'une grande voie de communication à travers les possessions Britanniques d'un Océan à l'autre.

En 1858 la législature provinciale du Canada incorpora une compagnie à fonds social qui se proposait d'ouvrir des communications et de faire le trafic à l'intérieur. Cette compagnie prit le nom de " Compagnie de transport maritime et par chemins de fer du Nord-ouest ; " on lui accorda des pouvoirs très-étendus ; en outre de la faculté de trafiquer sur les fourrures, le suif, le pémican, les cuirs, l'huile de poisson, et autres articles de commerce, elle était autorisée à rendre navigables les différents cours d'eau ; à construire des chemins, des voies à rails en bois, et des lignes ferrées entre les lacs et rivières navigables de manière à faciliter les moyens de transport du Lac Supérieur à la Rivière Fraser. Elle avait aussi le droit d'acheter et d'employer des navires de toutes sortes " sur les Lacs Huron et Supérieur, et sur toutes les nappes et cours d'eau au nord et au nord-ouest du dernier de ces deux lacs, ce qui lui ouvrait un vaste champ pour les entreprises commerciales." La même année fut formé le bureau de direction de la compagnie, on y comptait les noms les plus influents du Canada. Mais pour une raison ou pour une autre les opérations projetées n'ont jusqu'à présent fait que peu de progrès.

Ce court exposé historique du projet d'établir une grande voie de communication du Canada au Pacifique, fait voir que dès l'origine de l'établissement des régions qui bordent l'atlantique, on considérait cette entreprise comme de la plus haute importance pour le développement du commerce et la civilisation. L'expédition Palliser à travers les Montagnes Rocheuses, celles de la Rivière Rouge, de l'Assiniboine et de la Saskatchewan, démontrent assez que ce projet avait attiré l'attention des gouvernements impérial et colonial ; la découverte récente de terrains aurifères sur les deux versants des montagnes Rocheuses vient encore y ajouter un nouvel intérêt et, dernièrement, les difficultés survenues entre les Etats-Unis et le gouvernement impérial, bien que pour le moment réglées d'une manière satisfaisante, ont démontré l'importance de ce projet au point de vue stratégique.

Bien que sur une étendue de près de 2,000 milles les moyens de transport ne soient pas aujourd'hui plus parfaits que lorsque La Sale entreprit de traverser le continent il y a deux siècles, le moment semble venu où l'ouverture d'une route traversant le continent ne serait plus une vaine utopie.

Avant d'étudier la construction de cette ligne au point de vue pratique, il est nécessaire d'en examiner la nature, et avantageux d'envisager toute l'étendue du projet.

NATURE DE LA LIGNE.

ARGUMENTS EN FAVEUR D'UNE LIGNE CONTINUE DE CHEMIN DE FER.

Les premiers explorateurs Français semblent avoir eu l'idée d'ouvrir une communication par eau jusqu'au Pacifique en traversant les lacs et rivières à l'intérieur du Canada. Presque tous les écrivains modernes recommandent différentes manières de rendre navigables les cours d'eau naturels ou d'en améliorer la navigation. Je ne sache pas, toutefois, qu'aucun d'eux ait projeté une ligne continue de navigation, les Montagnes Rocheuses ont été pour tous une barrière infranchissable dans ce projet; ils recommandent un système mixte consistant à employer les cours d'eau lorsque cela est possible, et à les relier par des sections de route ou de chemin de fer. D'un autre côté, le capitaine Blackiston semble être fortement en faveur d'une route par terre, au moins de la rive nord du Lac Supérieur jusqu'à la Rivière Rouge, par l'extrémité nord du Lac des Bois, à peu de distance à l'intérieur de la ligne frontière. En 1849, le major Carmichael Smyth recommandait hardiment la construction d'un "chemin de fer des colonies Britanniques" reliant sans interruption Halifax, sur l'Atlantique, à l'embouchure de la Rivière Fraser, sur le Pacifique.

On peut diviser en deux catégories tous les plans proposés, savoir: Route mixte tantôt par eau tantôt par terre, et route continue par terre. Le premier projet a l'avantage d'une construction moins coûteuse, mais il est inférieur au second dans ses résultats. En tirant parti des lacs et rivières rendus aussi navigables que faire se peut, et les reliant par des sections de routes ou de chemin de fer, on obtiendra certainement une communication continue d'un océan à l'autre à bien moins de frais qu'en construisant une route par terre. Mais voici les inconvénients que présentera toujours ce système mixte: La colonisation sera limitée aux bords des lacs et rivières où le terrain n'est pas toujours propre à la culture. Il faudra opérer des transbordements nombreux et subir de fréquentes interruptions. Cette route mixte sera nécessairement plus longue qu'une voie directe par terre, les moyens de transport d'un océan à l'autre seront lents et pénibles—et, inconvénient insurmontable, la ligne ne pourrait être ouverte que durant six mois à peine chaque année.* Il est notoire que des retards sérieux et fréquents arrivent dans la navigation des canaux vers l'époque de la clôture de la navigation, alors que le trafic est le plus considérable. Plus la route sera longue plus ces difficultés seront considérables; les marchands, aux deux extrémités de la ligne, qui ne voudraient pas s'exposer à voir leurs marchandises arrêtées à l'intérieur pendant six mois, ne pourraient consigner des marchandises à l'intérieur que longtemps avant l'époque de la clôture de la navigation, c'est ce qui fait croire qu'une route mixte ne pourrait servir au trafic d'un océan à l'autre que pendant cinq mois à peine. Le commerce local à l'intérieur serait également suspendu pendant de longues périodes, et les colons se trouveraient alors tout aussi isolés qu'ils le sont maintenant. Au point de vue stratégique, c'est là une objection sans réponse à un système de communication mixte. C'est sans doute pour cela, et parce que la ligne de communication par eau longe la frontière sur une grande étendue, que les deux officiers dont on vient de voir l'opinion se prononçaient si fortement en faveur d'une ligne de communication par terre à l'intérieur.

D'un autre côté, une ligne de chemin de fer serait pratiquement la voie de communication la plus courte et la mieux adoptée à la nature du pays,—avec cette ligne on éviterait les transbordements à l'intérieur. Le chemin de fer passant au cœur du pays à une certaine distance des lacs et rivières, de grandes étendues de terres très-propres à la culture et inaccessibles par eau pourraient bientôt être colonisées; lorsque la voie ferrée toucherait ou traverserait les cours d'eau, ces derniers deviendraient aussi des embranchements naturels de la ligne, et offriraient autant de facilités pour la colonisation de leurs rives. Un accessoire indispensable de la ligne serait un télégraphe électrique. Le télégraphe, comme sur les autres lignes ne serait pas avantageux au service du chemin de fer, mais procurerait tous les bénéfices qui résultent de la possibilité de communications

* La navigation des lacs et rivières sur la ligne projetée est fermée de la mi-novembre au 1er de juin.—BLACKISTON.

instantanées.* Le chemin serait ouvert toute l'année au transport d'un océan à l'autre, ainsi qu'au commerce local, et aux voyageurs; combiné avec le télégraphe, il offrirait en outre les ressources les plus efficaces et les plus permanentes pour la défense du pays.

Il ne faudrait pas croire toutefois que l'exploitation d'un chemin de fer dans un pays si vaste sera exempte de difficultés; une des premières sera l'approvisionnement de combustibles, puis les grands froids et les tempêtes de neige pendant un long hiver. La neige surtout, dans l'exploitation des chemins de fer canadiens de toutes les lignes qui traversent des latitudes septentrionales est une cause de fréquentes interruptions et la source de dépenses considérables. Toutefois, comme tous les phénomènes physiques l'accumulation des neiges est soumise à certaines lois qu'il suffit d'étudier soigneusement pour prendre dans la construction des chemins les précautions nécessaires pour diminuer sinon, neutraliser complètement les effets qui en résultent. Nous reviendrons sur ces questions en temps convenable.

Tout bien considéré, et malgré les difficultés qui viennent d'être signalées, il semble évident qu'une ligne continue de chemins de fer combinée avec un télégraphe électrique et traversant le continent, est une voie de communication bien préférable à un système mixte de navigation et de chemins de fer; dans les observations suivantes nous supposons donc qu'on a toujours en vue la construction d'un chemin de fer. Il est vrai qu'en préparant le pays pour l'établissement d'un chemin de fer, on pourra tirer un parti avantageux des communications naturelles par eau, mais il serait inconsideré de faire des dépenses trop fortes sur une route qui n'est pas celle qui doit répondre par la suite aux besoins du pays et seconder avantageusement les plus grands intérêts des colonies.

PROPORTIONS DE L'ENTREPRISE.

COUT ET ENTRETIEN D'UNE LIGNE DE CHEMINS DE FER ET DE TÉLÉGRAPHE.

Après avoir démontré la nature des moyens de communication les plus avantageux, il est bon d'examiner les proportions de l'entreprise, le coût de construction et les frais annuels d'entretien par la suite.

La ligne projetée doit partir de l'embouchure de la Rivière Fraser, traverser un des défilés les plus avantageux qu'on ait jusqu'ici découvert dans les Montagnes Rocheuses, suivre généralement la direction de la "région fertile" (Fertile Belt), se diriger vers le sud du bras nord de la Saskatchewan, traverser la Rivière Rouge près de l'Établissement de ce nom, franchir, au moyen d'un pont, la Rivière Winnipeg à l'extrémité nord du Lac des Bois, traverser le pays dans la direction la plus septentrionale jusqu'au bord du Lac Supérieur, aboutir en droite ligne à la Rivière des Français à l'ouest du Lac Nipissing, et de là correspondre avec le système actuel de chemins de fer du Canada, à Barrie, à Peterborough ou à Outaouais; en mesurant sur la carte la longueur de ce parcours on trouve une distance d'environ 2000 milles. La communication entre les deux océans par le territoire anglais ne pourra être considérée comme complète tant que la route entre Halifax et l'extrémité Est du Grand Tronc, dans le Bas-Canada ne sera pas achevée, mais comme il est probable que cette section se terminera indépendamment du projet en question, il n'est pas nécessaire de faire entrer cette distance dans les calculs actuels.

Pour se former un juste idée des proportions de l'entreprise en question et des moyens de la réaliser convenablement, il est bon d'examiner ici quelques détails importants.

La construction de 2000 milles de chemins de fer, en calculant d'après la moyenne de travaux de ce genre qui existent déjà dans le pays, comprend les détails suivants: emploi de 10,000 ouvriers pendant cinq ou six ans;—Livraison de 5,000,000 de traverses, et de plus de

* Sur toute autre ligne qu'un chemin de fer la construction d'une ligne télégraphique serait excessivement coûteuse et presque impossible. Si la ligne télégraphique était établie autour des lacs et au travers de centaines de milles de forêts sauvages, les fils seraient constamment brisés par la chute des arbres, et les poteaux fréquemment détruits par les feux qui se déclarent dans les bois. On serait donc exposé à des interruptions au moment où on aurait le plus besoin de la ligne. Sur un chemin de fer, les cantonniers sont chargés d'enlever les arbres tombés, et s'il arrive un accident aux fils il est promptement réparé. Du reste, lorsque la route est suffisamment large, les accidents sont très-rares.

200,000 tonneaux de fer à lisses pour la "voie permanente;"—érections de 60,000 poteaux de télégraphe supportant 1000 tonneaux de fil de fer;—organisation d'une force motrice équivalente à plus de 50,000 chevaux et divisée entre 400 locomotives;—construction de 5000 à 6000 chars accouplés avec les locomotives et qui, réunis en un seul train, formeraient une longueur de plus de 30 milles;—et enfin, dépense de pas moins 1,000,000 de piastres pour construction et matériel. (*)

Pour éviter des conclusions trop précipitées, il est bon aussi d'examiner quels seront les frais d'exploitation d'une ligne aussi gigantesque lorsqu'elle sera complètement achevée; quelques chiffres suffiront pour faire voir que si vaste que soit l'entreprise d'un chemin de fer traversant l'Amérique du Nord, l'exploitation de la ligne offre, dans l'état actuel du pays, des difficultés non moins considérables. Il faudra d'abord chaque année une quantité de combustible représentée au moins par 200,000 cordes de bois;—pour l'entretien de la route un régiment de 2000 cantonniers disséminés en petites bandes sur toute la ligne;—chaque année il faudra, en moyenne 600,000 nouvelles traverses, et près de 30,000 tonneaux de fer à lisses, les réparations du matériel roulant se monteront au moins à un million de piastres par année;—on aura constamment à gages 5000 ouvriers de toutes sortes qui, avec leurs familles, représenteront 20,000 personnes vivant aux frais de la compagnie. Les salaires de ces employés se monteront à près de \$2,000,000 par année, et les frais d'exploitation et d'entretien dépasseront chaque année \$8,000,000.

Si à cette dernière somme on ajoute encore l'intérêt du coût de construction il devient évident que jusqu'à ce que les recettes brutes du chemin de fer ne s'élèvent annuellement à la somme énorme de \$14,000,000, la ligne ne produira pas l'intérêt du capital engagé dans l'entreprise.

IMPORTANCE DE L'ENTREPRISE.

C'EST UNE GRANDE ENTREPRISE NATIONALE QUI OUVRIRA UN VASTE CHAMP AU TRAVAIL, ET CRÉERA UN PUISSANT MOYEN DE DÉFENSE POUR LE PAYS.

Les calculs précédents ne laisseront pas dans l'esprit de personne aucun doute sur l'importance de construire un chemin de fer à travers les forêts de l'Amérique du Nord; mais plus on réfléchit à cette vaste entreprise plus on demeure convaincu qu'elle doit se réaliser *ne fut-ce qu'à une époque encore très-reculée*. Les auteurs qui se sont occupés de ce projet ont presque tous fait ressortir l'importance d'une voie de communication traversant le pays. Ils ont fait voir que cette ligne établirait une communication entre la Colombie Anglaise, les régions aurifères sur les versants des Montagnes Rocheuses, les Etablissements de la Rivière Rouge, les provinces qui bordent l'Atlantique, jusqu'à la Chine, l'Inde et même l'Australie, nos possessions sur le Pacifique et enfin la Mère-Patrie;—il sont démontré que cette ligne ouvrirait un vaste champ où l'énergie des capitalistes Anglais pourrait avantageusement s'exercer;—qu'elle favoriserait rapidement la colonisation en offrant de vastes régions aux émigrants d'Europe, et aiderait constamment le progrès de la civilisation; mais aucun d'eux n'a jusqu'à présent signalé l'importance de cette voie au point de vue stratégique; Et, cependant, en temps de guerre elle nous économiserait des millions et préviendrait en tout cas le démembrement de notre empire colonial.

En temps de paix, on n'apprécie pas suffisamment l'importance qu'il y aurait à pouvoir concentrer des troupes et des munitions de guerre sur un point donné de notre vaste frontière. Mais les difficultés survenues récemment entre l'Angleterre et les Etats-Unis ont pu faire apprécier la valeur des différents chemins de fer canadiens et ont attiré l'attention sur l'isolement où se trouve actuellement l'intérieur de notre pays. Si la guerre n'eût pas été heureusement prévenue, il n'est pas facile de voir comment on aurait pu protéger la région qui s'étend des Grands Lacs aux Montagnes Rocheuses contre une invasion et même une occupation permanente, d'où il faut conclure que jusqu'à ce que cette ligne ne soit construite notre pays se trouve sans défense. Les Romains attachaient la plus haute importance à

(*) Le major Carmichael Smith évaluait à £150,000,000 sterling, c'est-à-dire un peu plus de \$700,000,000, la construction d'un chemin de fer d'Halifax au Pacifique. Mais il calculait d'après le coût des chemins de fer Anglais, où les dépenses préliminaires et les frais de construction de stations monumentales suffiraient pour établir une autre ligne d'égale longueur ici et dans tous les nouveaux pays.

la construction des routes dans les provinces éloignées de l'Empire et c'est ainsi que la civilisation pénétra dans les états barbares, mais Rome avait eu cela pour objet principal le maintien de la suprématie militaire; Partout où il y avait possibilité, les Romains ouvraient des routes qui étaient ensuite reliées sans interruption à la capitale, de l'Empire. On peut encore retracer les ramifications de ces routes dans diverses contrées de l'Europe, et depuis quinze siècles elles demeurent comme autant de témoignages de la puissance et de la sagesse d'une grande nation.

Napoléon, le plus grand général des temps modernes, admettait un principe que le plus grand effort de la tactique militaire était de concentrer en temps et lieu fixés un certain nombre d'hommes. Il n'est pas besoin de démontrer que le chemin de fer et le télégraphe électrique sont les deux moyens les plus puissants d'opérer cette concentration, et il est facile de voir avec quel avantage, au moyen de ces deux agents, on pourrait concentrer des forces sur un point menacé par l'invasion.

Il est vrai qu'aujourd'hui nous sommes en paix avec nos voisins du Sud, peut-être cet heureux état de choses durera-t-il longtemps mais il serait possible qu'il n'existât pas toujours. Il y a longtemps qu'on a dit: pour maintenir la paix soyez prêts à la guerre, et cette maxime est un argument de plus en faveur d'un chemin de fer reliant ensemble les diverses colonies anglaises de l'Amérique du Nord. Mais ce n'est pas seulement au point de vue de notre propre défense que le chemin du Pacifique offrirait d'énormes avantages. On se rappelle qu'il y a quelques années, il fallu transporter avec la plus grande rapidité possible des troupes anglaises en Chine et dans l'Inde. Les mêmes difficultés peuvent se reproduire soit dans les mêmes pays, soit, au moins, sur d'autres points du même hémisphère, et il est de la plus grande importance pour le gouvernement Anglais d'avoir les moyens de transporter rapidement des troupes sur tous les points de l'Empire et en évitant de passer chez des nations qui pourraient être nos ennemis.

Je crains d'avoir outrepassé les limites dans lesquelles doivent se restreindre ces observations préliminaires, mais avant d'aborder la question pratique, je dois mentionner les efforts qui, depuis plus d'un demi-siècle ont été faits par le gouvernement impérial pour découvrir les moyens de communications par eau entre le Nord de l'Océan Atlantique et le Nord du Pacifique. Si les efforts persévérants et souvent héroïques qu'on a faits pour découvrir un passage au nord-ouest n'ont produit aucun avantage direct, si ce n'est quelques faits d'une importance presque secondaire pour la science géographique, toujours est-il qu'ils démontrent l'importance que le gouvernement Anglais attache, au double point de vue du commerce et de la stratégie, à une communication, dans l'hémisphère boréal, entre les deux océans. Plus d'un million de livres sterling dépensé dans différentes expéditions, et tant de vies précieuses sacrifiées n'ont servi qu'à démontrer que le passage était impraticable, mais ce fait vient encore ajouter à l'importance de la seule communication possible, en traversant les possessions Britanniques.

PROJET DE CONSTRUCTION DE LA LIGNE.

L'ACHÈVEMENT DU CHEMIN DE FER EST L'ŒUVRE DU TEMPS.

Au point de vue commercial, on peut certainement traiter d'absurde l'idée de construire 2,000 milles de chemin de fer semblables à ceux qu'on a déjà établis, à travers un pays qui n'est encore habité que par des tribus nomades de Sauvages. On a vu que l'entretien et l'exploitation d'un chemin de fer de cette étendue, après l'achèvement de la ligne, ne coûterait pas moins de huit millions de piastres par année, et que pour produire l'intérêt du capital engagé dans l'entreprise les recettes brutes du roulage devraient s'élever à quatorze millions de piastres par année.

Si on pouvait démontrer d'une manière satisfaisante qu'on peut approcher de ces résultats, les capitalistes pourraient avantageusement placer leur capitaux dans l'entreprise qui deviendrait alors particulière; mais jusqu'ici on n'a pu établir un pareil fait. Quelle que soit l'importance de la ligne sous bien des rapports, le commerce de la région qu'elle traversera ne peut produire d'ici à plusieurs années qu'une faible fraction du revenu nécessaire à son entretien, et le trafic d'un océan à l'autre ne saurait, en mettant les choses

au mieux, utiliser constamment quatre cents locomotives qui sont nécessaires pour exploiter avantageusement l'entreprise.

Il paraît donc évident qu'au point de vue financier, la construction d'un chemin de fer du Canada au Pacifique est tout-à-fait impraticable, puisque l'exploitation n'en serait d'aucun rapport; quelqu'importante que soit cette entreprise au point de vue national, elle ne peut se réaliser au point de vue commercial tant que le pays ne sera pas plus avancé.

Cela ne veut pas dire toutefois qu'il faille abandonner pour le moment l'idée d'une ligne continue de chemin de fer d'un océan à l'autre. On peut admettre en principe que dans toute section du pays où il est possible d'établir un *certain roulage* suffisant pour y permettre l'emploi de la vapeur dans cette section, ce chemin de fer sera construit tôt ou tard. D'après les meilleures autorités, la région qui s'étend du Canada au Pacifique peut faire vivre une vaste population industrielle, peut-être sans exagérer, aussi nombreuse que toute la population des Etats-Unis. (*) Or, la population des Etats-Unis entretient plus de 30,000 milles de chemin de fer, on peut donc en conclure que longtemps avant que l'intérieur de l'Amérique Britannique soit entièrement colonisée, on pourra ouvrir et faire fonctionner une vaste ligne de communication par chemin de fer.

J'eus l'honneur, il y a quelques années, de faire devant l'Institut Canadien deux lectures relatives à l'ouverture de nouveaux territoires au moyen d'un système général et économique de voirie; les conclusions auxquelles j'arrivai alors me semblent s'appliquer admirablement au cas dont il s'agit. Dans une de ces lectures je jetais un coup-d'œil rétrospectif sur la manière dont la province du Canada était devenue habitable et habitée, en étudiant l'influence que les communications intérieures avaient eue, pour produire le résultat. J'étudiais aussi le système de voirie et de chemins de fer et les moyens employés pour l'établir. Ces recherches faites dans le but d'arriver à un meilleur système de voirie, surtout dans les districts encore inhabités, m'amènèrent à des conclusions dont je citerai les suivantes.

Pour établir dans les districts non colonisés des chemins de fer qui sont les moyens les plus parfaits de colonisation, on rencontre, dès l'abord, deux grandes difficultés: la première est la construction des lignes, la seconde leur entretien.

On peut surmonter la première en appliquant une loi de la mécanique d'après laquelle le temps est un élément équivalent à la force dans l'exécution des opérations mécaniques. La construction d'un chemin de fer dans toutes les parties n'est autre chose qu'une opération mécanique complexe, le capital peut être considéré comme la force employée pour obtenir le résultat voulu. Une grande dépense de force pécuniaire est requise pour atteindre le but en peu de temps, mais, en vertu du rapport qui existe entre le temps et la force, on obtiendra le même résultat avec un petit capital en prenant plus de temps. Ces deux éléments sont également indispensables, mais il n'est pas nécessaire de les avoir en proportions fixées d'avance. Si on emploie le maximum de l'un on n'aura plus besoin que du minimum de l'autre; et si les circonstances ne permettent pas l'emploi d'un vaste capital on peut avoir recours au temps pour atteindre le même résultat.

La seconde difficulté, savoir: l'entretien du chemin de fer après son achèvement, est certainement la plus sérieuse des deux, mais elle disparaît en résolvant la première d'une certaine façon. Il est évident que pour qu'une ligne de chemin de fer puisse fonctionner avantageusement il faut que le commerce du pays qu'elle traverse soit préalablement développé. Le roulage d'une extrémité à l'autre de la ligne semble offrir au premier abord des chances attrayantes, mais l'expérience a démontré que sur presque tous les chemins de fer le roulage local contribue le revenu le plus sûr. Le roulage local dans de nouveaux établissements ne peut être produit qu'en organisant le travail et en les colonisant; résultats demandant du temps et, hors de là, point de roulage possible et par suite impossibilité pour la ligne de fonctionner avantageusement.

En supposant seulement que la partie de l'Amérique Britannique située à l'Ouest du Lac des Bois et au Sud du bras Nord de la Saskatchewan soit apte à recevoir une population aussi peu compacte que celle de la Russie qui est, à l'exception de la Suède et de la Norvège, le pays le moins peuplé de l'Europe, une population de 15,000,000 d'habitants trouverait place dans ces limites. (La population de la Russie est d'environ un tiers de celle de la partie actuellement colonisée du Canada.) En occupant cette partie du pays on n'oterait à la compagnie de la Baie d'Hudson qu'une faible partie de son territoire, car on lui laisserait encore 2,000,000 de milles carrés c'est-à-dire quatre fois l'espace qu'on se propose de coloniser, c'est-à-dire une étendue aussi vaste que la Russie et où la chasse est, selon toutes probabilités, très abondante.

En appliquant ce raisonnement à la ligne du Canada au Pacifique, on verra que l'achèvement rapide du chemin absorbera un capital énorme, et laissera pendant plusieurs années le fonctionnement de la ligne dans des conditions désavantageuses, tandis qu'en construisant graduellement on n'absorberait le capital que par portion et on arriverait à achever la ligne lorsque le roulage serait suffisant pour assurer le fonctionnement avantageux de la ligne.

Le premier mode d'agir peut être rejeté comme contraire aux principes les plus élémentaires d'économie, il ne reste que l'alternative du second d'après lequel la construction de cette œuvre gigantesque est une affaire de temps. Il nous reste à examiner comment le temps disponible peut être employé de la façon la plus profitable pour arriver au résultat désiré.

SYSTEME DE VOIRIE DU CANADA,

CONSIDÉRÉ EN VUE D'UN PLAN APPLICABLE À TOUS LES NOUVEAUX TERRITOIRES.

Il est bon, dans la question qui nous occupe, d'étudier sommairement les faits les plus caractéristiques qui ont signalé l'origine et l'amélioration des routes ainsi que l'établissement des chemins de fer dans la partie colonisée du Canada.

La région du Canada entièrement ou en partie colonisée, embrasse une superficie de 35,000 milles carrés. Son système de voirie ou de communication à l'intérieur comprend près de 2,100 milles de chemins de fer en plein fonctionnement, à peu près 3000 milles de routes perfectionnées, c'est-à-dire routes empierrées, sablées, ou planchées. De plus, en chiffres ronds, 50,000 milles de ce qu'on appelle "réserves de chemin." La moitié seulement de ces réserves est déblayée et carrossable l'autre moitié est encore obstruée et en grande partie impraticable.

Ces réserves demandent quelques explications. Elles ont invariablement une chaîne (66 pieds) de largeur, et passent entre des blocs carrés ou rectangulaires de lots de terres; c'est ainsi que tout le pays a été subdivisé pour la colonisation. Elles sont donc parallèles et sont divisées en réseaux qui se coupent à angle droit; entre deux de ces réserves il y a un bloc de deux ou plusieurs lots de de 200 acres chacun.

On ne peut évaluer qu'approximativement la superficie de ces réserves, mais elles représentent au moins une étendue de 400,000 acres; Elles ne peuvent pas toujours servir de voies de communication en raison de la manière dont elles sont tracées; mais presque partout, les cultivateurs y mènent paître leurs bestiaux. Lorsque le terrain est uni et n'est point coupé par des rivières, et autres interruptions, les réserves font de bonnes routes d'été, au moyen de corvées annuelles et donnent accès aux lots de terre. Lorsque le sol est montagneux ou coupé de quelqu'autre façon, il devient difficile de rendre les réserves praticables, souvent même cela est impossible et dans plusieurs cas, après avoir fait des dépenses considérables, on a été obligé de les abandonner pour prendre de nouvelles directions.

A mesure que la colonisation et le commerce du pays se développaient, on sentit le besoin de grandes routes plus parfaites sur les principales lignes; c'est alors qu'on construisit des routes planchées,* sablées ou empierrées dans les différentes parties du pays; cela fut la seconde phase du développement du système de voirie.

Dans les premiers arpentages, on se servit des réserves plutôt pour marquer les limites des différents blocs de terre, qu'en vue des besoins commerciaux à venir du pays, et on songea bientôt à établir d'autres moyens de communication d'un point à un autre. Les besoins du roulage devenant de plus en plus considérables, il fallut des routes mieux nivelées que celle qu'on pouvait établir sur les réserves primitives; souvent on eut besoin de traverser diagonalement telle ou telle région, il fallut alors abandonner le système rectangulaire et contourné. C'est de cette façon qu'on construisit des routes plus parfaites dans différentes parties du pays.

La troisième et dernière phase dans l'établissement de communications à l'intérieur de la province, fut l'ouverture des chemins de fer. Il y a dix ou douze ans que les

(*) La première route planchée fut construite dans le Haut-Canada en 1836:

premiers furent établis, alors que les besoins commerciaux du pays demandaient déjà des moyens de transport plus sûrs et plus rapides.

Bien que le tracé des chemins de fer demande plus de soins et de science que celui des routes empierrées et autres, il se fait exactement d'après les mêmes principes. Les besoins du roulage ont conduit à un système de chemin de fer tous parallèles, ou au moins parallèles aux routes planchées ou empierrées qu'on avait auparavant; toutefois, ils offrent souvent certaines distances entre elles. Toutes les personnes qui connaissent le pays ont dû être frappées de cette particularité remarquable.

Ce court exposé historique de l'origine des principales voies de communication de la province, nous montrent qu'à différentes époques, trois sortes de routes ont été construites pour les besoins du roulage. *Premièrement*, les routes simplement terrassées sur les premières réserves. *Secondement*, les routes sablées, planchées ou empierrées sur des tracés améliorés. *Troisièmement*, les chemins de fer construits indépendamment des deux autres sortes de lignes: ainsi donc, trois opérations distinctes avant d'arriver au résultat final. On ne s'est écarté de cette règle que lorsqu'on a construit des routes sur les réserves primitives, et souvent on a dépensé beaucoup plus que si on avait immédiatement abandonné les réserves. †

Observons aussi que le système adopté offre dans ses détails une multitude d'inconvénients qu'on aurait pu, au moyen d'autres dispositions, éviter au commerce du pays. Par exemple, il suffira de citer les distances considérables auxquelles les stations de chemins de fer se trouvent des villes et villages qu'elles doivent desservir. Il faut remarquer aussi qu'entre deux lignes parallèles il s'établit nécessairement un système de concurrence également nuisible à l'une et à l'autre une route empierrée parallèle à un chemin de fer absorbe une partie du roulage de la localité, souvent au point de rendre la voie ferrée d'une exploitation coûteuse, tandis que la route perd une partie des avantages qu'elle offrirait à l'origine de sa construction, on dira, avec certaine apparence de raison, que le pays profite de la concurrence entre les lignes parallèles. Toutefois, l'exactitude de cette assertion est fort douteuse car on ne peut pas toujours exploiter un chemin à perte; alors on est obligé de négliger les réparations ou d'élever considérablement le taux des péages pour pouvoir payer les dividendes. Si ces routes empierrées, au lieu d'être parallèles aux chemins de fer, venaient y aboutir, elles formeraient autant d'embranchements aux stations, le pays en retirerait de grands avantages, et les différentes sortes de communications rempliraient chacune leur but, et recevraient une compensation proportionnée à leur utilité.

En faisant ces observations, on n'a pas supposé un instant qu'il soit possible de changer la disposition des lignes actuelles de roulage d'après le plan indiqué, mais on a voulu signaler les avantages qu'il y aurait à prendre certaines dispositions préliminaires dans les voies de communication à l'intérieur; nous reviendrons tout à l'heure sur ce sujet.

Avant de montrer comment on peut tirer parti de l'expérience acquise dans l'établissement du système actuel de voirie du Canada pour coloniser l'intérieur de l'Amérique

(†) Dans un rapport adressé en 1841 au gouverneur-général du Canada par Thomas Roy, écuyer, ingénieur civil, il est fait mention du coût excessif de la construction des routes sur les réserves primitives qui traversent en droite ligne monts, ravins, savanes et autres accidents de terrain. A ce propos, M. Roy cite l'exemple suivant: "Lorsqu'on accorda une subvention pour macadamiser la rue Yonge de Toronto au débarcadère Holland, près le Lac Simcoe, on s'aperçut que la rue Yonge était si défavorablement tracée qu'il en coûterait énormément pour en faire une route passable. Sur la partie qui est aujourd'hui achevée on a dépensé autant d'argent à faire des tranchées, construire des ponts, etc., qu'à faire la route même; malgré cela, quelques-unes des côtes ont une inclinaison mesurée de 1 sur 14. La partie qui reste à faire exigera encore plus de frais et de peine. Si, avant de commencer les travaux, on eût chargé un ingénieur expérimenté d'explorer le pays et de tracer un chemin dans la direction la plus avantageuse entre Toronto et le débarcadère Holland, il n'aurait pas manqué de découvrir qu'entre 3 et 5 milles à l'ouest de la rue Yonge, on pouvait tracer une route de Toronto près des hauteurs sans avoir à traverser un seul ravin, et sans rencontrer d'autres difficultés que la colline qui se trouve au N. O. de Toronto; plus loin on aurait pu traverser les hauteurs dans cette direction sans de grandes difficultés. Il en serait résulté qu'avec la même somme qu'on a dépensée pour faire quatorze milles d'une route médiocre on aurait construit plus de trente milles d'une excellente route, où aucune côte n'aurait eu une inclinaison plus forte que 1 sur 40; cette dernière circonstance aurait économisé beaucoup de réparations et une force de traction considérable.

Britannique du Nord, j'aborderai un autre point qui, sans doute, a été souvent étudié mais qu'il est bon de mentionner ici.

En étudiant la partie aujourd'hui achevée des chemins de fer et sur lesquels les trains sont expédiés à grande vitesse, nous trouvons qu'elle se compose des parties suivantes : 1^o Deux surfaces unies parallèles et horizontales sur lesquelles passent les roues des chars; ces deux surfaces sont formées de lisses de fer reposant sur les traverses assujéties par des coussinets ou d'une autre façon; c'est ce qu'on appelle la "voie permanente" ou la "superstructure" de la route. 2^o Une couche de gravier ou de pierre cassée, ayant de quinze à trente pouces d'épaisseur immédiatement au-dessous des traverses en les emboîtant. C'est ce qu'on appelle "l'ensablement." 3^o Un terrassement nivelé et à rigole des deux côtés de la voie. On appelle cette surface le "niveau de formation," elle supporte l'ensablement, ainsi donc, en partant de la surface, nous avons :

- 1^o La voie permanente.
- 2^o L'ensablement.
- 3^o Le niveau de formation.

Les personnes qui ont étudié les différentes phases de la construction d'un chemin de fer, verront immédiatement que "le niveau de formation" ressemble beaucoup aux "routes ordinaires de terrassement" excepté qu'il est mieux nivelé et présente moins de courbes. Il s'en suit que le "niveau de formation" pourrait parfaitement servir de route ordinaire. Mais lorsqu'il est recouvert de "l'ensablement" il forme ce que nous avons appelé "la voie" qui même avant que la "superstructure" soit achevée ressemble beaucoup aux routes "sablées" ou "empierrées." Donc en intervertissant l'ordre ci-dessus et y substituant ces nouvelles dénominations, nous aurons :

- 1^o Une "route de terrassement," correspondant au "niveau de formation."
- 2^o Une "route sablée" ou "empierrée" correspondant avec "la voie."
- 3^o La "ligne ferrée."

Tel est précisément l'ordre dans lequel les principales voies de communications du Canada ont été formées, et bien que, généralement, chacune d'elles ont été construites indépendamment des autres, et ait nécessité des frais séparés pour arriver à un seul but, il est facile de voir comment, dans les nouveaux districts, on pourrait arriver au même résultat avec moins de dépenses. Une fois la ligne du chemin de fer tracée, les routes ordinaires (suivant ce tracé) pourraient servir jusqu'à la construction définitive de la voie ferrée. En procédant ainsi il est clair que la construction d'un chemin de fer coûterait beaucoup moins. Il faudrait sans doute quelquefois de nouveaux terrassements là où le sol est coupé par des ravins ou des collines, et des ponts plus solides sur les rivières, mais il n'y aurait plus de dépenses à faire pour achats de terrains, déblayage et abattis, et dans tous les endroits où la route se trouve naturellement nivelée il ne resterait plus à finir que la "superstructure."

SYSTEME DE VOIRIE POUR LES NOUVEAUX DISTRICTS.

BUT QUE L'ON SE PROPOSE ET SYSTEME FUTUR APPLICABLE AUX CHEMINS DE FER.

Il résulte des observations ci-dessus que le progrès des nouveaux districts et les dispositions nécessaires à leurs besoins sociaux et commerciaux, se trouveraient de beaucoup avancés par un bon arrangement préliminaire des diverses voies de communication à l'intérieur. Il est évident aussi que la meilleure manière de procéder en ménageant le plus possible le capital et la main-d'œuvre serait d'avoir toujours en vue, dans la construction des différentes routes, la construction du système définitif.

Le système proposé est graduel et semblable à celui qu'on vient de recommander; Il serait évidemment inexact de donner dès l'origine à chaque espèce de route le nom qu'elle devra avoir plus tard, les dénominations suivantes semblent préférables.

1° *Voie territoriale.*—Ces troncs de lignes destinées à desservir de vastes districts, peuvent être convertis par la suite, à mesure que la colonisation se développe et que les besoins du roulage augmentent, en autant de lignes de chemin de fer. Dans un système de “voie territoriale” on devra toujours éviter les courbes trop prononcées et choisir un terrain propice pour la construction d’une voie ferrée.

2° *Chemins de colonisation.*—Ces lignes d’une importance secondaire serviront d’abord à l’établissement des premiers colons, et pourront sans changement de direction, être converties en chemin sablés ou macadamisés.

3° *Chemins de concessions.*—Ces lignes de concessions sont les moins importantes, elles aboutissent aux précédentes et conduisent aux lots de terre. Ces chemins pourraient généralement couper les chemins de colonisation, et être tracés entre les différents blocs qui forment ordinairement la division de cantons.

Dans la disposition préliminaire des communications à l’intérieur d’un nouveau territoire, il serait nécessaire d’envisager la nature du roulage qui s’établira à mesure que le district deviendra habité. Dans cette observation, on pourra se guider sur la nature du sol, le climat, la position des nouveaux districts comparés avec ceux où la colonisation est déjà avancée. De cette façon on obtiendra une idée exacte du commerce futur du pays, et on saura par là quelles sortes de routes seront par la suite les plus nécessaires. La direction que devra prendre le roulage, au point de vue des intérêts nationaux ou politiques, servira à déterminer le tracé de ligne principal, et la nature de ce roulage indiquera le genre de route qu’on devra construire. Ceci est la première chose à considérer, car de là dépend la direction des lignes d’une moindre importance.

En supposant que la nature de la région à coloniser justifie la construction d’un chemin de fer à une certaine époque, la première chose à faire serait d’établir un système de “voie territoriale” entre les points les plus importants et dans la direction générale que le roulage devra prendre et qui sera déterminée préalablement. On devra apporter le plus grand soin dans le tracé d’un chemin territorial, surtout en ce qui concerne les courbes et les nivellements, de façon à ce que ce tracé offre par la suite, au point de vue du *génie civil*, le meilleur emplacement pour la construction d’un chemin de fer. Sous ce rapport, on rencontrerait de grandes difficultés, il ne faudra tenir compte ni des obstacles, ni des intérêts locaux, et aucune influence étrangère ne devra pouvoir changer la direction la plus avantageuse au point de vue de la science. De cette façon on déterminera la ligne principale de roulage de la façon la plus avantageuse pour les intérêts commerciaux du pays.

Il sera nécessaire ensuite de choisir à des intervalles convenables les meilleurs emplacements pour l’établissement des stations et des villages, de ces points on pourra tracer à droite et à gauche des “chemins de colonisation” construits avec le soin que nécessitent les routes sablées ou macadamisées, ces chemins de colonisation ainsi établis et adaptés à la nature des localités, en évitant les côtes trop raides, les ravins, les lacs, et les traverses inutiles de rivières, pourraient servir de lignes de repaire pour l’établissement des cantons; ces cantons seraient subdivisés comme à l’ordinaire, en blocs séparés pour des chemins de concession, rejoignant les chemins de colonisation.

Ce qui précède n’est qu’une simple esquisse d’un système qu’on pourrait adopter avec avantage dans les régions encore incultes. Il n’est pas nécessaire pour le moment d’entrer dans trop de détails, toutefois il est un point important qu’il est bon d’examiner. J’ai déjà parlé des difficultés apportées dans l’exploitation des chemins de fer par l’accumulation des neiges; * de plus, il sera bon de rappeler ici la nécessité de prendre des mesures pour assurer en tout temps l’approvisionnement de bois pour le chauffage, et les réparations générales.†

* Il est bien établi que le meilleur moyen de prévenir l’accumulation des neiges est de conserver des bois debout des deux côtés de la voie au-delà des clôtures. Il est rare que les trains soient arrêtés dans les parties boisées du pays par la neige qui se trouve toujours sur la voie en quantité assez petite pour ne causer aucune inconvénient. Les trains sont toujours arrêtés dans les régions découvertes où on a abattu tous les bois et où il ne reste rien, dans certaines positions exposées, pour prévenir l’accumulation des neiges.

† Dans les districts où il n’existe pas de charbon et où par conséquent le bois est le seul combustible, dans les parties surtout où l’absence de communications par eau rend plus difficile les moyens

Pour prévenir l'accumulation des neiges et assurer l'approvisionnement du bois, je proposerais de réserver le long de la route une "lisière" de forêt qui remplirait le double but désiré. La profondeur de cette lisière devrait être suffisante pour prévenir l'accumulation de la neige sur toute l'étendue de la ligne de roulage. Dans les parties découvertes du pays il serait bon, par conséquent, de songer à cultiver le bois sur des réserves conservées à cet effet des deux côtés de la route. Cela n'empêcherait pas comme de raison la chute ordinaire des neiges, mais l'emploi des chasse-neige en avant des locomotives suffirait alors pour en prévenir tous les inconvénients.

Ces réserves de bois le long du chemin territorial, diminueraient de beaucoup les difficultés de l'exploitation de la ligne pendant l'hiver, (*) assurerait l'approvisionnement de bois et faciliterait les réparations générales, il en résulterait un grand nombre d'avantages secondaires pour la construction et l'entretien ultérieur d'un chemin de fer; Le public voyageur y trouverait aussi des garanties de sûreté.

Les routes dans chaque section du pays aboutissant toutes à la ligne projetée de chemin de fer, couperaient les "chemins de colonisation" qu'ils relieraient aux stations, le roulage se concentrerait ainsi aux points, et aux points seulement où les traverses de chemin de fer seraient nécessaires. En outre, il n'y aurait point de "traverses privées" vu que les lots de terre seraient en entier d'un côté ou de l'autre, et se trouveraient séparés de la route par les réserves de bois. On retirerait de ces dispositions un triple avantage: facilités dans la construction, facilités d'entretien et garanties de sûreté. Dans la construction du chemin, il est évident qu'il ne faudrait ni points, ni croisements, ni barrières, ni d'enclos pour le bétail si ce n'est aux stations. Il ne serait point besoin non plus de traverses privées. Pour l'entretien on aurait les avantages correspondants, ces constructions toutes peu solides seraient aussi conservées, et on éviterait le danger fréquent qui résulte du passage des bestiaux sur la voie. La diminution du nombre des croisements serait une grande garantie pour la sûreté publique. Dans tous les pays nouvellement divisés pour la colonisation, comme le Canada, on ne peut éviter d'avoir au moins à chaque mille un croisement de routes, de sorte que sur cent milles de chemin de fer, 5,000 pieds linéaires de la ligne seraient exposés nuit et jour à être traversés dans le deux sens par des voitures, des piétons, et des bestiaux. Le nombre multiplié des enclos pour le bétail crée un autre source de danger. Ces enclos sont faits de poutres et exigent autant de bois que de petits ponts, ce qui augmenterait considérablement la quantité de bois nécessaire. Sur la totalité des chemins de fer du Canada on évalue à 20,000 pieds linéaires la longueur des

de transport, il serait bon de cultiver le bois en vue des besoins futurs. Dans quelques parties des Etats-Unis, on a déjà des difficultés à se procurer, à grands frais, des combustibles pour les chemins de fer et pour d'autres entreprises. En Canada, les chemins de fer consomment chaque année environ 300,000 cordes de bois; cette quantité représente la destruction annuelle de la forêt sur une étendue d'environ six mille acres. Dans toutes les régions septentrionales où on ne peut obtenir de charbon, il devient donc d'une haute importance politique de songer à la conservation des bois. Pour déterminer l'étendue de forêt nécessaire pour fournir permanentement la quantité voulue de bois, l'auteur de cet écrit, il y a quelques années, recommanda le moyen suivant. Il choisit une étendue de forêt de bois dur, il en sépara une portion rectangulaire, et sur cette portion il examina chaque arbre, il mesura la grosseur du tronc et des branches principales ainsi que la longueur des pousses annuelles; avec ces données il put déterminer la quantité de bois qui croit naturellement chaque année. Il trouva ainsi 60 pieds cubes de bois solide par acre, ce qui en tenant compte des interstices qui existent lorsque le bois est cordé représente environ les trois quarts d'une corde. Par conséquent, pour chaque corde de bois de chauffage il faudrait réserver annuellement un acre et un tiers de forêt.

En supposant que ce calcul soit exact, et en admettant qu'un chemin de fer faisant un trafic ordinaire consume annuellement 150 cordes de bois par mille de parcours il s'en suivrait que pour l'exploitation de chaque mille de chemin de fer il faudrait réserver tous les ans 200 acres de forêt. On démontrerait de la même façon que pour le renouvellement des traverses il faudrait réserver 40 acres par mille et 24 acres pour les réparations des clôtures. L'expérience a toutefois démontré que pour l'exploitation d'une ligne de chemin de fer et l'entretien du matériel roulant, il faut une réserve de 300 acres de forêt par mille de parcours. Une lisière s'étendant à un quart de mille des deux côtés de la route remplirait le but désiré.

(*) L'accumulation des neiges est la grande difficulté que présente l'exploitation des chemins de fer dans les latitudes septentrionales. Durant l'hiver de 1861-62, l'enlèvement de la neige sur les lignes canadiennes, a coûté des sommes considérables. L'accumulation s'est toujours produite là où le pays adjacent étaient complètement déboisés.

enclos pour le bétail, et ils sont à peu près aussi dangereux que des ponts de bois. En outre des croisements des chemins publics, il y a encore les traverses privées, c'est un autre danger considérable pour les compagnies de chemin de fer, car bien que ces traverses soient fermées des deux côtés par des barrières, elles restent souvent ouvertes par la mauvaise volonté ou la négligence des domestiques de ferme.*

Dans le système de voirie proposé pour les nouveaux districts, le chemin de fer une fois en voie d'exploitation serait complètement exempt de traverses privées, et les croisements des chemins publics n'auront lieu qu'aux stations, ce qui diminue considérablement le danger vu qu'à ces points la vitesse des trains est toujours ralentie.

Avant d'examiner comment le système de voirie proposé peut s'appliquer à la colonisation des vastes régions de l'Amérique Britannique, en vue d'établir par la suite une grande voie de communication jusqu'au Pacifique, je ferai observer qu'on soulève deux objections principales contre le système proposé.

Les frais d'arpentage et de division des terres pour la colonisation seraient beaucoup plus considérables qu'en suivant la méthode ordinaire. L'ancien système consiste à diviser le pays en lots rectangulaires sans se préoccuper du roulage futur et des communications actuelles, le nouveau système a un double objet. En outre de l'objet en vue dans l'ancien système, il a encore celui de rendre toutes les parties du pays accessibles dans le moins de temps et avec le moins de frais possible, en outre qu'il réalise tous les avantages permanents qu'on peut attendre. On objecte encore qu'en laissant des deux côtés de la route une lisière de bois, excepté aux stations, on la rend beaucoup moins agréable que si la terre cultivée avançait jusqu'à la route, des deux côtés. Cette objection a peut-être une certaine valeur, mais elle disparaît devant les avantages qu'en peut attendre de la conservation des bois des deux côtés de la ligne.

ROUTE DU PACIFIQUE.

PLANS DE CONSTRUCTION GRADUELLE.

Dans les observations précédentes on a essayé d'établir d'une façon aussi satisfaisante que possible les points suivants :

1° Le projet d'une grande route aboutissant au Pacifique date de l'époque de la première occupation du Canada, et les événements récents viennent en accroître l'importance.

2° Une ligne continue de chemin de fer combinée avec un télégraphe électrique est ce qui répondra toujours le mieux aux besoins du pays, et sera le plus avantageux aux intérêts de l'empire colonial comme voie de communication entre les deux océans.

3° Bien que le vaste projet d'un chemin de fer traversant le continent soit de la plus grande importance, cette importance au triple point de vue, commercial, stratégique et national, ne sera réalisé que si le chemin de fer traverse des régions où le commerce sera déjà suffisamment développé.

4° Dans l'état actuel du pays, on ne saurait prétendre achever immédiatement ce grand travail, vu que l'entretien d'une si vaste ligne sans un roulage suffisant serait trop considérable, et que la construction de ce chemin de fer doit être un ouvrage de temps.

"Une des sources les plus abondantes d'accidents est le grand nombre des traverses de rues, grands chemins, ou chemins de ferme au niveau de la voie ferrée. On en compte plus de huit mille, c'est-à-dire, en moyenne, trois par mille de chemin de fer en voie d'exploitation, et plus d'une traverse par mille de parcours. Il est probable que près de dix sur cent des accidents entraînant mort ou blessures sont dus à cette cause."

"L'entretien des cantonniers à ces traverses, et les réparations des dommages occasionnés par les collisions, entraînent des dépenses considérables."

"On admet généralement qu'il faut réduire le nombre des traverses qui se trouvent au niveau de la voie. Et on demande l'autorisation de changer les traverses qui se trouvent au niveau de la voie, toutes les fois que cela peut se faire sans nuire au passage des trains, et de façon à faire aboutir deux ou plusieurs routes à la même traverse; exiger aussi, toutes les fois que cela peut se faire sans de trop grands frais que les traverses passent sur ou dessous la voie.— Rapport du Bureau des Commissaires du chemin de fer à la Législature de l'Etat de New-York, 1856.

5° Le système de routes et de chemins de fer déjà établi dans le Canada a démontré les avantages qu'il y aurait à adopter un plan général de voirie pour la colonisation des nouveaux districts.

6° Qu'un projet comprenant comme résultat final l'achèvement des chemins de fer, avec des routes moins parfaites en attendant, et un système progressif de construction offre de nombreux avantages à la colonisation première et aux besoins à venir des nouveaux districts.

7° Le système proposé de l'établissement du système de voirie d'un nouveaux pays par degrés correspondants aux progrès du pays même est surtout applicable au cas dont il s'agit. Il serait bon à l'origine de tirer parti des cours d'eau naturels pour faciliter l'établissement des colons le long de la ligne et comme voies de communication temporaire, mais il ne faudrait pas faire des dépenses trop considérables en dehors du but final qu'on se propose. La première chose à faire serait d'établir un télégraphe électrique le long de la ligne du chemin de fer projeté; le télégraphe devrait être le précurseur des autres moyens de communication, il suffirait pour l'établir de tracer un simple sentier ou *portage* qui serait plus tard converti en une ligne de chemin de fer lorsque les ressources du pays seraient suffisamment développées.

Après avoir résumé ces observations, je vais indiquer les différentes phases des travaux.

La première chose à faire est de tracer ce que nous avons appelé la "route territoriale" entre les points principaux de la ligne. En commençant à l'extrémité ouest, ces points seraient probablement l'embouchure de la Rivière Fraser, ou le meilleur port qu'on pourrait trouver sur le Pacifique au-dessus du 49ème degré de latitude; le meilleur passage à travers les Montagnes Rocheuses en suivant la ligne de la "Région Fertile,"* à l'intérieur; le détour le plus sud du bras nord de la Rivière Saskatchewan; la meilleure traverse de la Rivière Rouge entre son confluent avec l'Assiniboine et l'extrémité sud du Lac Winnipeg; la meilleure traverse de la Rivière Winnipeg, près de l'extrémité nord du Lac des Bois; la courbe la plus nord de la rive du Lac Supérieur; la meilleure traverse de la Rivière des Français entre sa jonction avec le Lac Huron et le Lac Nippissing; et enfin, le point de jonction le plus avantageux avec le réseau actuel des chemins de fer Canadiens, à Outaouais, Peterborough ou Barrie, trois points qui sont reliés directement avec le chemin de fer Grand Tronc par des embranchements partant du sud de la ligne. Sur le tracé de la route territoriale qui ne pourrait être déterminé qu'à la suite d'une exploration minutieuse du pays, il faudrait ensuite déterminer les points d'où les chemins de colonisation devraient partir des deux côtés de la route en s'assurant si le sol est propice à la colonisation. Les chemins de colonisation une fois établis on songerait à la division en cantons.

Sitôt qu'une section de la route, avec ses embranchements, serait terminée, on pourrait y amener des colons. La route qu'on ouvrirait à travers les bois devrait avoir deux chaînes ou 150 pieds de large, afin de préserver les fils télégraphiques de la chute des arbres.

L'ouverture de la route donnerait immédiatement de l'ouvrage aux colons qui trouveraient ultérieurement dans les travaux d'améliorations de la même route les moyens de payer leurs terres et de faire vivre leurs familles jusqu'à ce que leurs propriétés produisent suffisamment. Dans la région des prairies, qui forme plus d'un tiers de la distance totale,

* Il existe une vaste contrée fertile, riche en cours d'eau, en bois et en pâturages, et baignée par le bras nord de la Saskatchewan et quelques-uns de ses affluents. C'est une continuation des prairies fertiles de la Rivière Rouge, qui comprend le bassin Est de l'Assiniboine et de la Rivière du Cerf Rouge, avec les hauteurs appelées Montagnes d'Amadou, Montagnes-à-la-Craie, etc.

"Il est de la plus haute importance pour les intérêts de l'Amérique Britannique du Nord, que cette région soit colonisée et cultivée à partir de quelques milles à l'Est du Lac des Bois jusqu'aux défilés des Montagnes Rocheuses, et toute ligne de communication qui la traversera ne tardera pas à être entretenue par les populations agricoles qui s'y établiront bientôt d'une extrémité à l'autre."

"Nulle part sur le continent Américain on ne trouve un sol plus riche et un climat plus avantageux. Le climat y est rigoureux pendant l'hiver, mais le grand nombre des cours d'eau qui s'y trouvent donnent une grande valeur à l'Amérique Britannique au sud du 54ème degré de latitude."

"Les ressources naturelles de la Région Fertile et du pays à l'Est, sont d'une grande valeur par elles-mêmes, mais elles prennent une importance considérable au point de vue d'une communication à travers le continent.—*Historique d'une expédition d'exploration au Canada: H. Y. Hind.*

on n'aurait pas à faire d'abattis. Mais aux deux extrémités de la ligne, les districts boisés et accidentés seraient de grands obstacles naturels à l'établissement d'une ligne télégraphique continue; ce travail quoique pénible et coûteux est cependant indispensable, et sans cela on ne saurait obtenir de résultats satisfaisants. C'est ce qui faudra surtout faire à l'est de la vallée de la Rivière Rouge afin que les colons puissent se rendre dans les plaines centrales, et en vue de la construction d'une ligne continue de télégraphe qui serait bientôt suivie d'une route pour les voitures, il serait nécessaire d'ouvrir aussi la ligne territoriale à travers la division de l'Ouest.

La "route territoriale" de la partie colonisée du Canada à la Rivière Rouge traverserait un pays encore imparfaitement exploré et, par suite, peu connu. Des explorations plus minutieuses d'une certaine partie du pays, exécutées par ordre du gouvernement canadien ont démontré qu'une large section, jusqu'alors considérée sans valeur, est très-propre à la colonisation et déjà en partie occupée. C'est ce qui fait présumer qu'au moins une portion des terrains sur les sections encore inexplorées de la ligne, est propre à la culture.

Commencer à une des extrémités de la route et étendre par degrés les établissements au nord et à l'ouest serait peut-être un mode d'opérer trop lent en vue de l'importance d'avoir une communication à l'intérieur. Il serait donc mieux de commencer à plusieurs points intermédiaires accessibles par eau en partant des Lacs Huron et Supérieur, et de procéder par opérations simultanées. En consultant la carte, on voit qu'il existe des points remplissant ces conditions et séparés entre eux par une distance variant de 50 à 90 milles. En les prenant pour bases, on pourrait ouvrir la route simultanément dans les deux directions, et former des établissements partout où le terrain serait avantageux. Les défrichements pénétrant de plus en plus dans la forêt, à droite et à gauche de la ligne préalablement tracée, le pays se trouverait traversé par des chemins d'une extrémité à l'autre; en procédant de la même façon dans la division ouest on pourrait alors construire une ligne continue de télégraphe.

L'importance majeure d'une ligne télégraphique s'étendant d'une colonie à l'autre, est entièrement hors de doute, même dès les débuts de la colonisation; et cette ligne coïncidant avec le chemin des voitures qui devra devenir plus tard la voie ferrée, serait toujours à même de rendre tous les services dont elle est susceptible.

En même temps que la ligne territoriale traversant la division Est deviendrait bientôt une route pour les voitures, grâce au travail des colons et aux octrois d'argent faits en temps convenable, il est probable qu'on pourrait utiliser pour pénétrer à l'intérieur pendant l'été la route des canots du Lac Supérieur à la Rivière Rouge. De plus, pour développer la colonisation de la plaine centrale ainsi que celle des autres points de la ligne, il serait probablement avantageux de faire certaines dépenses pour améliorer les routes, mais, pour les raisons que j'ai déjà données, je crois qu'il serait prudent de limiter les dépenses à la ligne qui devra plus tard devenir la voie de communication principale à travers le pays.

Les dépenses et travaux annuels sur la ligne territoriale à mesure que la colonisation du pays avancerait, en auraient bien vite fait une route sur laquelle il serait facile de voyager avec rapidité, et qui suffirait à tous les besoins du transport d'un point à un autre jusqu'à ce que le développement du trafic permette d'établir une ligne de communication à vapeur. A ce moment, il faudrait peu de dépenses pour convertir la ligne en un chemin de fer en supposant qu'on ait tracé le chemin territorial avec soin, et exécuté consciencieusement les travaux dans leurs différentes phases. Il est probable que les quatre-cinquièmes au moins de la ligne pourraient être convertis en chemin de fer, en terminant la superstructure et en plaçant des traverses et des lisses sur la voie sablée ou macadamisée. A d'autres points on aurait à construire des ponts et à opérer des nivellements.

Je ne saurais donner ici une idée du montant que coûtera l'entreprise ainsi conduite, car on ne sait encore que peu de chose des sections les plus importantes de la route, et beaucoup dépend d'une foule de détails qu'il est impossible de préciser. Je puis, toutefois, donner un exemple de la manière générale de procéder; en supposant qu'une partie du coût de construction de la ligne, sinon le tout, puisse être couverte par la vente des terres, il serait nécessaire que le gouvernement impérial ou le gouvernement colonial octroyât d'avance les fonds requis pour les opérations préliminaires. Ce serait peut-être la meilleure façon de suffire aux dépenses préliminaires jusqu'à l'achèvement de la ligne continue de télégraphe qui reliera entre elles les petites colonies qui se formeront le long de la route.

Toutes ces dépenses pourraient être portées au compte du revenu territorial de la région où on établira la route, revenu qui ne commencerait à augmenter que du moment où les terres seraient devenues accessibles et productives.

On a vu plus haut que le succès du chemin de fer du Pacifique dépend de la possibilité d'introduire un nombre suffisant de colons dans le pays traversé par la ligne. Si la population doit déterminer l'époque de l'ouverture du chemin de fer, elle peut aussi servir de base pour régler les dépenses préliminaires annuelles. Supposons que la moyenne de la population soit de 100,000 mille âmes * et qu'on dépense chaque année une piastre par chaque habitant, voici, dans ces conditions, quel sera le développement graduel de l'entreprise :

1°. Dans l'espace de trois à quatre ans, en outre des frais d'exploration, on pourra tracer toute la ligne territoriale ; les districts boisés qui comprennent une étendue de plus de 1400 milles, pourront être déblayés à une largeur de deux chaînes ; enfin, on pourra construire une ligne continue de télégraphe du Canada à la Rivière Frazer.

2°. Deux ans plus tard, on pourra avoir sur toute la ligne une route praticable pour les voitures.†

3°. En outre de cette route, on pourrait construire dans l'ordre suivant des chemins macadamisés très supérieurs.

(1) D'ici à neuf ans, du Lac Supérieur à la Rivière Rouge, distance de 400 milles.

(2) D'ici à onze ans, de l'embouchure de la Rivière Fraser aux Montagnes Rocheuses, distance de 400 milles.

(3) D'ici à quatorze ans, des établissements du Canada au Lac Supérieur, distance de 650 milles.

(4) D'ici à dix-sept ans, de la Rivière Rouge aux Montagnes Rocheuses, distance de 800 milles.

Ainsi, avec la faible dépense annuelle d'une piastre par colon, on aurait dans moins de quatre ans une ligne de télégraphe, et dans treize ans une bonne route macadamisée sur tout le parcours. Il resterait alors à construire le chemin de fer qui se trouverait ainsi déjà avancé. En vue du roulage alors existant, et de l'économie dans la construction, il pourrait être construit par section, et aux risques de compagnies particulières, ou de toute autre façon convenable.

Je ne prétends pas que l'exposé précédent indique le meilleur ordre à suivre dans les travaux. J'ai seulement voulu démontrer que l'entreprise peut se réaliser au moyen d'une faible dépense annuelle. Il serait possible que le développement du commerce permit de convertir bientôt en chemin de fer telle ou telle section de la ligne ;—la première de ces sections pourrait être, par exemple, celle qui s'étend entre le Lac Supérieur et la Rivière Rouge, et sur cette portion le changement pourra toujours se faire sans difficulté dès que les besoins du commerce l'exigeront. L'ordre à suivre n'est pas important, mais une partie essentielle du système est de faire chaque partie des travaux en vue de l'achèvement définitif, et, soit qu'on dépense mille ou cent mille piastres, d'appliquer cette somme de la façon la plus avantageuse et conformément à un plan bien étudié ; l'objet principal est d'obtenir le plus d'avantages possibles en dépensant le moins possible.

Je crains que ce système progressif ne satisfasse point les esprits impatientes, ceux qui voudraient la construction de la ligne, sans tenir compte, des difficultés et des risques auxquelles la province s'exposerait ainsi cependant il en est un grand nombre qui se rappelant que :

* Aux Etats-Unis, pays qui ressemble plus que toute autre à celui dont il s'agit, la population est d'environ 1000 habitants par mille de chemin de fer en exploitation. On ne peut s'attendre à ce qu'une ligne de chemin de fer traversant l'Amérique du Nord, puisse être exploitée avantageusement avec une population d'un chiffre moindre. La longueur de la ligne sera probablement de 2000 à 2500 milles, par suite la population devra être de deux à deux millions et demi. En supposant une augmentation annuelle de 100,000, il faudrait 20 ou 25 ans pour atteindre le chiffre requis.

† Cette route serait un chemin ordinaire terrassé sur la surface naturelle du sol, excepté dans les endroits où il serait nécessaire d'opérer des nivellements et de faire des rigoles. Elle ressemblerait aux chemins de colonisation ouverts à si peu de frais par le gouvernement Canadien, dans le pays fertile entre le Lac Huron et l'Outaouais. Depuis 4 ou 5 ans, on a ouvert environ 500 milles de ces chemins qui ont coûté environ \$250,000.

“ Rien ne sert de courir,”
“ Il faut partir à temps,”

comme il est dit dans la fable de la “TORTUE,” verront bien qu’un progrès lent mais régulier amènera des résultats plus avantageux qu’une action précipitée en vue d’un achèvement trop rapide. Toutefois, en réfléchissant, il est difficile de croire qu’on puisse arriver à admettre un choix entre les deux manières de procéder. La grande route qu’on se propose d’ouvrir comprendra au moins 45 degrés de longitude, et sera égale en longueur à un huitième d’un cercle méridien faisant le tour du globe; cette entreprise est donc gigantesque et si on songe en outre qu’il s’agit d’ouvrir à la civilisation la moitié encore sauvage de tout un continent, on admettra que cette œuvre demandera un temps considérable. Pour l’achever dans un quart de siècle, il faudrait construire en moyenne 100 milles de chemins de fer et établir 100,000 milles émigrants par année. Un quart de siècle est une période assez courte dans l’histoire d’un pays—la moitié de ce temps s’est écoulée depuis qu’on a commencé les premiers chemins de fer canadiens—et plusieurs personnes reconnaissent aujourd’hui qu’il eut été mieux de ne construire que la moitié des lignes actuellement ouvertes.

En vue d’une œuvre aussi colossale, et de l’état actuel du pays qui s’oppose à ce qu’on la traite comme une entreprise commerciale ordinaire, j’ose espérer que le plan dont j’ai essayé de donner une idée, pourrait former la base d’un système recommandable sous plus d’un rapport, et qu’on pourrait avantageusement adopter pour ouvrir une vaste voie de communication traversant le territoire encore inhabité qui s’étend du Canada à la Colombie Anglaise.

APPENDICE B.—Un aperçu historique de la fondation et du développement de la colonie de la Rivière Rouge jusqu'à ce jour, accompagnait le document, mais il n'a pas été jugé nécessaire de l'imprimer pour l'usage des membres de la législature.

No. 84.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, datée le 16 avril 1863, demandant copies de toutes entrées faites en faveur du comté de Bonaventure, dans un livre tenu dans le département des travaux publics, ayant pour titre "votes et estimés pour l'année 1862."

Par ordre,

J. O. BUREAU
Secrétaire.

Secrétariat,
27 avril 1863.

No. 85.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, datée du 20 avril 1863, demandant copies de tous les documents au sujet de la translation de la cour de circuit de Thurso à Papineauville, comté d'Outaouais.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
27 avril 1863.

No. 86.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, datée le 20 avril 1863, demandant copie du rapport de Peter McLauren, écr., arpenteur, fait en 1861, touchant le drainage de Roxborough, et le marais de Cambridge, avec tous documents, estimations et correspondances s'y rattachant, de l'année précédente ou de la subséquente.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
27 avril 1863.

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

No. 87.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, datée du 22 avril 1863, demandant copie de la correspondance entre le gouvernement impérial et le gouvernement provincial, et de toutes pétitions et mémoires présentés à Sa Majesté et à Son Excellence le Gouverneur-Général, au sujet du bill intitulé: "Acte pour incorporer la compagnie de passage d'eau par bateau à vapeur de New Edinburgh et Waterloo," qui a été réservé pour la signification du bon plaisir de Sa Majesté durant la dernière session.

Par ordre, J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
27 avril 1863.

No. 88.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, datée du 20 avril 1863, pour un état relatif aux chemins d'York, indiquant les noms des personnes qui constituent la compagnie des chemins d'York, les sommes payées par la dite compagnie à compte du prix d'achat et de l'intérêt sur icelui; le montant maintenant dû au gouvernement sur le principal et l'intérêt, s'il en est; et copie de tous ordres en conseil relatifs aux dits chemins.

Par ordre, J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
27 avril 1863.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Honorable Assemblée Législative, en date du 13 avril 1863, demandant copie de la commission instituant des commissaires pour s'enquérir des accusations portées contre A. M. Delisle et W. H. Bréhaut, et des papiers qui s'y rattachent.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

SECRETARIAT,
Québec, 28 avril 1863.

OGDENSBURGH, ETAT DE NEW-YORK, E. U.,
19 décembre 1862.

A Son Excellence, le Très-Honorable CHARLES STANLEY, Vicomte MONCK,
Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, &c.

La plainte de Charles M. Delisle, de la ville de Montréal, aujourd'hui domicilié aux Etats-Unis,

EXPOSE RESPECTUEUSEMENT :

Que votre plaignant a été employé plusieurs années comme premier commis du magistrat de police de Montréal ; que durant tout ce temps, il a joui de l'estime et de la confiance de ses supérieurs et du public en général ; qu'il s'est toujours acquitté de ses devoirs à la parfaite satisfaction du gouvernement et de chacun, et que jusqu'au 7 décembre 1861, sa conduite et son caractère avaient toujours été irréprochables ; s'étant rendu coupable d'une infraction aux lois du pays, il a dû chercher un refuge aux Etats-Unis ;

Que dans la soirée du 10 décembre 1861, Charles Edouard Schiller, assistant-greffier de la paix pour le district de Montréal, vint me trouver à Rouse's Point et qu'il me dit qu'il avait été dépêché pour me dire qu'Alexandre Maurice Delisle avait entrepris et promis de régler mes affaires, afin que je pus revenir chez moi dans ma famille, mais que pour cela, le plaignant devait lui donner une procuration pour autoriser le dit A. M. Delisle à retirer son (le plaignant) salaire du gouvernement par les mains de C. J. Coursol, écr., pour le temps et l'espace de cinq années consécutives, pour le garantir (A. M. Delisle) de ses déboursés ;

Que de plus, le dit plaignant devait remettre tout l'argent qu'il (le plaignant) avait en sa possession—Schiller lui promettant que tout cet argent serait appliqué au règlement de ses (du plaignant) affaires ; que le plaignant consentit alors la procuration à A. M. Delisle, laquelle procuration était de l'écriture de W. H. Bréhaut, écr.

Le plaignant, expose en outre, qu'il donna et remit au dit Schiller, la dite procuration ainsi que \$500 devant être appliquées comme il le lui avait promis; que le matin suivant, le dit Schiller se sépara du plaignant, avec l'entente expresse et promesse de sa part, que du moment où il arriverait à Montréal son affaire (au plaignant) serait réglée par lui (Schiller) et le dit A. M. Delisle, et qu'alors il (le plaignant) pourrait retourner chez lui; que bieu que le plaignant ait consenti à toutes les propositions et conditions du dit Schiller et de A. M. Delisle; cependant son affaire n'a pas été réglée, qu'on l'a laissé aux Etats-Unis et qu'on refuse de lui donner crédit pour les \$500 qu'ils (Schiller et A. M. Delisle) lui ont fait donner;

Que le plaignant ayant eu, depuis plusieurs années, occasion de voir ce qui se faisait dans le département du greffier de la paix de Montréal, il peut prouver par des preuves irrécusables, et écrites et verbales, que les officiers publics de ce département (et même tout dernièrement) ont, au moyen de faux rapports et états, de faux noms et de faux prétextes, obtenu frauduleusement des sommes d'argent considérables du gouvernement; que de plus, l'un d'eux a détourné de l'argent du gouvernement; qu'ils ont effectué des fraudes considérables en frais de poste; qu'une partie de la papeterie du gouvernement dans leurs bureaux a été vendue à une autre personne, que quelques uns des effets volés non réclamés ont été pris, enlevés et devenus la propriété de l'un des officiers (l'assistant);

Qu'une partie de la papeterie appartenant au gouvernement, livres de blancs, papier, encre, etc., a servi aux besoins des enfants de ces employés qui fréquentent les écoles;

Qu'ils ont spéculé avec les fonds du gouvernement, en retirant £125 par année, pour payer un commis qui ne recevait en réalité que £60, et qu'ils se partageaient le reste;

Que C. E. Schiller, en sa qualité de surintendant des témoins de la couronne, a, pendant plusieurs années, obtenu frauduleusement, sous de faux prétextes, de fortes sommes d'argent du gouvernement, en surchargeant les frais de signification des *subpoenas*, ou ordres de comparaître;

Que le dit Schiller s'est rendu coupable de parjure chaque fois qu'il a attesté ses comptes sous serment; que le dit Schiller a volé au gouvernement de £125 à £150 par année depuis nombre d'années passées; que le plaignant peut prouver plusieurs autres fraudes commises par le département, en aucun temps que Votre Excellence pourra le requérir de le faire; que le plaignant demande humblement qu'il soit institué une commission pour s'enquérir de sa plainte et que justice soit faite.

(Signé,)

CHARLES M. DELISLE.

(Vaie copie.)

P. R. LAFRENAYE,	} Commissaires.
M. DOHERTY.	

A. M. Delisle, écuyer, etc., etc.,	}
Montréal	
W. H. Bréhaut, écuyer,	
Greffier de la paix, Montréal.	

SECRETARIAT PROVINCIAL,

Québec, 27 janvier 1863.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe copie d'une lettre de Charles M. Delisle, écuyer, dans laquelle sont formulées des plaintes contre vous. Je vous prierais en même temps de vouloir bien rédiger, pour qu'elles soient soumises à Son Excellence le gouverneur-général, les observations que vous pouvez avoir à faire à ce sujet.

Un prompt réponse obligera.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

E. PARENT.

(Vrais copie.)

P. R. LAFRENAYE,	}
M. DOHERTY.	

GREFFE DE LA PAIX,

Montréal, le 29 janvier 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 courant, accompagnée de la copie d'une lettre de Charles M. Delisle, écuyer, dans laquelle sont formulées des plaintes contre moi et d'autres affaires du bureau de la paix, et m'invitant à rédiger, pour qu'elles soient soumises à Son Excellence le gouverneur-général, les observations que je puis avoir à faire à ce sujet.

Me conformant à cette invitation, je vous dirai d'abord, que les faits que l'auteur de cette lettre prétend avoir eu lieu au greffe de la paix et dont il se sert pour m'accuser, sont entièrement controuvés, quelques-uns sont d'un caractère personnel et ne sauraient s'appliquer à moi, ceux d'un caractère général et qui ont trait à mon département ne mériteraient qu'une dénégation sommaire; mais, puisqu'ils sont détaillés et concernent le département dont je suis le chef, je crois devoir expédier, aujourd'hui même, à l'honorable procureur-général et à l'honorable solliciteur-général, les registres et états indiquant les deniers reçus à ce bureau et la manière dont on en a disposé. C'est dans ces documents que vous trouverez la dénégation des faits avancés.

Je déclare complètement fausse, l'accusation d'avoir employé la papeterie du gouvernement pour l'éducation des enfants, et celle d'avoir spéculé sur le salaire d'un employé; je suis prêt à fournir des pièces justificatives et des certificats faisant foi du paiement complet des traitements de tous les employés.

La seule partie de la communication de M. C. M. Delisle ayant trait spécialement à moi, savoir: la rédaction d'une procuration qu'il dit avoir signée, demande quelques explications. Lorsqu'il se fut soustrait aux poursuites de la justice, le 7 décembre 1861, son frère, M. Alexandre M. Delisle, alors mon collègue au greffe, me pria d'avoir la bonté d'écrire une procuration pour lui, me donnant pour raison qu'il était lui-même incapable de la rédiger pour le moment, tant il était affecté par les faux répétés, les vols et la conduite honteuse de son frère. Il ajoutait que, par égard pour sa famille, il désirait le faire sortir, s'il était possible, des difficultés dans lesquelles il s'était placé.

Je me rendis à la demande de mon collègue; j'en aurais fait autant pour tout autre de mes amis, et je ne saurais être responsable de l'usage qu'on a fait ensuite de ce document que je ne pourrais contester et dans lequel je n'étais nullement concerné.

Si d'autres explications plus détaillées étaient nécessaires, je serai toujours heureux de les donner.

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

(Signé,)

W. H. BREHAUT,
Greffier-adjoint de la paix.

ETIENNE PARENT, écr.,

Assistant-secrétaire, Québec,

(Vraie copie,)

P. R. LAFREYNE,
M. DOHERTY. }

Commissaires.

MONTREAL, le 2 février 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 du mois dernier, accompagnée de la copie d'une lettre de M. Charles Delisle, contre les greffiers de la paix de Montréal, les accusant de fraudes au détriment du gouvernement; vous m'invitez en même temps à vous soumettre les observations que je puis avoir à faire à ce sujet.

J'ai, depuis quelque temps, cessé d'appartenir au bureau en question; mais, en mon nom et en celui du greffe de la paix tant que j'en ai fait partie, je dois affirmer que les accusations ne sont nullement fondées. Je regrette d'avoir à ajouter que M. Charles Delisle n'est qu'un criminel échappé à la justice, et dont les assertions ne sauraient avoir aucun

poids. Mais si le gouvernement y attache quelque importance et désire vérifier les accusations portées, je serai toujours prêt à aider et faciliter l'enquête la plus complète:

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 Votre obéissant serviteur,
 (Signé,) A. M. DELISLE.

ETIENNE PARENT, écuyer,
 Assistant-secrétaire, Québec.
 (Vraie copie.)

P. R. LAFREYAYE, }
 M. DOHERTY. } Commissaires.

PROVINCE }
 du } [L. S.]
 Canada. }

Par Son Excellence le très-honorable CHARLES STANLEY, Vicomte MONCK, Baron MONCK, de Ballytrammon, dans le comté de Wexford, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord et Capitaine Général et Gouverneur-en-Chef dans et sur les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, et Vice-Amiral d'icelles, etc., etc., etc.

A tous ceux qui ces présentes verront, ou qu'elles pourront concerner—SALUT :

CONSIDÉRANT que certaines accusations de malversation ont été portées contre les ci-devant greffiers-adjoints de la paix et greffier de la couronne à Montréal, messieurs Delisle et Bréhaut, et leur adjoint, M. Charles Schiller ; et considérant qu'il a été jugé convenable que les accusations ainsi portées soient examinées à fond, et qu'une enquête sérieuse soit faite sur l'organisation de ces bureaux ;

SACHEZ DONC MAINTENANT qu'en vertu et conformément aux dispositions du treizième chapitre des statuts refondus du Canada, intitulé : " Acte concernant les enquêtes relatives aux affaires publiques, et les avis officiels," par l'autorité qui m'y est conféré et par et de l'avis et du consentement du conseil exécutif de Sa Majesté pour la dite province, j'ai nommé, constitué et choisi, et par ces présentes, je nomme, constitue et choisis Pierre Richard Lafrenaye et Marcus Doherty, écuyers, de la cité de Montréal, dans le district de Montréal, pour être commissaires pour s'enquérir des accusations ainsi portées contre les fonctionnaires susdits, et pour s'enquérir aussi de l'organisation de ces bureaux ;

Et par les présentes je les autorise et leur confère le pouvoir, à eux les dits Pierre Richard Lafrenaye et Marcus Doherty, comme tels commissaires, à assigner devant eux toute personne ou témoins, et à les contraindre à rendre témoignage sous serment, de vive voix ou par écrit, (ou à affirmer solennellement, si les parties ont droit d'affirmer en matières civiles), et à produire les documents et clauses que les dits Pierre Richard Lafrenaye et Marcus Doherty jugeront nécessaires pour la parfaite investigation des matières et choses susdites ;

Auront et posséderont la dite charge de commissaires, pour les fins susdites, les dits Pierre Richard Lafrenaye et Marcus Doherty, durant notre bon plaisir ; et je requiers par les présentes que les dits commissaires fassent rapport du résultat de l'enquête ci-dessus mentionnée, avec toute la diligence convenable, au gouverneur de la dite province pour le temps d'alors.

DONNÉ sous mon seing et sceau d'armes, à Québec, dans la dite province, ce dix-huitième jour de février de l'an de grâce mil huit cent soixante-trois, et dans la vingt-sixième année du règne de Sa Majesté.

(Signé,) E. PARENT,
 Assistant-secrétaire.

(Signé,) MONCK.

SECRETARIAT PROVINCIAL,
Québec, 25 février 1863.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous transmettre la commission ci-jointe, vous autorisant à vous enquérir des accusations de malversation portées contre le ci-devant greffier de la paix et le greffier de la couronne, et leur député, à Montréal, en vous priant, de la part de Son Excellence le gouverneur-général, de mettre toute la diligence possible dans la poursuite de cette enquête.

Je vous transmets en même temps, les papiers en la possession du gouvernement se rapportant à cette affaire, lesquels vous voudrez bien renvoyer avec votre rapport.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) E. PARENT.

P. R. LAFRENAYE et
MARCUS DOHERTY, écuyers.
Avocats, Montréal.

MONTREAL, 4 mars 1863.

L'honorable L. V. Sicotte,
Procureur-général, B.-C.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de la commission nous nommant pour faire une enquête sur certaines accusations de malversation portées contre le ci-devant greffier conjoint de la paix et le greffier de la couronne, et leur député, à Montréal, ainsi que plusieurs documents qui s'y rattachent.

En l'absence de toute instruction à cet égard, nous prenons la liberté de vous demander si nous sommes autorisés à employer les services d'un greffier dans l'accomplissement de nos devoirs en vertu de la dite commission, et dans ce cas, quelle rémunération par jour ou autrement nous sommes autorisés à offrir à ce dernier.

Nous aimerions à savoir aussi, si l'on désire que les procédures devant la commission soient formellement dirigées par conseil de la part du gouvernement.

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

(Signé,) P. R. LAFRENAYE, } Commissaires.
M. DOHERTY. }

SECRETARIAT PROVINCIAL,
Québec, 6 mars 1863.

MESSIEURS,—En réponse à votre lettre du 4 courant à l'honorable M. Sicotte, procureur-général, Bas-Canada, renvoyée à ce département, j'ai l'honneur de vous dire, par ordre de Son Excellence le gouverneur-général, que vous pouvez employer un greffier si vous pensez que sans cette aide vous ne pouvez remplir convenablement vos devoirs. La rémunération de ce clerc ne devrait pas être de plus de \$2 (deux piastres) *par jour*, car cette rémunération paraît amplement suffisante.

Si, après avoir commencé à remplir les devoirs de votre charge, vous êtes d'opinion que l'intérêt public exige que les procédures faites devant vous devraient être formellement dirigées par conseil de la part du gouvernement, cette demande, lorsque vous la ferez, sera alors examinée ainsi que les raisons que vous apporterez à l'appui.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,) E. PARENT.

Messrs. P. R. LAFRENAYE et
M. DOHERTY, etc., etc.,
Commissaires, Montréal.

RETURN

To an Address of the Honorable the Legislative Assembly, dated 13th April, 1863, for information respecting Collocations and Ratifications, &c., in Districts of Quebec and Montreal,

By Command.

J. O. BUREAU,

Secretary.

SECRETARY'S OFFICE,

28th April, 1863.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Honorable Assemblée Législative, en date du 13 avril 1863, demandant certains renseignements sur les collocations et ratifications, etc., dans les districts de Québec et de Montréal.

Par ordre.

J. O. BUREAU,

Secrétaire.

SECRETARIAT,

Le 28 avril 1863.

CERTIFICATES OF REGISTRARS filed in 1861, in cases other than those for Ratification of Title.

CERTIFICATS DE REGISTRATEURS produits en 1861, dans les causes autres que celles pour ratification de titre.

No. of Cause.	NAMES OF PARTIES.				
No. des causes	NOMS DES PARTIES.				
			£	s.	d.
19	Dion	Corrigan.....	4	7	6
20	Wall	Murphy	3	12	0
25	Langlois.....	Langlois.....	3	4	0
54	City Building Society	Atkins.....	4	16	9
55	Thibaudeau	Esnouf	1	4	6
64	Langlois	Price	3	4	0
72	City Building Society.....	Drolet.....	1	3	3
93	Langlois	Denis.....	3	19	0
97	Routier	Fraser	0	18	0
101	Plante.....	Demers	2	4	6
115	Hall.....	Wurtele.....	1	2	9
122	Larue	Cullen	1	10	0
123	Pelletier	Garent.....	0	10	6
124	Stuart	Lee	1	18	6
163	Thompson	Fortin	1	2	6
178	Bergeron	Breton	0	16	6
324	Frenette	Viger	0	4	6
373	Lenfesty	Leblanc, (no charge, Bellechasse).....			
391	Boivin	Beaubien	1	5	0
395	Hop. Genl.....	Valin	2	2	0
428	Supple	Forrest	5	12	9
428	do	Do (amended, no charge.)			
431	Boivin.....	Compeau.....	3	14	3
449	Breton	Lessard	1	4	6
452	Lortie	Bourré	3	13	3
456	Grenier	O'Sullivan	1	0	0
471	Girard	Stuart	0	4	6
488	Plamondon.....	Sauvageau	8	2	7
492	Rodier.....	Bernard	1	6	6
535	Bank of Montreal	Tremain	5	10	0
581	Routier	Langlois.....	2	1	3
585	Loury	McCrea, (no charge)			
585	do	Do	4	2	0
627	Gagné.....	Richard	1	12	3
631	People's Building Society.....	Page	2	10	0
651	Chabot	Garent.....	2	5	0
671	Larivière	Boivin	1	18	9
675	Langlois.....	Cimon	0	9	7½
696	Blake	Panet	8	7	6
704	Duchesnay.....	Maher	6	5	7
756	Marois	Bernier	15	6	2
765	Girouard	Roy	2	12	6
796	Brown	Tremain	5	12	0
802	Tessier	Boivin	2	16	0
804	Lemoine.....	Martineau	3	2	0
830	Suzor	Corbin	1	5	0
840	Ross	Bignell	6	15	0
840	do	Do	3	10	0
876	Little.....	Talbot	3	5	9
943	U. Building Society.....	Angers	2	8	9
992	Deblois	Leclerc	2	13	0
996	Lloyd	Delamarre	4	1	6
1029	Adams	Buckley	4	0	0
1081	Girard	Fleury	0	6	10½
1086	Regina	Lee	3	0	6
1097	Rooke	Dawson	0	18	0
1097	Quebec Building Society.....	Atkins.....	1	12	9
1102	Gaulin	Vallières.....	1	7	9
1107	Hunt	Cannon	3	0	0
1108	Fiset	Lapointe.....	4	14	7½
1113	Evans	Nesbitt	4	4	9
1184	Paradis.....	Levesque	1	15	6

CERTIFICATES OF REGISTRARS filed in 1861, in cases other than those for Ratification of Title.

CERTIFICATS DES REGISTRATERUS produits en 1861, dans les causes autres que celles pour ratification de titre.

No. of Cause.	NAMES OF PARTIES.				
No. des causes	NOMS DES PARTIES.				
			£	s.	d.
1210	McBlain	Hall.....	1	8	9
1210	do	do	5	18	9
1227	Carbonneau	Bégin	3	0	0
1240	Chabot	Barras.....	0	12	3
1255	Huot.....	Lavoie.....	0	10	6
1311	City Building Society	Blondeau	0	16	0
1311	do	do	7	5	6
1322	Belleau	Boucher	1	5	6
1327	Frémont	Octeau	1	12	0
1327	do	do	1	16	9
1486	Hamelin	Delisle.....	5	6	6
1487	Frémont	Bilodeau	0	14	9
1490	Hop. Genl	Jobin.....	1	0	6
1517	Hewitt.....	Lenfesty	1	1	6
1769	Morgan.....	Bailey	1	8	0
1808	Noad	Bouchard	3	11	0
1852	Quebec Building Society.....	Smith	4	13	9
1925	do	Jones	3	15	9
1935	Nintean.....	Tremain	2	10	0
2036	Roy	Piton.....	2	0	9
2073	Langlois.....	Walton	1	14	0
			£	229	16 8½

FISET & BURROUGHS,
P. S. C.

PROTHONOTARY'S OFFICE,
Quebec, 24th April, 1863.

CERTIFICATES filed in 1861, in cases of Ratification of Title.

CERTIFICATS produits en 1861, dans les causes de ratification de titre.

No. of Cause.	NAMES OF PARTIES.				
No. des causes	NOMS DES PARTIES.				
			£	s.	d.
187	Exparte.....	Henry	2	0	0
234	do	Cloutier.....	10	4	6
1058	do	Quebec Bank.....	2	1	0
1286	do	Bowen	5	7	6
2005	do	Cannolly.....	5	7	6
2005	do	do (no charge) .....	.....	
2009	do	Gibb	3	0	0
			£	28	0 6

FISET & BURROUGHS,
P. S. C.

PROTHONOTARY'S OFFICE,
Quebec, 24th April, 1863.

RECAPITU

Number of Certificates filed in 1862.....
 (Nombre de Certificats produits en 1862).....
 Total Costs of Certificates£448 8s. 0d.
 (Frais totaux de Certificats).....£448 8s. 0d.
 Number of Hypotheses contained in Certificates
 (Nombre d'Hypothèques contenues dans les Certificats).....
 Collocations and Claims in Certificates :
 (Collocations et réclamations portées aux Certificats :)

	Coll'ns.	Claims. Demandes.
Allowed (Accordées).....	27	
Disallowed (Refusées).....	17	19
Renounced to (Abandonnées).....		11

Number of persons collocated or number of collocations.....
 (Nombre de personnes colloquées, ou nombre de collocations).....
 Number of Contestations of Distributions.....
 (Nombre de Contestations de Distribution).....
 do of Certificates.....
 do de Certificats.....
 Costs of setting aside Claims in Certificates on 12 Contestations, allowed and paid sur la masse.....
 (Frais du rejet des réclamations portées aux certificats sur 12 contestations, accordées et payées sur la masse)
 New Reports of Distribution
 (Nouveaux rapports de distribution).....
 Number of Oppositions filed.....
 (Nombre d'Oppositions produites).....
 Total Costs of Oppositions
 (Frais totaux des oppositions).....

Comparative Statement between
 (Etat comparatif entre

Number of Certificates of Registrar filed in..... (Nombre de certificats de régistrateur produits en).....	1861
Costs of do Frais de do).....	
Number of do filed in Nombre de do produits en).....	1862
Costs of do Frais de do).....	
Contestations of Distribution in 1858 in 21 cases (Contestations de distribution en 1858 dans 21 causes).....	23
do 1859 10 do	18
do 1860 14 do	21
do 1861 11 do	11
do 1862 8 do	10
	83

L A T I O N .

In cases other than Rat'n of Title. (Dans les causes autres que pour Ratification de Titre.)		—		In cases of Ratification of Title. (Dans les causes de Ratification de Titre.)	
	\$ cts.				\$ cts.
105				8	
	1,793 60	£27 1 11			108 39
836				78	
	46,600 07	Allowed..... (Accordées).....	1		406 00
	46,593 19	Disallowed..... (Refusées).....		27	279,078 70
	9,759 43	Renounced to..... (Abandonnées).....			2,006 32
38				1	
23				4	
	377 56				
8				1	
306				9	
	3,619 13				103 32

the years 1861 and 1862.
 les années 1861 et 1862.)

80				6	
	919 33				112 10
105				8	
	1,793 60				108 39

No. 1.—STATEMENT of Collocations made without Opposition or *demandes*.

(No. 1.—TABLEAU des collocations qui ont été faites sans oppositions ni *demandes*.)

Total amount of Collocations made without Opposition or <i>demandes</i> on the part of the persons collocated, in 1862, in conformity with the Certificates of the Registrars.		Number of persons Collocated.	Total amount of the said persons so collocated have renounced, or to which the Court has decided that the said persons were not entitled.	Number of persons who so renounced, or who by the decision of the Court, were not entitled to be collocated.	Number of Contestations of Registrars' Certificates, and of Reports of Distribution which have taken place in consequence of the said Collocations.	Amount of the costs incurred in the said Contestations, both by the party collocated and the party contesting.
(Montant total des collocations qui ont été faites sans oppositions ou <i>demandes</i> par les personnes colloquées, en 1862, conformément aux certificats des registrateurs.)						
Names of Parties.	(Noms des parties.)	(Nombre des personnes ainsi colloquées)	(Montant total des sommes auxquelles ces personnes ainsi colloquées ont renoncé ou auxquelles la Cour a décidé que les personnes n'avaient pas droit.)	(Nombre des personnes ainsi renoncé ou décidées pas avoir le droit d'être colloquées.)	(Contestations de Registrars' Certificates, et de rapports de distribution qui ont eu lieu en conséquence des dites Collocations.)	(Montant des frais encourus dans les dites contestations tant par la partie colloquée que par la partie contestante.)
			\$ cts.	None. (Point.)	None. (Point.)	Costs by the party collocated p. la partie col. — (Frais encourus p. la partie col.)
				None. (Point.)	None. (Point.)	Costs by the party contest'g. — (Frais encourus p. la partie con)
						Total Costs. — (Total des frais)
286.	Berthelet v. Belingé & al et divers Opp'ts	1	145 95	None. (Point.)	None. (Point.)	
294.	Berthelet v. Belingé & al et divers Opp'ts	1	208 72	None. (Point.)	None. (Point.)	

1596.	Giroux v. Gauthier, & divers Opp'ts	1	290 66	None. (Point.)	None. (Point.)	
2027.	Lemaire St. Germain v. Daoust, & divers Opp'ts	1	85 76	None. (Point.)	None. (Point.)	
174.	Foulds v. Benoit & Oppt's	1	234 75	None. (Point.)	None. (Point.)	
202.	Mongeau v. Lussier & Oppt's	1	348 81	None. (Point.)	None. (Point.)	
450.	Ostell v. Trestler, & Oppt's	1	549 07	None. (Point.)	None. (Point.)	
487.	Day v. Dumlop, & Oppt's	1	70 14	None. (Point.)	None. (Point.)	
628.	Prévost v. Bourbonnais, & Oppt's	1	388 50	One. (Une.)	None. (Point.)	
722.	Trust & Loan Company of Upper Canada v. Lefebvre, & Oppt's, Trust & Loan Company of Upper Canada	1	500 07	None. (Point.)	None. (Point.)	
777.	Bell & al. v. Conlan, & Oppt's	1	146 26	None. (Point.)	None. (Point.)	

No. 1.—Statement of Collocations made without Oppositions or *demandes*.—Continued.

(No. 1.—Tableau des collocations qui ont été faites sans oppositions ni demandes.—Suite.)

Total amount of Collocations made without Opposition or <i>demandes</i> on the part of the persons collocated, in 1862, in conformity with the Certificates of the Registrars.	Number of persons so Collocated.	Total amount of the said persons collocated have renounced, or to which the Court has decided that the said persons were not entitled.	Number of persons who, so renounced, or who by the decision of the Court, were not entitled to be collocated.	Number of Contestations of Registrars' Certificates, and of Reports of Distribution which have taken place in consequence of the said Collocations.	Amount of the costs incurred in the said Contestations, both by the party collocated and the party contesting.	Amount of the costs incurred in the said Contestations, both by the party collocated and the party contesting.	
						Costs by the party collocated.	Costs by the party contesting.
(Montant total des collocations qui ont été faites sans oppositions ni demandes par les personnes colloquées, en 1862, conformément aux certificats des registrateurs.)	(Nombre des personnes ainsi colloquées.)	(Montant total des sommes auxquelles ces personnes ainsi colloquées ont renoncé ou auxquelles la Cour a décidé que ces personnes n'avaient pas droit.)	(Nombre des personnes qui ont ainsi renoncé ou qui ont été décidées à ne pas avoir le droit d'être colloquées.)	(Nombre des contestations de certificats de registrateurs, et de rapports de distribution qui ont eu lieu en conséquence des dites collocations.)	(Montant des frais encourus par la partie colloquée par la partie contestante.)	(Montant des frais encourus par la partie contestante.)	Total Costs. (Total des frais)
Names of Parties. (Noms des parties.)	Names of Persons so Collocated. (Noms des personnes ainsi colloquées.)	\$ cts.		Contestation of Registrars' Certificates (Contestation de certificats de registr.)	Costs by the party collocated. (Frais encourus par la partie colloquée.)	Costs by the party contesting. (Frais encourus par la partie contestante.)	Total Costs. (Total des frais)
813. Seacul v. Vandandaigue dit Gabois, & Opp'ts... Joseph Ainsé.....		192 25	1	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)
951. Frothingham v. Dorion, & Opp'ts.....	J. J. Grant..... Ambroise Lamontagne .. Chamberlain & Thomson .. Galarneau et Roy	\$ 78 88 12 75 77 40 8 33	4	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)
\$ 150 316							

978. Raymond Plessis Belair, v. Pantou, & Opp'ts... James McQuillan		15 22	1	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)
1088. Trust and Loan Company of Upper Canada v. Ballergeon..... Aux Enfants de Alexis Fournier dit Préfontaine		123 03	1	123 63 Renounced. (Abandonnée.)	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)
1098. Hibbard v. Cantin, & Opp'ts	Trust & Loan Company of Upper Canada.....	782 89	1	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)
1190. Smith v. Andrus... The City Bank	John Crawford	0 56 0 15	1	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)
1402. McCord v. Bell & Opp'ts	Bank of Montreal..... John E. Mills..... John E. Mills.....	\$ 0 71 249 90 231 00 110 41	3	249 90 Renounced. (Abandonnée.)	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)
\$591 31							

MONK, COFFIN & PAPINEAU,
P. S. C.

PROTHONOTARY'S OFFICE,
Montreal, 25th April, 1863.

No. 2.—STATEMENT showing the Cost of the Registrar's Certificate in the case of each Sheriff's Sale of Lands.

No. 2.—TABLEAU indiquant le coût du Certificat du Régistrateur dans chaque vente de terres par le Shérif.

No. of Case.	Names of Parties. (Noms des parties.)	Date of Sheriff's Return into Court.	(Date du rapport du Shérif à la Cour.)	Number of Cert. of Regis- trars filed in each case.	(Nombre des Cert. de régis- trateurs déposés dans chaque cause.)	Costs of Registrar's Cer- tificates.	(\$ cts.)	No. of Hypothecs referred to in each Reg. Cer.	(Nombre des Hypothèques portées dans chaque tel Certificat de Régistrateur.)	Number of Oppositions <i>afin</i> <i>de Conserver</i> filed.	No. des Oppositions aîn de conserv. produites.	Amount of Costs of each Opposition. (Montant des frais de chaque Opposition.)				Total Costs of Opposition in each Case. (Total des frais de chaq. opposition.)
												Prothonotary's Fees and Tax. (Honoraires et taxe du Pro- tonotaire.)	Attorney's Fees. (Honoraires de l'Avocat.)			
1715	Dame Amelia Rice & al. v. Jean Bie, Benard dit Bonenfant	1 Mar '61.		1		8 80		4				\$ cts. 2 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 60	\$ cts. 2 at 8 00 1 at 9 33 1 at 13 33	\$ cts. 16 00 9 33 13 33	44 46	
789	Louis Boyer & al. v. John Smith & al.	2 "		1		5 20		12				\$ cts. 1 at \$1 40 3 at 1 40 5 at 1 40 7 at 1 60 3 20 1 at 2 50	\$ cts. 1 at \$8 00 3 at 9 33 5 at 11 33 2 at 11 33 1 at 18 33	\$ cts. 8 00 27 99 56 65 22 66 13 33	146 93	
1402	J. Bie, Martin dit Ladouceur v. Toussaint Martin dit Ladouceur	9 Al		1		19 00		15				\$ cts. 1 at 1 40 9 at 1 40 1 at 1 40 4 at 2 50	\$ cts. 1 at \$8 00 9 at 9 33 1 at 11 33 4 at 13 33	\$ cts. 8 00 83 97 11 33 53 32	182 02	
2469	Gilmour & al. v. Heron	17 Al		1		5 00		6				\$ cts. 2 at \$1 40 1 at 1 40	\$ cts. 1 at \$8 00 1 at 9 33	\$ cts. 8 00 9 33		

3136	Meilleur v. Legault dit Des- lauriers	18 Al		1		9 25		5				\$ cts. 1 at \$1 60 1 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 40	\$ cts. 1 60 1 40 1 40 1 40	\$ cts. 13 33 8 00 9 33 8 00	44 46
1432 1898	Jeannotte v. Handfield Carter v. Manning	23 Al		1		31 80		5				\$ cts. 1 at 1 40 1 at 1 60	\$ cts. 1 at \$8 00 1 at 9 33	\$ cts. 8 00 9 33	12 73 14 93
2925	Délesie v. Pelman	2 Ma		1		8 00		6				\$ cts. 1 at \$1 40 2 at 1 40	\$ cts. 2 at 9 33	\$ cts. 18 66	30 86
1688	Panton v. Lajoie & al.	4 Ma		1		7 00		12				\$ cts. 2 at \$1 40 1 at 1 40 2 at 2 50	\$ cts. 2 at \$8 00 1 at 9 33 2 at 13 33	\$ cts. 16 00 9 33 28 66	61 19
1584	Leblanc & al. v. Legault	8 Ma		1		3 00		5				\$ cts. 1 at \$1 40	\$ cts. 1 at 9 33	\$ cts. 9 33	9 40
1837	Roy & al. v. Guertin	1 Jul		1		22 20		8				\$ cts. 1 at 1 40 1 at 1 49	\$ cts. 1 at 9 33	\$ cts. 9 33	20 22
2646	Varin v. Pigeon & al.	10 Jul		1		428 65		67				\$ cts. 3 at \$1 40 2 at 1 40 1 at 1 60 2 at 2 50	\$ cts. 3 at \$8 00 1 at 9 33 13 33 26 66	\$ cts. 24 00 18 66 13 33 26 66	96 39
216	Ladouceur v. Bertrand	11 Jul		1		25 20		22				\$ cts. 1 at \$1 60 1 at 1 40	\$ cts. 1 at 9 33 11 33	\$ cts. 11 33 11 33	25 66
3608	Grant v. Maifre	22 Jul		1		10 00		17				\$ cts. 1 at \$1 60 3 at 2 50	\$ cts. 1 at \$13 33 3 at 13 33	\$ cts. 13 33 39 99	
314	Leclaire & al. v. Bélanger & al.	6 Sep		1		19 20		5				\$ cts. 1 at \$1 60 3 at 2 50	\$ cts. 1 at \$13 33 3 at 13 33	\$ cts. 13 33 39 99	62 42

No. 2.—Statement showing the Cost of the Registrar's Certificate, &c.—(Continued.)

No. 2.—TABLEAU indiquant le coût du Certificat du Régistrateur, etc.—(Suite.)

No. of Case.	Names of Parties. (Noms des parties.)	Date of Sheriff's Return into Court.	(Date du rapport du Shérif à la Cour.)	Number of Cert. of Regis- trars filed in each case.	(Nombre des Cert. de régis- trateurs déposés dans chaque cause.)	Costs of Registrar's Cer- tificates.	(\$ cts.)	No. of Hypothecs referred to in each Reg. Cer.	(Nombre des Hypothèques portées dans chaque tel Certificat de Régistrateur.)	Number of Oppositions after de Conservé filed.	(No. des Oppositions au lieu de conservé produites.)	Amount of Costs of each Opposition. (Montant des frais de chaque Opposition.)				Total Costs of Opposition in each Case. (Total des frais de chaque opposition.)
												Prothonotary's Fees and Tax. (Honoraires et taxe du Pro- tonotaire.)	Attorney's Fees. (Honoraires de l'Avocat.)	\$ cts.	\$ cts.	
2098	Foley & al. v. Dupré	1861. 6 Sep.....		1	46 40	5	64	2 at 1 40 3 at 1 40	2 at 8 00 3 at 11 33	2 at 8 00 3 at 11 33	2 at 8 00 3 at 11 33	16 00 33 99	49 99	56 99		
2185	Guimond v Delpé dit Parisseau	6 Sep.....		1	60 30	8	53	3 at 1 40 4 at 1 40 1 at 1 40	3 at 8 00 4 at 9 33 1 at 11 33	3 at 8 00 4 at 9 33 1 at 11 33	24 00 37 32 11 33	24 00 37 32 11 33	72 65	83 85		
2184	Sanctuaire v. Desrochers.....	9 Sep.....		1	10 61	1	1	1 at 1 40	1 at 1 40	1 at 1 40	1 40	8 00	8 00	9 40		
2610	Hannah v. Thompson.....	9 Sep.....		1	1 80											
1340	Spearer v. Bélanger.....	17 Sep.....		1	10 00	3	17	1 at 1 60 1 at 1 60 1 at 2 50	1 at 1 60 1 at 1 60 2 50	1 at 1 60 1 at 1 60 2 50	1 60 1 60 2 50	13 33 13 33 13 33	39 99	45 69		
2558	Panton v. Lejoie	19 Sep.....		1	5 00	3	13	2 at 1 40 1 at 2 50	2 at 1 40 1 at 2 50	2 at 1 40 1 at 2 50	2 80 2 50	16 00 13 33	2 at 8 00 13 33	16 00 13 33	34 63	
2740	Desribres v. Larkin.....	23 Sep.....		1	5 96	1	3	1 at 2 50	1 at 2 50	1 at 2 50	2 50	29 33	13 23	15 83		

1179	Masson & al. v. Mullins.....	2 Oct.....		1	6 00	3	12	1 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 60	1 at 1 40 1 at 1 60	1 at 1 40 1 at 1 60	1 40 1 40 1 60	9 33 11 33 13 33	33 99	38 39
2462	Thomas & al. v. Thurber.....	3 Oct.....		2	23 00	4	5	1 at 1 40 1 at 1 40 2 at 2 50	1 at 1 40 1 at 1 40 2 at 2 50	1 at 1 40 1 at 1 40 2 at 2 50	1 40 1 40 5 00	8 00 11 33 26 66	2 at 13 33 26 66	53 79
71	Watson v. Mattashed & al ...	14 Oct ...		1	8 00	2	14	1 at 1 40 1 at 2 50	1 at 1 40 1 at 2 50	1 at 1 40 1 at 2 50	1 40 2 50	8 00 13 33	21 33	25 23
2732	Masson & al. v. Ollier.....	17 Oct.....		1	20 05	2	10	1 at 1 60 1 at 1 60	1 at 1 60 1 at 1 60	1 at 1 60 1 at 1 60	1 60 1 60	13 33 13 33	26 66	29 86
.....	Workman v. Dunlop	24 Oct.....		1	10 00	3	24	1 at 1 40 1 at 1 60 1 at 1 40	1 at 1 40 1 at 1 60 1 at 1 40	1 at 1 40 1 at 1 60 1 at 1 40	1 40 1 60 1 40	11 33 13 33 11 33	35 99	40 39
2646	Varin v. Pigcon & al.....	23 Oct.....		2	77 50	35	28	3 at 1 40 4 at 1 40 3 at 1 40 7 at 1 60 18 at 2 50	3 at 1 40 4 at 1 40 5 60 11 20 45 00	3 at 1 40 4 at 1 40 5 60 11 20 45 00	4 20 5 60 4 20 11 20 45 00	24 00 37 32 33 99 93 31 239 94	428 56	498 76
1151	Smith & al. v. McGarvey, Jr....	6 Nov.....		1	20 00		16					8 00		
1286	City Bank v. Williams.....	6 Nov.....		1	13 70		5					9 33		
2607	Prevost v. E. Kemberg	18 Nov.....		1	9 20	3	8	1 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 60	1 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 60	1 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 60	1 40 1 40 1 60	8 00 9 33 13 33	30 66	35 06
2461	Prevost v. Lebeau	19 Nov.....		1	11 30	2	7	1 at 1 40 1 at 1 40	1 at 1 40 1 at 1 40	1 at 1 40 1 at 1 40	1 40 1 40	8 00 9 33	17 33	20 13

No. 2.—STATEMENT showing the Cost of the Registrar's Certificate, &c.—(Continued.)

No. 2.—TABLEAU indiquant le coût du Certificat du Registrateur, etc.—(Suite.)

No. of Case.	(No. de la cause.)	Names of Parties.	(Noms des parties.)	Date of Sheriff's Return into Court.	(Date du rapport du Shérif à la Cour.)	No. of Certificates of Registrars filed in each case.	(Nombre des certificats de Registrateurs déposés dans chaque cause.)	Costs of Registrars' Certificates.	(Coût des certificats de Registrateurs.)	No. of Hypothèques referred to in each Reg. Certificate.	(Nombre des Hypothèques portées dans chaque tel Certificat de Registrateur.)	Number of Oppositions <i>afin de conserver</i> <i>afin de conserver</i> (Number of Oppositions) (Nombre d'oppositions)	Amount of Costs of each Opposition.	(Montant des frais de chaque Opposition.)	Attorney's Fees.	(Honoraires de l'Avocat.)	Prothonotary's Fees and Tax.	(Honoraires et taxe du Protonotaire.)	Total Costs of Opposition in each Case.	(Total des frais de chaque opposition.)
1506		Blanchard v. Petro.....		1861. 2 Dec.....		1		\$ 18 70		7	6	3 at 1 40 2 at 1 40 1 at 1 60	\$ cts. 4 20 2 80 1 60	\$ cts. 3 at 8 00 2 at 11 33	\$ cts. 24 00 22 66 13 33	\$ cts. 8 60	\$ cts. 3 at 1 40 2 at 1 40 1 at 1 60	\$ cts. 3 at 8 00 2 at 11 33	\$ cts. 24 00 22 66 13 33	68 59
2841		Rodier v. St. Julien.....		17 Dec.....		1		7 00		10	3	1 at 1 40 1 at 1 60 1 at 2 50	\$ cts. 1 40 1 60 2 50	\$ cts. 9 33 13 33 13 33	\$ cts. 59 99	\$ cts. 1 40 1 60 2 50	\$ cts. 3 at 11 33	\$ cts. 9 33 13 33 13 33	41 49	
1007		Lafaille v. Giroux.....		23 Dec.....		2		30 90		17	5	1 at 1 40 1 at 1 60 1 at 2 50	\$ cts. 1 40 1 60 2 50	\$ cts. 8 00 33 99 13 33	\$ cts. 35 99	\$ cts. 1 40 4 20 2 50	\$ cts. 3 at 11 33	\$ cts. 8 00 33 99 13 33	63 42	
1903		Bondy & al. v. Breault.....		28 Dec.....		1		6 00		9	7	1 at 1 40 3 at 1 40 1 at 2 50	\$ cts. 1 40 4 20 2 50	\$ cts. 55 32	\$ cts. 8 10	\$ cts. 1 at 1 40 5 at 1 40 1 at 1 60	\$ cts. 1 at 8 00 5 at 9 33 1 at 13 33	\$ cts. 8 00 45 65 13 33	77 99	
331		Walker v. Ferns.....		31 Dec.....		1		5 50		10	7	1 at 1 40 5 at 1 40 1 at 1 60	\$ cts. 1 40 7 00 1 60	\$ cts. 10 00	\$ cts. 67 98	\$ cts. 10 00	\$ cts. 67 98			

PROTHONOTARY'S OFFICE,
Montreal, 25th April, 1863.

MONK, COFFIN & PAPINEAU,
P. S. C.

No. 3.—STATEMENT showing the Costs of the Registrar's Certificates in the case of each Sheriff's Sale of Lands.

No. 3.—TABLEAU indiquant le coût du Certificat du Registrateur dans chaque vente de terres par le Shérif.—(Suite.)

No. of Case.	(No. de la cause.)	Names of Parties.	(Noms des parties.)	Date of Sheriff's Return into Court.	(Date du rapport du Shérif à la Cour.)	No. of Certificates of Registrars filed in each case.	(Nombre des certificats de Registrateurs déposés dans chaque cause.)	Costs of Registrars' Certificates.	(Coût des certificats de Registrateurs.)	No. of Hypothèques referred to in each Reg. Cert.	(Nombre des hypothèques portées dans chaque tel Certificat de Registrateur.)	Number of Oppositions <i>afin de conserver</i> (Number of Oppositions) (Nombre des oppositions)	Amount of Costs of each such Opposition.	(Montant des frais de chaque Opposition.)	Attorney's Fees.	(Honoraires de l'Avocat.)	Prothonotary's Fees and Tax.	(Honoraires et taxe du Protonotaire.)	Total Costs of Opposition in each Case.	(Total des frais de chaque opposition.)
607		Maitland & al., pliffs, v. Glen & al., defts.....		7 Jan. 1862		1		\$ 112 80		108	2	1 at 1 40 1 at 1 40	\$ cts. 1 40 1 40	\$ cts. 1 1	\$ cts. 8 00 9 33	\$ cts. 1 40 1 40	\$ cts. 1 at 1 40 1 at 1 40	\$ cts. 8 00 9 33	\$ cts. 8 00 9 33	20 13
170		Masson & al. v. Mullins.....		do		1		323 00		18	5	1 at 1 60 1 at 1 40 1 at 1 40 1 at 2 50 1 at 2 50	\$ cts. 1 60 1 40 1 40 2 50 2 50	\$ cts. 13 33 8 00 8 00 13 33 13 33	\$ cts. 2 80	\$ cts. 1 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 40 1 at 2 50	\$ cts. 13 33 8 00 8 00 13 33 13 33	\$ cts. 55 99	\$ cts. 13 33 8 00 8 00 13 33 13 33	65 39
1432		McCord v. Bell.....		21 do		1		97 00		44	5	1 at 1 40 4 at 1 40	\$ cts. 1 40 5 60	\$ cts. 9 33 53 32	\$ cts. 7 80	\$ cts. 1 at 1 40 4 at 1 40	\$ cts. 9 33 53 32	\$ cts. 62 65	\$ cts. 8 00 9 33	70 45
206		Donohue v. Ricard.....		23 do		1		10 94		4	2	1 at 1 40 1 at 1 40	\$ cts. 1 40 1 40	\$ cts. 17 33	\$ cts. 8 00 9 33	\$ cts. 2 80	\$ cts. 1 at 1 40 1 at 1 40	\$ cts. 17 33	\$ cts. 8 00 9 33	20 13

No. 3.—STATEMENT shewing the Costs of the Registrar's Certificate, &c.—Continued.
No. 3.—TABLEAU indiquant le coût du Certificat du Registrateur, etc.—Suite.

No. of Case. (No. de la cause.)	Names of Parties. (Noms des parties.)	Date of Sheriff's Return into Court.	(Date du rapport du Sheriff à la cour.)	No. of Certificates of Regis- trars filed in each case.	(Nombre des certificats de Registrateurs déposés dans chaque cause.)	Costs of Registrar's Certificates.	(Coût des certificats de Registrateurs.)	No. of Hypothèques referred to in each Registrar's Cert.	(Nombre des hypothèques portées dans chaque tel Certificat de Registrateur.)	Number of Oppositions afin de conserver.	(Nombre des oppositions afin de conserver.)	Amount of costs of each such Opposition. (Montant des frais de chaque Opposition.)			Total Costs of Opposition in each case (Total des frais de chaque opposition.)
												Prothonotary's Fees and Tax. (Honoraires et taxe du Prothonotaire.)	Attorney's Fees. (Honoraires de l'Avocat.)	Total Costs of Opposition in each case (Total des frais de chaque opposition.)	
460	Roberts v. Gauthier	24 Ja. 1862		1		\$ cts. 4 90		5	2			\$ cts. 1 at 1 40 1 at 2 50	\$ cts. 8 00 13 33	\$ cts. 21 33	25 33
2203	Les Religieuses Sœurs Hos- pitalières de Montréal v Leduc	3 Fe. 1862		1		8 00		2	None (Point)						
969	St. Germain, plif. v. Sauvé, def.	17 do		2		47 50		82	10			6 at 1 40 1 at 1 40 2 at 1 40 1 at 1 60	6 at 9 33 1 at 8 00 2 at 11 33 1 at 13 33	99 97	114 17
1555	Beaudry v. Dubord	18 do		1		30 00		11	3			1 at 1 40 2 at 1 40	1 at 8 00 2 at 9 33	18 66	30 86
62	Séminaire de Québec v. Bradley	18 do		2		43 50		9	3			1 at 1 40 2 at 1 60	2 at 13 33	35 99	40 59
1299	Lowe v. Ahern	23 Al 1862		1		7 45		15	3			1 at 1 40 1 at 1 60 1 at 2 50	9 33 13 33 13 33	35 99	41 90

312 128	Dorion v. Desjardins Same v. same	6 Ma. 1862		1		31 00		25	6 8			3 at 1 40 1 at 1 40 2 at 2 50 3 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 60 3 at 2 50	3 at 8 00 1 at 9 33 2 at 13 33 3 at 8 00 3 at 9 33 1 at 13 33 3 at 13 33	24 00 9 33 26 66 24 00 9 33 13 33 39 99	171 94
2241	Dufresne v. Thoms	7 do		1		8 70		5	4			1 at 1 40 2 at 1 60 1 at 2 50	9 33 26 66 13 33	49 32	56 42
624	Doutre, ds qualité v. Chagnon	7 Ma. 1862		1		2 50		3	2			1 at 1 40 1 at 1 40	1 at 8 00 1 at 9 33	8 00 9 33	20 13
668	Fisher v. Blackhall	8 do		1		3 30		4	2			2 at 1 60	2 at 13 33	26 66	29 86
2520	Workman v. Newton	8 do		1		1 95		2	1			1 at 1 40	9 33	10 73	
202	Mongeau, plif. v. Luussier, def.	10 do		1		12 60		25	6			4 at 1 40 2 at 1 40	4 at 8 00 2 at 9 33	32 00 18 66	59 06
777	Bell & al. v. Conlan	16 do		1		5 40		6	4			3 at 1 40 1 at 1 60	3 at 9 33 1 at 13 33	27 99 13 33	47 12
1187	Davis v. Léger & al.	20 do		1		5 10		5	3			2 at 1 40 1 at 2 50	2 at 9 33 1 at 13 33	18 66 13 33	37 29

No. 3.—STATEMENT showing the Costs of the Registrar's Certificates, &c.—Continued.

No 3.—TABLEAU indiquant le coût du Certificat du Registrateur, etc.—Suite.

No of Case. (No. de la cause.)	Names of Parties. (Noms des parties.)	Date of Sheriff's Return into Court.	(Date du rapport du Sheriff à la cour.	No. of Certificates of Regis- trars filed in each case.	Nombre des certificats de Registrateurs dans chaque cause.)	Costs of Registrars Certificates.	(Coût des certificats de Registrateurs.)	No. of Hypothecs referred to Registrars Cert.	(Nombre des hypothèques portées dans chaque tel certificat de Registrateur.)	Number of Oppositions <i>afin</i> <i>de conserver l'yle.</i>	(No. des oppositions afin de conserver produits.)	Amount of Costs of each such Opposition. (Montant des frais de chaque Opposition.)		Total Costs of Opposition in each Case. (Total des frais de chaque opposition.)
												Prothonary's Fees and Tax. (Honoraires et taxe du Protonotaire.)	Attorney's Fess. (Honoraires de l'Avocat.)	
2071	Gilmour v. Bissonère.....	23 Ma. 1862		1	1	\$4 80	\$4 80	2	4	1 at \$1 40 1 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 60	4	\$8 00 9 33 11 33 13 33 \$41 99	47 79	
2007	Demers v. Leroux.....	28 do		1	1	10 00	10 00	10	2	1 at 1 40 1 at 1 40	2	9 33 11 33	23 46	
1700	Giroux v. Christin.....	6 Ju. 1862.		2	2	34 85	34 85	15	3	1 at 1 40 1 at 1 40 1 at 2 50	3	9 33 11 33 13 33 33 99	39 29	
1257	Véronneau v. Prevost.....	23 do		1	1	10 80	10 80	18	3	1 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 60	3	8 00 9 33 13 33	35 06	
2000	McFarlane v. Choquette.....	24 do		1	1	17 10	17 10	19	4	2 at 1 40 2 at 1 60 4 40	4	16 00 26 66 42 66	48 66	

255	Logan v. Pigeon.....	26 do		1	1	2 90	2 90	3	1	1 at 1 40	1	11 33	12 73
26	Smith & al. v. McGarvey.....	26 do		2	2	20 00	20 00	16	1	1 at 1 00	1	13 33	14 93
595	Prudhomme v. Poirier.....	1 Ju. 1862.		1	1	4 10	4 10	6	1	1 at 1 40 1 at 1 40	1	9 33 11 33	23 46
2075	Greene v. Campbell.....	1 do		1	1	9 30	9 30	15	2	1 at 1 40 1 at 1 40	2	20 66	23 46
409	Lantier v. Binette.....	11 do		1	1	12 45	12 45	2	2	1 at 1 40 1 at 1 40	2	9 33 11 33	23 46
1663	Ouimet & al. v. Cusson.....	25 do		1	1	13 00	13 00	7	2	1 at 1 40 1 at 1 40	2	8 00 9 33	20 13
174	Foulds v. Benoit.....	26 do		1	1	5 10	5 10	8	1	1 at 1 40	1	11 33	12 73
294	Berthelet v. Bélinge.....	2 An. 1862.		1	1	8 70	8 70	25	12	5 at 1 40 2 at 1 40 3 at 1 40 2 at 1 60	12	40 00 18 66 27 99 26 66	130 51
1190	Smith v. Andres & al.....	5 do		1	1	5 30	5 30	25	9	1 at 1 40 4 at 1 40 1 at 1 40 2 at 1 60 1 at 2 50	9	8 00 37 32 11 33 26 66 13 33	109 74
183	Ash & al. v. Mace.....	14 do		1	1	4 60	4 60	2	1	1 at 1 40	1	9 33	10 73
1098	Hibbard v. Cantin.....	14 do		1	1	8 10	8 10	11	3	1 at 1 40 1 at 1 40 2 at 1 60	3	8 00 26 66 34 66	39 26

No. 3.—STATEMENT shewing the Costs of the Registrar's Certificates, &c.—Continued.

(No. 3.—TABLEAU indiquant le coût du Certificat du Régistrateur, etc.—Suite.)

No. of Case. (No. de la cause.)	Names of Parties. (Noms des parties.)	Date of Sheriff's Return Into Court.	Date du rapport du Sheriff à la cour.	No. of Certificates of Regis- trars filed in each case.)	(Nombre des certificats de régistrateurs déposés dans chaque cause.)	Costs of Registrar's Certificate.	(Coût des Certificats de Régistrateurs.)	No. of Hypothèques referred to in each Regis. Certificate.	(Nombre des hypothèques portées dans chaque tel Certificat de Régistrateur.)	No. of Oppositions <i>ajm de conserv. tyled.</i>	(Nombre des oppositions ajm de conserver produites.)	Amount of Costs of each such Opposition. (Montant des frais de chaque Opposition.)			Total Costs of Opposition in each Case. (Total des frais de chaque opposition.)
												Prothonary's Fees and Tax. (Honoraires et taxe du Protonotaire.)	Attorney's Fees. (Honoraires de l'Avocat.)	\$ cts.	
1871	Ruthven, plf. v. Foster.....	16 Au. 1862		1	3 84	3 84	2	2	2	1 at 1 40 1 at 2 50	1 at 1 40 1 at 2 50	11 33 13 33	24 66	28 56	
499	Symes v. Cuvillier & al.....	20 do	do	1	30 80	30 80	62	4	4	1 at 2 50 1 at 2 50 1 at 2 50 1 at 2 50	1 at 2 50 1 at 2 50 1 at 2 50 1 at 2 50	13 33 13 33 13 33 13 33	53 32	63 32	
722	Trust & Loan Co. v. Lefebvre	23 do	do	1	7 50	7 50	5	1	1	1 at 1 40	1 at 1 40	8 00	8 00	9 40	
1812	Rodden & al. v. Campbell.....	2 Sep. 1862		1	2 90	2 90	2	2	2	1 at 1 40 1 at 1 60	1 at 1 40 1 at 1 60	11 33 13 33	24 66	27 66	
2707	Marchand v. Cédillo.....	3 do	do	1	6 87	6 87	10	2	2	1 at 1 40 1 at 1 60	1 at 1 40 1 at 1 60	9 33 13 33	22 66	25 66	
743	Biron v. Boyle.....	3 do	do	1	12 87	12 87	5	1	1	1 at 1 40	1 at 1 40	11 33	11 33	12 73	

615	Workman v. Bonin dit Dufresne.....	4 do	do	2	7 08	7 08	4	5	5	1 at 1 40 1 at 1 60 2 at 2 50	1 at 1 40 1 at 1 60 2 at 2 50	8 00 13 33 26 66	47 99	55 99
487	Day v. Dunlop.....	4 do	do	1	9 45	9 45	21	3	3	1 at 1 40 2 at 1 60	1 at 1 40 2 at 1 60	8 00 26 66	34 66	39 26
906	Vincent v. Boire.....	4 do	do	1	5 30	5 30	9	3	3	1 at 1 40 2 at 1 60	1 at 1 40 2 at 1 60	16 00 9 33	25 33	29 53
2691	Honeau v. Cardin.....	11 do	do	2	22 40	22 40	6	3	3	2 at 1 40 1 at 1 40	2 at 1 40 1 at 1 40	16 00 9 33	25 33	29 53
1909	Audet, plif. v. Normand.....	12 do	do	1	9 60	9 60	17	7	7	2 at 1 40 2 at 1 40 2 at 1 60 2 at 1 60 1 at 2 50	2 at 1 40 2 at 1 40 2 at 1 60 2 at 1 60 1 at 2 50	16 00 18 66 26 66 26 66 13 33	74 65	85 95
1088	McDonald v. Dunlop.....	12 do	do	1	39 20	39 20	88	5	5	2 at 1 40 2 at 1 60 1 at 2 50	2 at 1 40 2 at 1 60 1 at 2 50	16 00 26 66 13 33	55 99	64 49
2027	Lemaire dit St. Germain v. Daoust.....	12 do	do	2	32 70	32 70	41	9	9	2 at 1 40 6 at 1 40 1 at 1 60	2 at 1 40 6 at 1 40 1 at 1 60	16 00 67 98 13 33	97 31	110 11
606	Mongensis v. Brunet.....	12 do	do	1	11 50	11 50	19	4	4	2 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 40	2 at 1 40 1 at 1 40 1 at 1 40	16 00 9 33 11 33	36 66	42 26
951	Frothingham v. Dorion.....	20 do	do	1	13 00	13 00	12	4	4	1 at 1 40 1 at 1 60 2 at 2 50	1 at 1 40 1 at 1 60 2 at 2 50	11 33 13 33 26 66	51 32	59 32

No. 3.—STATEMENT showing the Costs of the Registrar's Certificates, &c.—Continued.
(No. 3.—TABLEAU indiquant le coût du Certificat du Régistrateur, etc.—Suite.)

No. of Case. (No. de la cause.)	Names of Parties. (Noms des parties.)	Date of Sheriff's Return into Court.	(Date du rapport du Sheriff à la cour.)	No. of Certificates of Regis- trars filed in each case.	(Nombre des certificats de Régistrateurs déposés dans chaque cause.)	Costs of Registrars' Certificates.	(Coût des certificats de Régistrateurs.)	No. of Hypothecs referred to in each Regis. Cert.	(Nombre des hypothèques portées dans chaque tel Certificat de Régistrateur.)	Number of Oppositions aim de conserver l'yd.	(Nombre des oppositions ain de conserver produites.)	Amount of Costs of each such Opposition. (Montant des frais de chaque Opposition.)			Total Costs of Opposition in each case. (Total des frais de chaque opposition.)
												Prothonary's Fees and Tax. (Honoraires et taxe du Protonotaire.)	Attorney's Fees. (Honoraires de l'Avocat.)	Total Costs of Opposition in each case. (Total des frais de chaque opposition.)	
2049	Beaujeu v. St. Julien	20 Sep. 1862	do	2	14 33	14 33	7	1	1	1	1	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	10 73
641	Seminary of Montreal v. Ford	23 do	do	1	1 70	1 70	1	1	1	1	1	1 at 1 40	1 40	9 33	10 73
329	Do. v. McLellan	23 do	do	1	3 70	3 70	5	5	2	2	2	1 at 1 40	1 40	8 00	8 00
589	Do. v. Lanier	23 do	do	1	16 15	16 15	8	5	2	2	2	1 at 1 40	2 80	2 at 9 33	18 66
1234	Doutre v. Gauthier	24 do	do	1	16 15	16 15	8	5	2	2	2	1 at 1 60	3 20	2 at 13 33	26 66
1501	Gault, plff. v. Sharpley, defr.	1 Oct. 1862	do	1	14 65	14 65	27	3	1	1	1	1 at 1 40	1 40	53 32	60 72
571	Turocotte v. Church	10 do	do	1	5 30	5 30	7	2	1	1	1	1 at 1 40	1 40	35 99	41 49
1088	Trust & Loan Co. of Upper Canada v. Baillargeon	14 do	do	1	7 30	7 30	6	5	3	1	1	1 at 1 60	1 60	8 00	8 00
1058	Do. v. Lee	16 do	do	1	2 50	2 50	2	5	1	1	1	1 at 2 50	2 50	13 33	13 33

978	Belair v. Panton, père	29 do	do	1	11 30	11 30	11	3	1	1	1	1 at 1 40	1 40	8 00	9 40
1565	Donohue v. Biron	3 Nov. 1862	do	2	9 55	9 55	6	2	1	1	1	1 at 1 40	1 40	13 33	13 33
697	Trust & Loan Co. of Upper Canada v. May	4 do	do	2	42 80	42 80	20	1	1	1	1	1 at 1 40	1 40	30 66	35 96
628	Prevost v. Bourbonnais	8 do	do	2	16 98	16 98	10	4	1	1	1	1 at 1 60	1 60	8 00	8 00
2241	Lebrayère v. Robinson	17 do	do	1	9 30	9 30	19	11	3	3	3	1 at 1 60	1 60	13 33	13 33
2391	Bellefleur v. Trudeau	21 do	do	3	19 80	19 80	2	1	1	1	1	3 at 1 40	4 20	21 33	24 53
450	Chell, plff. v. Tresler	6 Dec. 1862	do	1	23 80	23 80	29	2	1	1	1	3 at 1 40	4 20	27 99	30 66
1112 & 1118	Trust & Loan Co. of Upper Canada v. McIntyre	9 do	do	1	4 30	4 30	7	2	1	1	1	1 at 1 40	1 40	13 33	13 33
2340	Scott v. Webster	15 do	do	3	13 20	13 20	11	11	9	9	9	1 at 1 40	1 40	41 32	47 12
813	Senécal v. Vandaulingue	17 do	do	1	25 28	25 28	2	2	2	2	2	3 at 8 00	24 00	8 00	9 40
1250	Pigeon v. Pepin	22 do	do	1	5 30	5 30	1	1	1	1	1	3 at 9 33	27 99	13 33	14 93
1383	Lalande v. Bédard & al.	30 do	do	2	16 72	16 72	9	4	1	1	1	4 at 11 33	45 32	9 33	22 46
												1 at 1 40	1 40	11 33	11 16
												1 at 1 50	2 50	13 33	14 93
												6 70	6 70	41 99	48 69

No. 4.—STATEMENT of Costs of Registrar's Certificate in the case of Application for Ratification of Title.

No. 4.—TABLEAU indiquant le coût du Certificat du Régistrateur dans chaque cas de demande de ratification de titre.

No. of Case.	Name of Applicant for Confirmation of Title. (Nom de la personne demandant confirmation de titre.)	Date of filing Registrar's Certificate. Date du dépôt du certificat du régistrateur.	Number of Certificates of Regs. filed in each case.	(Nombre des certificats de régistrateurs déposés dans chaque cause.)	Costs of Registrar's Certificate. Coût des certificats du régistrateur.	No. of Hypothecs referred to in each Reg. Cer.	(Nombre des hypothèques portées dans chaque tel Certificat de Régistrateur.)	No. of Oppositions <i>afin de Conserver</i> filed.	No. des Oppositions afin de conserver produites.	Amount of Costs of each Opposition. (Montant des frais de chaque Opposition.)			Total Costs of Opposition in each Case. (Total des frais de chaque opposition.)
										Prothonotary's Fees and Tax. (Honoraires et taxe du Prothonotaire.)	Attorney's Fees. (Honoraires de l'Avocat)		
1713	Exparte. Léon Giroux.....	22 Feb. 1861.....	1	1	No fees mentioned in Certificate. Pas d'honoraires mentionnés dans le certificat.	5	5	1	1	\$ cts. \$ 1 10	\$ cts. \$ 8 00	\$ cts. \$ 9 10	
1715	Exparte. François Xavier Chagnon dit Larose.....	19 Mar. 1861.....	1	1	21 90	15	15	3	3	2 20 1 60 3 80	2 at 8 00 9 33 25 33	16 00 9 33 29 13	
1722	Exparte. William Newcombe.....	17 Al. 1861.....	1	1	5 00	1	1	None. (Point.)	None. (Point.)				
1709	Exparte. Pierre Jodoin.....	25 Al. 1861.....	1	1	No fees in Certificate. (Pas d'honoraire dans le certificats.)	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)	None. (Point.)				
1716	Exparte. William Spier and James Spier.....	17 Ma. 1861.....	1	1	10 00	9	9	None. (Point.)	None. (Point.)	1 10	8 00	9 10	
1720	Exparte. James Gamble.....	17 Ma. 1861.....	1	1	6 00	11	11						
1725	Exparte. John Deane Shields.....	21 Ma. 1861.....	1	1	3 00	3	3						
1726	Exparte. Thomas Weston Kitchie.....	17 Jn. 1861.....	1	1	5 00	7	7						
1727	Exparte. William Powell.....	17 Jn. 1861.....	1	1	26 90	16	16	2	2	1 10 2 50 2 50	8 00 13 33	10 50 15 83	
1728	Exparte. Canfield Dorwin.....	17 Sep. 1861.....	1	1	5 00	4	4						
1730	Exparte. John Richardson.....	".....	1	1	No fees mentioned in Certificate.								
1712	Exparte. François Leclerc.....	23 Sep. 1861.....	1	1	do								
1718	Exparte. Dame Susan Locke, wife of Geo. Green.....	".....	1	1	do								
1721	Exparte. Robert Muir.....	24 Sep. 1861.....	1	1	do								
1731	Exparte. Andrew W. Hood.....	17 Oct. 1861.....	1	1	1 50	5	5						
1732	Exparte. William Edmonstone.....	18 Nov. 1861.....	1	1	3 00	3	3						

MONK, COFFIN & PAPINEAU,
P. S. O.

REGISTRAR'S OFFICE,
Montreal, 25th April, 1863.

No. 5.—STATEMENT shewing the Costs of the Registrar's Certificate in the case of Application for Ratification of Title.
No. 5.—TABLEAU indiquant le coût du Certificat du Registrateur dans chaque cas de demande de ratification de titre.

No of Case. (No. de la cause.)	Name of Applicant for Confirmation of Title. (Nom de la personne demandant confirmation de titre.)	Date of filing Registrar's Certificate. Date du dépôt du certificat du registrateur.	Number of Certificates of Regs. filed in each case.	(Nombre des certificats déposés dans chaque cause.)	Costs of Registrar's Certificates. (Coût des certificats du registrateur.)	No. of Hypothecs referred to in each Regs Certificate. (Nombre des hypothèques portées dans chaque Certificat de Registrateur.)	Number of Oppositions filed (Nbre de conserves tyées).	(Nombre des oppositions à conserver tyées.)	Amount of Costs of each Opposition. (Montant des frais de chaque Opposition.)		Total Costs of Opposition in each case. (Total des frais de chaque opposition.)
									Prothonotary's Fees and Tax. (Honoraires et taxe du Prothonotaire.)	Attorney's Fees. (Honoraires de l'Avocat.)	
1736	Experte. Augustin Dansereau	23 Al. 1862	1	1	\$ 31 10	12	3	2 at 5 1 at \$5 2	\$ 10 00 5 00 5 00	\$ 13 33 5 00 5 00	46 66
1735	Experte. Louis Beaudry	3 Mar. 1862	1	1	1 70	1	None.	[Point.]	.....	.....	.....
1737	Experte. Robert Taylor Raynos	17 Ju. 1862	1	1	5 00	1	None.	[Point.]	.....	.....	.....
1738	Experte. Miles Williams	17 Ju. 1863	1	1	2 50	3	1	For Corporation taxes [Point.]	2 50	8 00	10 50
1734	Experte. Georges Desbarats	18 Ju. 1862	1	1	2 90	4	None.	[Point.]	.....	.....	.....
1740	Experte. M. S. Davenport and Dame Ursule Blache, his wife	17 Sep. 1862	1	1	1 70	None.	[Point.]	.....	.....	.....	.....

1741	Experte. Francis McManus	17 Sep. 1862	1	1	1 70	1	None.	[Point.]	.....	.....	.....
1743	Experte. Alexander Simpson	17 Oct. 1862	1	1	6 50	8	None.	[Point.]	.....	.....	.....
1745	Experte. Louis Blain and Louis Quinjal dit Dubois	17 Oct. 1862	1	1	7 30	15	2	1 at \$2 50 1 at \$2 50	2 50 2 50	8 00 11 33	24 33
1741	Experte. John Ogilvy	23 Oct. 1862	1	1	4 90	None.	None.	[Point.]	.....	.....	.....
1742	Experte. Geo. Matthews	25 Nov. 1862	1	1	6 10	7	1	[Point.]	3 50	13 33	16 83
1750	Experte. John Caverhill	26 Dec. 1862	1	1	6 50	5	1	[Point.]	5 00	13 33	18 33

MONK, COFFIN & PAPINEAU,
P. S. C.

PROTHONOTARY'S OFFICE,
Montreal, 25th April, 1863.

No. 6.—STATEMENT of the number of Contestations of the distributions of Monies.

(No. 6.—Etat du nombre des contestations de distribution de deniers.)

WHEN CONTESTED.
[QUAND CONTESTE.]

1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Names of Parties. (Noms des Parties.)	Names of Parties. (Noms des Parties.)	Names of Parties. (Noms des Parties.)	Names of Parties. (Noms des Parties.)	Names of Parties. (Noms des Parties.)
No. 2486—LeMesurier v. McCaw. “ 1336—Malhot v. Senécal. “ 688—Shaw v. Shaw. “ 746—Moss & al. v. Shearer. “ 1528—Trust and Loan Co. of U. C. v. Doyle. “ 1321—Woodman v. Lecomte. “ 1683—Phisonant v. Billings. “ 777—Fitzpatrick v. Poitras. “ 2550—Ferguson v. Atwell. “ 373—Viger v. Patenaudo. “ 1964—Veiquette v. Holle. “ 2570—Hubert v. Lemieux. “ 1071—Brewster v. O’Meara & al. “ 2474—Jury v. Lacombe.	No. 1696—Ramsay v. Hitchings. “ 1377—Evans v. Gundlack. “ 2468—Bonacina v. Bonacina. “ 2042—Dubéau v. Dubéau. “ 1520—Payette v. Cloutier. “ 1122—Dewitt v. Burroughs. No. 1378—Brault v. Brault. “ 2380—Brault v. Brault. “ 2486—LeMesurier v. McCaw. “ 2996—Dickinson v. Bourque. “ 1412—Morland v. Dorton. “ 1036—Paterson v. Leslie. “ 710—Doutmay v. Deery. “ 1831—Mullins v. Deery. “ 1017—Doutre v. Greene.	No. 675—Trust and Loan Company of U. C. v. Martin. “ 789—Boyer v. Smith. “ 1492—Martin v. Martin. “ 1715—Rice v. Bénard.	No. 286—Berthelet v. Belinge. “ 294—Berthelet v. Belinge. “ 331—Walker v. Ferns. “ 1565—Donohue v. Bivoleau. “ 2027—Lemaire v. Daoust. “ 1598—Giroux v. Gauthier. “ 1903—Boudy v. Brault.	
Total.....14	6	9	4	7

PROTHONOTARY’S OFFICE,
Montreal, 25th April, 1863.

MONK, COFFIN & PAPINEAU,
P. S. C.

No. 7.—COMPARATIVE STATEMENT of the Costs of Registrar’s Certificates.

Costs of Registrar’s Certificates in cases of Sale by the Sheriff, returned into the Superior Court for the District of Montreal, during the years 1861 and 1862.

Costs of Registrar’s Certificates filed in cases of Applications for Ratification of Title in the Superior Court for the District of Montreal, during the years 1861 and 1862.

In 1861.....	\$	cts.	In 1861.....	\$	cts.
	1,011	82		87	30
In 1862.....	1,606	51	In 1862.....	77	90

R E M A R K S .

In 1861—There were 37 cases or actions wherein lands were sold by the Sheriff, and 40 Certificates of Registrars filed.
In 1862—There were 71 cases or actions wherein lands were sold by the Sheriff, and 87 Certificates of Registrars filed. In the months of January and February, 1862, as appears by Schedule No. 3, there were 9 cases of Registrars filed, the costs of which amounted to \$877 64; and subsequent to the New Tariff of Fees allowed Registrars, in force in March, 1862, there were 78 Registrar’s Certificates filed, the costs whereof amounted to \$729 17.

In 1861—There were 16 applications for Ratification of Title, and 16 Registrar’s Certificates filed. In 6 of those Certificates no Registrar’s fees are mentioned.
In 1862—There were 12 applications for Ratification of Title, and 12 Certificates of Registrar’s filed.

PROTHONOTARY’S OFFICE,
Montreal, 25th April, 1863.

MONK, COFFIN & PAPINEAU,
P. S. C.

No. 7.—ÉTAT COMPARATIF indiquant le coût des Certificats de Régistrateurs.

Coût des Certificats de Régistrateurs dans les cas de vente par le Shérif rapportés à la Cour Supérieure du District de Montréal, pendant les années 1861 et 1862.	\$ cts.	Coût des Certificats de Régistrateurs dans les cas de demande de Ratification de Titre, à la Cour Supérieure du District de Montréal, pendant les années 1861 et 1862.	\$ cts.
En 1861.....	1,011 82	En 1861.....	87 30
En 1862.....	1,606 81	En 1862.....	77 90

R E M A R Q U E S .

En 1861—Il y a eu 37 causes ou actions dans lesquelles des terres ont été vendues par le shérif, et 40 certificats de régistrateurs ont été produits.

En 1862—Il y a eu 71 causes ou actions dans lesquelles des terres ont été vendues par le shérif, et 87 certificats de régistrateurs ont été produits. Dans les mois de janvier et février 1862, comme il appartient par la cédule No. 3, il a été produit 9 certificats de régistrateurs, dont le coût s'est élevé à \$877 64; et depuis le nouveau tarif des honoraires accordés aux régistrateurs, mis en vigueur en mars 1862, il a été produit 78 certificats de régistrateurs, dont le coût s'est élevé à \$729 17.

En 1861—Il a été produit 16 demandes de ratification de titre, et 16 certificats de régistrateurs. Dans 6 de ces certificats les honoraires du régistrateur ne sont pas mentionnés.

En 1862—Il a été produit 12 demandes de ratification de titre, et 12 certificats de régistrateurs.

MONK, COFFIN et PAPINEAU,
P. C. S.

BUREAU DU PROTONOTAIRE,
Montréal, le 25 avril 1863.

RECAPITULATION of Schedules Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6, and 7, made by Messieurs Monk, Coffin & Papineau, Joint Prothonotary.

RÉCAPITULATION des Cédules Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, faites par Messieurs Monk, Coffin et Papineau, Protonotaire conjoint.

SCHEDULE No. 1.

(CÉDULE No. 1.)

Total number of actions wherein persons were collocated in judgments of distribution without filing oppositions or demandes.	Total number of persons collocated in judgments of distribution of monies without filing oppositions or demandes on the part of persons collocated in conformity with the certificates of the Regs.	Total amount of collocations made without opposition or demandes on the part of persons collocated in 1862, in conformity with the Certificates of Registrars.	Number of persons collocated who have renounced.	Total amount of the sums to which the said persons so collocated have renounced, or to which the Court has decided that the said persons were not entitled.	Number of contestations of Registrars' Certificates and of Reports of Distribution which have taken place in consequence of the said collocations.	Amount of the costs incurred in the said contestations, both by the party collocated and by the party contesting.
(Nombre total d'actions dans lesquelles des personnes ont été colloquées dans les jugements de distribution sans avoir déposé d'oppositions ou demandes.)	24	\$4,864 06	4	This amount renounced without Order of Court. \$954 23 Il a été renoncé à cette somme sans ordre de la Cour.	None. — (Point.)	None. — (Point.)

RECAPITULATION OF SCHEDULES.—Continued.

RECAPITULATION DES CÉDULES.—Suite.

SCHEDULES Nos. 2 AND 3.

(CEDULES No. 2 ET 3.)

Year. (Année.)	Total number of actions wherein Certificates of Registrar were filed. (Nombre total d'actions dans lesquelles les certificats du registraire ont été produits.)	Total number of Registrars' Certificates returned by the Sheriffs with Writs of Execution <i>de terra</i> . (Nombre total de certificats de registraire rapportés par le shérif avec brevets d'exécution <i>de terra</i> .)	Total amount of costs of Registrars' Certificates paid by the Sheriffs out of the proceeds of sales of lands. (Montant total du coût des certificats de registraire payé par le shérif sur le produit des ventes de terres.)	Total number of hypothecs referred to in Registrars' Certificates. (Nombre total d'hypothèques portées dans les certificats de registraire.)	Total number of oppositions <i>afin de conserver</i> filed. (Nombre total d'oppositions afin de conserver produites.)	Total amount of costs to attorneys (including disbursements) on filing the oppositions <i>afin de conserver</i> . (Montant total des frais d'avocats (y compris les déboursés) sur production d'oppositions afin de conserver.)
1861	37	40	\$1,011 82	541	158	\$1,991 16
1862	71	87	\$1,606 81	1057	231	\$2,794 68

REMARKS.—In 1861 there were 37 cases or actions wherein lands were sold by the Sheriff, and 40 Certificates of Registrars filed.

— In 1862 there were 71 cases or actions wherein lands were sold by the Sheriff, and 87 Certificates of Registrars filed. In the months of January and February, 1862, as appears by Schedule No. 3, there were 9 Certificates of Registrars filed, the costs of which amounted to \$877.64, and, subsequent to the new Tariff of Fees allowed Registrars, in force in March, 1862, there were 78 Registrars' Certificates filed, the costs whereof amounted to \$729.17.

(REMARKS.—En 1861, il y a eu 37 causes ou actions dans lesquelles des terres ont été vendues par le shérif, et 40 certificats de registraire ont été produits.)

En 1862, il y a eu 71 causes ou actions dans lesquelles des terres ont été vendues par le shérif, et 87 certificats de registraire ont été produits. Dans les mois de janvier et février 1862, comme il apparaît par la cédule No. 3, il a été produit 9 certificats de registraire, dont le coût s'est élevé à \$877.64, et depuis le nouveau tarif des honoraires accordés aux registraire, mis en vigueur en mars 1862, il a été produit 78 certificats de registraire, dont le coût s'est élevé à \$729.17.)

RECAPITULATION OF SCHEDULES—Continued. | (RÉCAPITULATION DES CÉDULES—Suite.)
 SCHEDULES Nos. 4 AND 5. | (CÉDULES Nos. 4 ET 5.)

Year. (Année.)	Total No. of applications for confirmations of titles where Certificates of Registrars were filed.	Total number of Registrars' Certificates filed by applicants for ratification of title.	Total amount of costs of Registrars' Certificates filed in cases of ratification of title.	Total number of hypothecated Registrars' Certificates.	Total No. of Oppositions filed in cases of conserves.	Total amount of costs to attorneys (including disbursements) on filing the oppositions <i>en fin de conserves.</i>
	(No. total de demandes de ratification de titre dans lesquelles il a été produit des certificats de registrateurs.)	(No. total de certificats de registrateurs produits par les personnes demandant des ratifications de titre.)	(Montant total du coût des certificats de registrateurs produits dans les causes de ratification de titre.)	(Nombre total d'hypothèques portées dans les certificats de registrateurs.)	(Nombre total d'oppositions afin de conserver.)	(Montant total des frais d'avocats (y compris les déboursés) sur productions d'oppositions afin de conserver.)
1861	16	16	\$87 30	79	7	\$78 65
1862	12	12	\$77 90	69	8	\$116 65

REMARKS.—In 1861—There were 16 applications for Ratification of Title and 16 Registrars' Certificates filed. In 6 of these Certificates no Registrar's Fees are mentioned.
 — In 1862—There were 12 applications for Ratifications of Title and 12 Certificates of Registrars filed.

REMARKS.—En 1861.—Il a été produit 16 demandes de ratification de titre, et 16 certificats de registrateurs. Dans 6 de ces certificats les honoraires de registrateurs ne sont pas mentionnés.
 — En 1862.—Il a été produit 12 demandes de ratification de titre, et 12 certificats de registrateurs.)

SCHEDULE No. 6.

COMPARATIVE Statement of the number of Contestations of Distributions of Monies made in the Superior Court for the District of Montreal during the years 1858, 1859, 1860, 1861 and 1862.

(CÉDULE No. 6.)

(Etat comparatif du nombre des contestations des distributions de deniers faites dans la Cour Supérieure du district de Montréal, durant les années 1858, 1859, 1860, 1861 et 1862.)

	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Total	14	6	9	4	7

RECAPITULATION OF SCHEDULES.—Continued.

(RÉCAPITULATION DES CÉDULES.—Suite.)

SCHEDULE No. 7.

(CÉDULE No. 7.)

Costs of Registrars' Certificates in cases of Sale by the Sheriff.		REMARKS.		Costs of Registrars' Cert. fyled in cases of Ratification of Title.		REMARKS.	
Year.	Total Amount.	Year.	Total Amount.	Year.	Total Amount.	Year.	Total Amount.
(Année.)	(Montant total.)	(Année.)	(Montant total.)	(Année.)	(Montant total.)	(Année.)	(Montant total.)
1861	\$1011 82	1861	\$87 30	1861	\$87 30	1861	\$87 30
1862	\$1606 81	1862	\$1606 81	1862	\$17 90	1862	\$17 90

MONK, COFFIN & PAPINEAU,
P. S. C.

PROTHONOTARY'S OFFICE,
Montreal, 25th April, 1863.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 23 courant, priant Son Excellence de faire mettre devant cette Chambre : "Une copie de la commission dernièrement émise, nommant un imprimeur de la Reine."

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

SECRETARIAT,

Québec, 28 avril 1863.

LETTRES-PATENTES ROYALES NOMMANT GEORGE DESBARATS ET
MALCOLM CAMERON, IMPRIMEUR DE LA REINE ET IMPRI-
MEUR DES LOIS, PROVINCE DU CANADA.

Province du }
Canada. }

MONCK.

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et
d'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

A GEORGE DESBARATS, écuyer, et l'honorable MALCOLM CAMERON,

SALUT :

SACHEZ, qu'ayant pleine confiance en votre loyauté, intégrité et habilité, Nous vous avons constitués et nommés, et par ces présentes lettres-patentes royales vous constituons et nommons, vous le dit GEORGE DESBARATS, et vous le dit MALCOLM CAMERON, pour être conjointement Notre Imprimeur et Imprimeur des Lois, dans et pour Notre Province du Canada, et pour imprimer pour Nous tous les actes du Parlement Provincial, et autres documents et actes publics qui doivent avoir force et effet dans toute Notre dite Province, ou qui peuvent la regarder, et qui de droit doivent être imprimés par Notre Imprimeur des Lois, dans et pour icelle. Pour avoir et jouir, vous le dit GEORGE DESBARATS, et MALCOLM CAMERON, conjointement de la dite charge de Notre Imprimeur et Imprimeur des Lois, avec tous et chacun les droits, privilèges, profits et émoluments de la dite charge, qui en découlent ou qui de droit devraient en découler, durant Notre Royal plaisir.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait rendre Nos présentes Lettres-Patentes, et y avons fait apposer le Grand-Sceau de Notre dite Province : Témoin, Notre Très-Fidèle et Bien-Aimé Cousin, le Très-Honorable CHARLES STANLEY, VICOMTE MONCK, Baron Monck de Ballytrammon, dans le Comté de Wexford, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, et Capitaine-Général et Gouverneur-en-Chef dans et sur Nos Provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince Edouard, et Vice-Amiral d'icelles, etc., etc., etc. A Québec, ce 20e jour d'avril de l'an de Grâce 1863, et de Notre Règne la 26e.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Enregistrées le 20 avril 1863.

WM. KENT,
Sous-Régistrateur.

No. 93.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, en date du 19 mars 1863, pour les papiers relatifs au contrat de Sinclair et Skelsey, pour la construction des palais de justice dans le Bas-Canada.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
29 avril 1863.

No. 93.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, en date du 22 avril 1863, demandant des renseignements sur la construction des palais de justice dans le Bas-Canada.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
4 mai 1863.

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

No. 94.

REPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative, en date du 13 avril 1863, pour
" des renseignements sur les droits d'accise en 1862."

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
30 avril 1863.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Québec, 28 avril 1865.

MONSIEUR,—Pour obéir à l'ordre de Son Excellence le gouverneur-général, qui m'a été transmis par l'envoi d'une adresse de l'assemblée législative, en date du 13 du courant, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint les états demandés.

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

W. P. HOWLAND.

L'honorable Secrétaire Provincial,
etc., etc., etc.,
Québec.

LIQUEURS DE MALT, 1862.

Rapport des liqueurs de malt manufacturés et des droits en provenant. Canada, 1862.

	Quantité.	Droits.
	Gallons.	\$ cts.
Du 1er janvier au 8 juin	3,345,086	33,450 85
Du 1er juin au 30 juin.....	226,810	2,268 10
Du 1er juillet au 31 décembre.....	2,348,400	70,452 00
Total pour l'année.....	5,920,296	\$106,170 95

SPIRITUEUX, 1862.

Rapport des spiritueux distillés et des droits en provenant. Canada, 1862.

	Quantité.	Droits.
	Gallons.	\$ cts.
Du 1er janvier au 8 juin	1,989,163	119,349 78
Du 1er juin au 30 juin	264,757	15,885 42
Du 1er juillet au 31 décembre.....	1,561,153	234,172 97
Total pour l'année.....	3,815,073	\$369,408 17

RÉPONSE

A une Adresse de l'Honorable Assemblée Législative, en date du 27 février 1863, pour copies de la correspondance relative au service postal transatlantique.

Par ordre,

J. O. BUREAU,

Secrétaire.

SECRETARIAT,

Québec, 30 avril 1863.

MONTREAL, 11 avril 1862.

MON CHER MONSIEUR,—Auriez-vous la complaisance de nous dire si, pour les nouveaux paquebots que nous sommes sur le point de faire construire pour la ligne de la malle, vous serez satisfait de paquebots semblables à l'*Hibernian* et au *Norwegian*? Vous comprenez bien que je ne veux pas vous engager officiellement à quoi que ce soit relativement à la ligne par cette question, mais comme je suis décidé à faire construire immédiatement, j'aimerais le faire de la manière qui vous conviendrait le mieux; et comme ces bâtiments ont parfaitement réussi, je pense que nous ne pouvions mieux faire que de les répéter.

(Signé)

HUGH ALLAN.

L'honorable Sidney Smith, etc., etc.,

MONTREAL, 19 avril 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il nous a été signifié un avis par M. I. G. Gagnon, inspecteur des bateaux-à-vapeur pour Québec, à l'effet qu'il a l'intention de soumettre tous nos paquebots-poste à son inspection, et les rendre sujets aux dispositions de l'acte provincial.

Lorsque cet acte fut passé, il fut spécialement convenu entre l'honorable E. P. Taché, et l'honorable P. M. Vankoughnet, de la part du gouvernement, et moi, que, comme tous les paquebots partant de la Grande-Bretagne étaient strictement et complètement inspectés avant leur départ, ils seraient exempts de l'opération de l'acte provincial, et je compris que la 36e clause avait été introduite à cet effet.

En conséquence, voulez-vous faire donner instruction à M. Gagnon de ne pas persister dans son projet?

(Signé)

HUGH ALLAN.

L'honorable Sidney Smith, etc., etc.,

Maître-général des postes.

DÉPARTEMENT DES POSTES, 21 avril 1862.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 19 courant, et en réponse, je dois vous dire que le maître-général des postes n'a absolument rien à faire avec l'inspection des paquebots, ou les devoirs des inspecteurs.

Au lieu de vous opposer à l'inspection de M. Gagnon, le maître-général des postes pensait que vous saisissez avidement une occasion aussi favorable d'offrir au public l'assurance que toutes les précautions possibles seraient prises pour prévenir le renouvellement d'aussi déplorables accidents que ceux qui sont survenus au *Canadian* et au *North Briton*.

Le maître-général des postes ne pense pas que la 36^e section soit susceptible de l'interprétation que vous lui donnez.

(Signé)

WM. WHITE,
Secrétaire.Hugh Allan, écr.,
Montréal.

QUÉBEC, 1er mai 1862.

MON CHER MONSIEUR.—A propos de notre conversation d'aujourd'hui au sujet de l'inspection des paquebots, je prends la liberté de vous rappeler que je m'objecte aux dépenses qu'il nous faudrait encourir en nous soumettant, même nominale, à l'inspection provinciale.

Vous voudrez donc bien prendre des arrangements pour que, quoique l'on fasse nominale, nous ne soyons point troublés en réalité.

(Signé)

HUGH ALLAN.

L'hon. Sidney Smith, etc., etc.

Si cela pouvait convenir au département, je vous offrirais de transporter les malles pour vous par la ligne des paquebots-poste de Glasgow gratuitement, pourvu qu'on les certifie comme paquebots-poste.

Ils partent alternativement tous les mercredis de chaque côté, et donneraient, ces semaines-là, une malle semi-hebdomadaire.

H. A.

1er mai 1863.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le maître-général des postes de vous demander des explications à l'égard du récent désastreux voyage de l'*Anglo Saxon* de Portland à Liverpool, causé par la fracture de son arbre de couche.

Il paraît que lors de son départ de Portland, l'arbre de couche de l'*Anglo Saxon* était en mauvais état, et le maître-général des postes a appris que cette défectuosité existait depuis quelque temps déjà, et que de fait le paquebot avait fait plusieurs voyages en étant constamment exposé à l'accident qui lui est enfin arrivé.

De plus, le maître-général des postes désirerait savoir pourquoi, dans ces circonstances, lorsque le paquebot, en passant par le côté sud de l'Irlande au lieu de celui du nord, il ne débarqua pas les malles à Queenstown, dont il était tout près?

W. H. GRIFFIN,

Sous-maître gén. des postes.

Hugh Allan, écr.,
Montréal.

MONTREAL, 5 mai 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er courant, dans laquelle vous me demandez des renseignements sur la fracture de l'arbre de couche de l'*Anglo-Saxon* lors de son dernier voyage en Angleterre, et aussi pourquoi, ayant pris le passage du sud de l'Irlande, le capitaine n'a pas débarqué les malles à Queenstown.

En réponse à votre première question, je vous dirai que lorsque l'*Anglo-Saxon* fut construit, la personne qui en fit l'inspection de la part des propriétaires, avant de le recevoir,

indiqua une crevasse sur l'arbre de couche de l'hélice, mais ne put dire si c'était un défaut réel ou seulement une fente de surface. Cependant, dans le but de nous en assurer, nous fîmes faire une inspection régulière, et les inspecteurs déclarèrent que dans leur opinion c'était une affaire sans conséquence, et que les propriétaires devaient recevoir le paquebot tel qu'il était. Depuis cette époque, et il y a de cela sept ans, l'attention de l'ingénieur fut attirée de temps à autre sur cet arbre de couche, qui n'offrit aucun changement apparent jusqu'au dernier voyage. A l'arrivée du paquebot à Portland, le capitaine Graham nous informa que la crevasse s'était un peu ouverte, mais que l'ingénieur ne doutait aucunement pouvoir faire le voyage de retour en Angleterre en allant modérément.

Nous lui dîmes de le faire, et nous fîmes laisser une partie du chargement, afin de forcer l'arbre de couche le moins possible. Il ne survint aucun accident jusqu'à ce que le paquebot fut rendu à moins d'une journée de marche d'Irlande, lorsqu'il survint une forte tempête de vent de l'Est, et le paquebot plongeant fortement, l'arbre de couche se brisa enfin. L'on fit toute diligence possible pour réparer l'avarie, et il ne s'écoula que quelques heures avant que le steamer ne reprit sa marche avec un seul engin.

Il arriva en sûreté à Liverpool, et seulement une trentaine d'heures après le steamer de New-York, qui était parti cinq heures avant l'*Anglo-Saxon*. Sous ces circonstances, je crois que l'on ne peut guère dire que le voyage a été désastreux.

Quant à la seconde question, pourquoi les malles n'ont pas été débarquées à Queens-town, je n'ai à présent aucun renseignement positif à ce sujet, mais le paquebot sera de retour ici dans une quinzaine de jours, et alors je m'en informerai et je vous en donnerai connaissance.

HUGH ALLAN.

W. H. Griffin, écr.,
Sous-maître général des postes,
Québec.

2 mai 1862.

MONSIEUR,—Le service des malles d'hiver de Portland étant terminé, le maître-général des postes me charge de vous prier de vouloir bien faire compléter l'état ci-joint, relativement au nombre des voyageurs et de la quantité de fret transportés par les paquebots de Portland, depuis le 2 mars, et de le lui renvoyer le plus tôt possible.

WM. WHITE,
Secrétaire.

Hugh Allan, écr.,
Montréal, B.-C.

MONTRÉAL, 5 mai 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 courant, me demandant un état complet du fret et des passagers partis de Portland dans nos paquebots durant l'hiver. Aussitôt que les rapports nécessaires auront été reçus de Portland, le document sera complété et expédié.

HUGH ALLAN.

Wm. White, écr.,
Sec. dép. des postes, Québec.

8 juillet 1862.

MONSIEUR,—Ce serait une grande amélioration sur la pratique actuelle de mettre les malles à bord des paquebots-poste le samedi, si vous pouviez faire en sorte que les malles de Montréal et de l'Ouest, qui arrivent par convoi spécial à la Pointe Lévi vers 7.30 a. m.

fussent portées directement à bord, lorsque la position du paquebot dans le courant ne rend pas la chose très difficile. Il en résulterait deux avantages : d'abord, l'on aurait le temps de metre les contre-marques aux malles et de les serrer avant le commencement de la confusion qui est probablement inévitable lors de l'embarquement des passagers et de leur bagage ; et ensuite, l'on éviterait le renouvellement de ce qui a eu lieu samedi dernier, lorsque les malles de Montréal et de l'Ouest furent transportées plusieurs fois de la Pointe Lévi au quai de Québec par l'allège, avant d'être portées au paquebot, le capitaine de l'allège refusant de mettre ces malles à bord avant qu'il n'y transportât les passagers à neuf heures, bien que le *Jura* se trouvait alors, me dit-on, à peu de distance dans le chenal.

W. H. GRIFFIN,
Sous-M.-G. des P.

Hugh Allan, écr.,
Montréal.

MONTREAL, 10 juillet 1862.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 8 courant (reçue ce jour), j'ai l'honneur de vous dire que j'ai suggéré à M. Tibbitts, samedi dernier, le plan de se rendre immédiatement auprès des paquebots avec les malles en allant de la Pointe-Lévi à Québec, après l'arrivée du convoi de l'Ouest le samedi matin. Il me répondit que pour ce voyage il n'était pas sous notre contrôle, et qu'il ne le ferait pas, à moins que le bureau des postes ne le payât pour cela. Il ne me donna pas à entendre qu'il encourrait par là aucune perte importante de temps ou d'argent, mais enfin il voulait être payé.

Nous lui donnons déjà cinq louis pour ce qu'il fait pour nous le samedi, et il admet que cela est amplement suffisant ; mais je vais essayer de lui faire faire par l'entremise de M. Brydges.

(Signé,) HUGH ALLAN.

W. H. Griffin, écuyer,
S.-M.-G. des Postes, Québec.

No. 202.

11 juillet 1862.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 10 courant, je suis chargé de vous dire que le maître-général des postes sera bien aise que vous portiez remède, par quelque moyen que ce soit, au mal que je vous signalais dans ma précédente lettre ; mais il lui semble que vous devriez-vous assurer un contrôle assez direct sur l'allège que vous employez, pour vous permettre de remplir tous les arrangements nécessaires pour transporter les malles, du quai aux paquebots, d'une manière satisfaisante.

(Signé,) W. H. GRIFFIN,
S.-M.-G. des Postes.

Hugh Allan, écuyer,
Montréal.

MONTREAL, 12 juillet 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'hier, à propos de laquelle je suis heureux d'apprendre de nos agents de Québec, que M. Tibbitts a consenti à mettre les malles à bord du paquebot en allant de la Pointe-Lévi à Québec, à l'arrivée du convoi, ce qui règle la question pour le moment. Mais je me permettrai de vous rappeler que pour ce voyage l'allège n'est pas à notre service, et que ce n'est pas à notre emploi que les malles sont apportées de la Pointe-Lévi. J'ai compris de M. Tibbitts qu'il était alors à votre service, et qu'il n'était responsable qu'à vous du traitement que pouvaient recevoir les malles.

Nous n'employons son bateau que pour transporter les malles et les passagers de Québec auprès du steamer, et c'est là toute l'obligation qu'il se reconnaît envers nous. Je

ne mentionne ceci que pour expliquer pourquoi nous ne pouvons exercer de contrôle direct sur l'allège, excepté durant le voyage où il est à notre service.

(Signé,)

HUGH ALLAN.

W. H. Griffin, écuyer,
S.-M.-G. des Postes.

10 juillet 1862.

MONSIEUR,—A l'arrivée du *Nova Scotian* au port de Liverpool, le 30 de mai, il ne se rendit pas au débarcadère, mais se prépara à se rendre immédiatement à son bassin, la marée étant favorable pour cela ; mais comme il y avait probabilité de retard, vu que deux navires en sortaient, le commis des malles demanda au capitaine Ballantine de débarquer les malles—sept sacs—dans la chaloupe ; le capitaine répondit qu'il ne le pouvait pas ; qu'il n'avait aucun moyen de le faire, le navire étant sous les charges d'un pilote.

Il en résulta un retard d'une heure dans le débarquement des malles, retard que l'on aurait pu éviter par le travail peu considérable de mettre une chaloupe à l'eau.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
S.-M.-G. des Postes.

Hugh Allan, écuyer,
Montréal.

MONTREAL, 12 juillet 1862.

MONSIEUR,—Je reçois aujourd'hui votre lettre du 10 courant, m'informant que lors de l'arrivée du *Nova Scotian* à Liverpool, le 30 de mai, il est survenu un retard d'une heure dans le débarquement des malles, parce que le paquebot est entré dans le bassin au lieu d'arrêter au débarcadère, et que ce retard aurait pu être évité si le capitaine Ballantine eût voulu se rendre à la demande du commis de la malle, et mettre une chaloupe à l'eau à cette fin, le capitaine déclarant qu'il ne pouvait le faire, parce que le navire était sous les charges d'un pilote. Le *Nova Scotian* est venu ici et en est reparti depuis la date de ce fait ; mais comme je n'en ai entendu parler pour la première fois que par votre lettre, je n'ai pas demandé d'explications au capitaine Ballantine. A son prochain voyage, cependant, je ne manquerai pas de le faire, et de vous en communiquer le résultat.

(Signé,)

HUGH ALLAN.

W. H. Griffin, écuyer,
S.-M.-G. des Postes.

MONTREAL, 6 août 1862.

MONSIEUR,—A propos de votre lettre du 10 de juillet, se plaignant d'un retard de la part du capitaine Ballantine, dans le débarquement des malles du *Nova Scotian* à Liverpool, le 30 de mai dernier, je vous envoie, sous ce pli, copie de la lettre qu'il m'a adressée pour expliquer la chose, lettre sur laquelle j'attire votre attention.

(Signé,)

HUGH ALLAN.

W. H. Griffin, écuyer,
S.-M.-G. des Postes.

MONTREAL, 3 août 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'hier, contenant une plainte du maître-général des postes contre moi, à propos d'un retard d'une heure dans le débarquement des malles à Liverpool, le 30 de mai dernier. J'avoue que je suis très surpris de cette plainte, car elle n'est aucunement fondée, comme vous le verrez par l'exposé ci-dessous :—Ce jour-là nous passâmes le phare du Rock à 12.5 a. m., et la marée était haute à la tête de la jetée à minuit précises, et les portes du bassin sont toujours fermées exactement une heure après la haute marée. Nous arrivâmes devant les portes du bassin à 12.20, et nous vîmes alors qu'il en sortait deux navires, ce qui devait nous retarder un peu. A peu près vers ce temps-là, M. Barlee, le commis de la malle, me demanda si l'on sauverait du temps en mettant une chaloupe à la mer pour déposer les malles à l'un des débarcadères, ou les mettre à terre sur le mur Huskisson. Je répondis que l'on perdrait certainement du temps par l'un ou l'autre de ces moyens. Quant à la chaloupe, il y a tant de mouvement de steamers et de navires à l'entrée du bassin à marée haute, et le courant est si fort, qu'à part le grand risque que l'on courrait, l'on était certain de perdre au moins une demie heure ; et pour les mettre sur le mur Huskisson, lorsque toutes les écluses et les ponts qui communiquent avec la ville sont ouverts, il aurait certainement fallu perdre du temps. J'expliquai cela à M. Barlee, qui se montra satisfait, et me remercia de mes avis et renseignements. Le paquebot entra dans le bassin Wellington à une heure, et les portes furent immédiatement fermées ; sa proue fut immédiatement tournée vers le mur, et les malles débarquées ;—et j'affirme que par ce moyen elle se rendirent au bureau de poste plus tôt qu'elles ne l'auraient fait soit en les mettant dans une chaloupe, ou en les déposant sur le mur Huskisson. Ainsi, loin d'avoir perdu une heure, ce qui, comme vous le verrez par les faits ci-dessus, je suis convaincu que l'on n'a pas perdu une minute, et je n'ai aucun doute que M. Barlee le pensait alors, autrement il se serait plaint du retard,—ce qu'il n'a jamais fait ; et la première nouvelle que j'en ai eu a été par votre lettre.

Je désire autant que le commis de la malle que les malles soient livrées le plus tôt possible ; et si j'avais pensé qu'en les mettant dans une chaloupe on aurait pu en hâter l'expédition, je n'aurais pas hésité un instant à le faire ; mais j'étais convaincu alors, comme je le suis encore, que l'on aurait perdu du temps par ce moyen.

(Signé,)

WM. BALLANTINE.

Hugh Allan, écr.,
Montréal, B.-C.

2 octobre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien ordonner le paiement de ce qui m'est dû au 30 septembre, \$104,000, en vertu de mon contrat pour le transport des malles entre le Canada et Liverpool.

(Signé,)

HUGH ALLAN.

L'honorable M. H. Foley,
M.-G. des Postes, Québec.

3 octobre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 courant, demandant le paiement de \$104,000, pour le transport des malles entre le Canada et Liverpool, jusqu'au 30 septembre, et en réponse j'ai l'honneur de vous informer que le maître-général des postes est absent de Québec pour le moment, mais qu'à son retour votre lettre lui sera soumise.

(Signé,)

WM. WHITE.

Hugh Allan, écuyer,
Montréal, B.-C.

MONTRÉAL, 23 octobre 1862.

MONSIEUR,—A propos des termes du reçu que le maître-général des postes m'a requis de donner pour le trimestre de subvention dû au 30 septembre, et aussi pour le trimestre précédent, je prends de nouveau la liberté de dire que je ne l'ai pas donné volontairement, mais que j'y ai été forcé parce que je ne pouvais avoir d'argent autrement.

Je répète que je n'admets pas qu'aucune infraction aux termes du contrat ait jamais eu lieu, et que je l'ai toujours exécuté fidèlement suivant la lettre et l'esprit.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé,)

HUGH ALLAN.

Wm. White, écuyer,
Secrétaire, département des postes, Québec.

25 novembre 1862.

MONSIEUR,—Le département a reçu une lettre du bureau de poste général de Londres, Angleterre, l'informant qu'après l'embarquement des malles à bord du *Bohemian*, qui est parti de Londonderry le 17 ult., l'on éprouva un retard de plusieurs heures afin de permettre l'arrivée des passagers pour le Canada, amenés à Belfast par le bateau-à-vapeur Ecossais, et je suis chargé de vous prier de donner l'explication que vous désirerez offrir à propos de ce retard.

(Signé,)

WM. WHITE,
Secrétaire.

Hugh Allan, écuyer,
Montréal, B.-C.

MONTREAL, 29 novembre 1862.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 25 courant, me demandant une explication d'un léger retard survenu dans le départ de Moville du paquebot *Bohemian*, lors de son dernier voyage, après que les malles eurent été embarquées, j'ai l'honneur de vous inclure copie d'une lettre de nos agents de Glasgow, qui, je n'en ai aucun doute, satisfera le maître-général des postes. D'après cette lettre vous verrez que le retard en question n'a été que de deux heures, et est arrivé parce que les malles ont été envoyées par une route inusitée, et qu'elles sont arrivées à Derry avant les passagers. L'agent de Derry n'aimait pas à prendre sur lui la responsabilité de faire partir le paquebot sans les passagers, sachant qu'ils arriveraient bientôt, et qu'ils seraient fort contrariés de manquer le steamer. Cependant, il envoya une dépêche télégraphique à Glasgow pour en recevoir des instructions, mais trop tard pour être utile. Je puis mentionner incidemment que même si le paquebot était parti deux heures plus tôt qu'il ne l'a fait, cela n'aurait été d'aucun avantage pour lui, puisqu'il y avait alors un furieux ouragan qui dura toute la nuit, et durant lequel le bateau-à-vapeur n'avança que lentement.

(Signé,)

HUGH ALLAN.

Wm. White, écuyer,
Secrétaire, maître-général des postes.

GLASGOW, 22 octobre 1862.

MM. EDMONSTONE, ALLAN ET CIE.,
Montréal.

CHERS MESSIEURS,—Dans le cas où les autorités postales de ce pays se plaindraient au maître-général des postes du Canada, à propos d'un léger retard qui a eu lieu dans la

transmission des malles de Derry à Moville, vendredi, le 17 courant, nous donnons les explications suivantes des circonstances qui ont donné lieu à ce retard.

Jeudi, le 16 courant, le vent du S. O. soufflait très fortement dans le chenal, et le steamer de la malle *Stag* en fut tellement retardé entre Glasgow et Belfast, qu'au lieu d'arriver à ce dernier port à l'heure ordinaire (4.30 a. m.), il n'y arriva qu'à 10 a. m., le vendredi, ce qui fut cause que la malle écossaise pour le paquebot canadien arriva trop tard, non seulement pour le train de Belfast de 6 a. m., mais aussi pour celui de 9.30 a. m. M. Munn, notre agent à Derry, nous envoya une dépêche télégraphique pour nous demander s'il devait retenir l'allège, qui attendait alors à Derry, jusqu'à l'arrivée de la malle écossaise, et nous lui répondîmes de le faire, et de voir aussi à ce que les passagers d'Écosse qui étaient partis avec la malle par Belfast, pussent embarquer à bord du *Bohemian*. Nous étions alors sous l'impression que la malle écossaise serait expédiée de Belfast par le convoi de 2 p. m., et arriverait à Londonderry à 6.15 p. m., le vendredi. Mais dans le but de hâter l'arrivée de la malle écossaise à Derry, le bureau de poste de Belfast l'avait envoyée *viâ* Omagh, ce qui fit qu'elle arriva à 3.30 p. m. à Derry, en même temps que la malle anglaise transmise *viâ* Dublin. En apprenant que les malles arriveraient à Derry deux heures avant les passagers d'Écosse, qui ne pouvaient arriver par le chemin de fer qu'à 6.15 p. m., M. Munn nous demanda de nouveau par le télégraphe s'il devait retenir l'allège jusqu'à l'arrivée des passagers; mais comme sa dépêche ne nous parvint qu'à 5.30 p. m. le vendredi, notre réponse n'aurait pu être rendue à Derry avant l'arrivée des passagers, et en conséquence nous ne répondîmes pas.

En conséquence M. Munn, garda l'allège jusqu'à 6.15 p. m., et les malles et les passagers étant alors à bord, ils furent transportés au *Bohemian* à Moville, et ce dernier parti à 9 p. m. le vendredi, pendant un fort coup de vent de l'ouest.

D'après ce que nous venons de vous dire, vous remarquerez que le retard, qui n'a été que de deux heures environ, a été occasionné d'abord par l'arrivée tardive du bateau de la malle à Belfast, et comme sa détention était due au temps affreux qu'il faisait, nous espérons que le maître-général des postes sera satisfait des explications que nous avons donné.

Nous sommes, etc.,

J. ET A. ALLAN.

MONTREAL, 28 janvier 1863.

L'honorable M. H. FOLEY,
Maître-général des postes, Québec.

Monsieur,—J'ai reçu aujourd'hui de l'inspecteur des bureaux de poste ici, la traite du receveur-général sur la banque du Haut-Canada pour le trimestre de subvention jusqu'au 1er janvier, en vertu du contrat pour le transport des malles transatlantiques, pour laquelle traite j'ai été forcé de signer un reçu admettant que le paiement est fait sous protêt, et consentant à ce que le gouvernement puisse prendre des mesures à propos de prétendues infractions au contrat. Ce reçu a été obtenu de moi par contrainte, parce que l'on me dit que si je ne le signais pas l'argent ne me serait pas payé; et je déclare maintenant de nouveau que je n'ai jamais violé mon contrat; qu'il n'y a aucun motif quelconque pour que le paiement soit fait sous protêt, et que je ne me tiens pas, et ne veux pas me tenir responsables de termes et conditions du reçu que j'ai donné. Il me fallait accepter l'argent et signer le reçu afin de faire face aux paiements sur le nouveau paquebot qui se construit maintenant pour la ligne.

(Signé)

HUGH ALLAN.

21 février 1863.

Monsieur,—A propos des différentes entrevues que vous avez eues avec le procureur-général du Haut-Canada et le maître-général des postes, quant aux conditions auxquelles

votre compagnie consentirait à accepter un nouveau contrat pour l'exécution du service postal transatlantique, je suis chargé par le maître-général des postes de vous prier de vouloir bien lui adresser, le plus tôt qu'il vous sera possible, les conditions définitives que vous pourrez lui offrir.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
Sous-maître-général des postes.

Hugh Allan, écuyer,
Montréal, B.-C.

MONTREAL, 2 mars 1863.

CHER MONSIEUR,—Voulez-vous avoir la bonté de dire au maître-général des postes que si le gouvernement veut laisser subsister notre contrat jusqu'à sa fin naturelle, je m'engagerai à construire et à mettre sur la ligne, aussitôt que le navire pourra être construit, un autre paquebot de force et de dimensions égales à celles du *Peruvian*, maintenant en construction ?

Le service se ferait alors par les paquebots neufs suivants :—

<i>Peruvian,</i>	} Cette ligne ne pourrait être surpassée sous aucun rapport.
<i>Norwegian,</i>	
<i>Hibernian,</i>	
<i>Jura, et</i>	
<i>Anglo-Saxon,</i>	

ce qui laisserait les paquebots suivants, que l'on n'emploierait que lorsqu'il serait nécessaire :

<i>Bohemian,</i>	<i>Nova Scotian,</i>
<i>North American, et</i>	<i>Damascus.</i>

Le contrat du *Peruvian* est de £82,000 sterling, et l'autre pourrait coûter un peu plus, car les prix ont augmenté.

Il vaut mieux accepter ce contrat et avoir un service de première classe que de le voir déprécier.

Je m'engagerai à mettre ceci à exécution, si on y consent, plutôt que de me soumettre à une réduction.

Votre, etc.,
(Signé,)

HUGH ALLAN.

W. H. Griffin, écuyer,
Québec.

RÉPONSE

A une adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur-Général, en date du 5 ultimo, demandant, "1°. Un état de tous les chemins, havres " ou autres ouvrages originairement faits par la province, et subséquemment " vendus ou transférés à des municipalités, à des compagnies privées, ou à " des particuliers. 2°. Si aucun de ces chemins, havres ou autres ouvrages " est possédé par une compagnie, les noms des actionnaires de cette " compagnie, et le montant des actions qu'ils possèdent chacun. 3°. Le " prix et les conditions auxquels chacun de ces chemins, havres ou autres " ouvrages a été vendu, les noms des cautions, s'il en est, ou la nature des " sûretés, s'il en est, données par l'acquéreur ou les acquéreurs pour le " paiement du prix de vente, et si aucune des dites cautions a été déchargée, " ou si le dit cautionnement a été annulé, et, dans ce cas, quand et par " quelle autorité. 4°. Si aucune modification des conditions primitives de " la vente d'aucun tel chemin, havre, ou autre ouvrage, a été apportée par " la province, et, dans ce cas, quand elle l'a été, et par quelle autorité. " 5°. Tous les deniers reçus par la province à compte de la vente de tout " tel chemin, havre, ou autre ouvrage, et la date ou les dates de la réception " de ces paiements, ainsi que le montant en principal et intérêt maintenant " dû sur chaque vente respectivement ; et enfin, toutes autres informations " possibles touchant ces chemins, havres ou autres ouvrages, et qui ne sont " point comprises dans cette adresse."

Par ordre,

J. O. BUREAU,

Secrétaire.

SECRETARIAT,

Québec, 30 avril 1863.

ETAT des havres, etc., vendus à des compagnies et à des particuliers, indiquant la date, le prix et les conditions de la vente, le nom des premières cautions, la nature du cautionnement donné par les acquéreurs pour le paiement de 10 pour cent sur le prix d'achat, le montant dû pour intérêt jusqu'au 31 décembre 1862, le montant reçu à compte du principal et de l'intérêt, le montant dû à cette date sur le principal et l'intérêt, le nombre et le montant des versements encore à faire, en vertu de quelle autorité les premières cautions ont été relevées de leurs obligations, et les premières conditions de la vente modifiées.

Nos.	TRAVAUX. — HAVRES.	Acquéreurs.	Date de la vente.	Prix convenu.	Noms des premières cautions.
1	Havre de Cobourg	Compagnie du havre de Cobourg.	1850, juil. 1er	\$ cts. *16000 00	.....
2	Havre de Port Dover.....	Havre de Port Dover, cédé à la compagnie du chemin de fer et du havre de Woodstock et du lac Érié, par ordre en conseil, 22 mars 1854.	1850, oct. 15	†30400 00	John White
3	Le havre de Whitby, et le chemin y conduisant, y compris le pont Narrows.	Compagnie du chemin de Port Whitby et lac Scugog, Simcoe et Huron. James Rowe, Président.	1850, oct. 15	†80400 00	P. Perry et Jas. Rowe.
4	Havre de Oakville.....	R. K. Chisholm	1850, juin 30	†10000 00	.....
5	Havre de Rondeau.....	Compagnie du havre de Rondeau..... E. Learned, Président.	1850, juil. 1er	‡8004 00	.....

* Prix d'achat payable en 10, 15 et 20 années, avec intérêt au taux de 6 p. cent.

† Prix d'achat payable par versements annuels de 5 p. cent chacun, à compter du 15 octobre 1852, avec intérêt à 5 p. cent sur tout le montant ou sur la somme due.

‡ Prix d'achat payable en versements annuels de 10 p. cent chacun, avec intérêt à 6 p. cent sur la somme ou la balance due.

§ Prix d'achat payable en versements annuels de 5 p. cent, avec intérêt à 5 p. cent sur la somme ou la balance due.

Nature du cautionnement donné.	Intérêt dû sur ventes, jusqu'au 31 déc. 1862.	Argent reçu.		Montants dû le 31 décembre 1862.		Total du montant dû sur le principal et l'intérêt.	Nombre et montant des versements encore à faire.	
		Principal.	Intérêt.	Principal.	Intérêt.			\$ cts.
	\$ cts. Jusqu'au 8 juil. 1859. \$9530 47		\$ cts. 4320 00		\$ cts. Le 8 juillet 1859. \$5210 47	\$ cts. Le 8 juillet 1859. \$5210 47		\$ cts. 16000 00
**Terres dans Trafalgar.	20651 43	3040 00	7220 00	13680 00	13431 43	27111 43	9	13680 00
**Terres dans Whitby.	48334 82	16080 00	19344 34	28140 00	23990 48	57130 48	9	36180 00
Hypothèque.	6843 30	4000 00	1920 00	6000 00	4923 30	10923 30	Tous dus.	
	Jusq. 1er juil. 1856. 1600 00	2804 00	1600 00					Repris par le gouvernement, par ordre en conseil, 23 avril 1856.

** Au montant de 10 p. cent sur le prix d'achat.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GENERAL,
Québec, 29 avril 1863,

WILLIAM DICKINSON,
Sous-inspecteur-général intérimaire.

ETAT des sommes reçues des acquéreurs des havres, etc., ci-dessous désignés, à compte du principal et de l'intérêt, des dates de ces paiements, avec indication de l'autorité en vertu de laquelle les premières cautions ont été relevées de leurs obligations, et les premières conditions de vente modifiées.

TRAVAUX.	Dates des paiements.	Principal.	Intérêt.	
		\$ cts.	\$ cts.	
<i>Havres.</i>				
Havre de Cobourg ..	1851, juillet 21	960 00	La balance de l'intérêt, \$5,210.47, due le 8 juillet 1859, ainsi que l'indique l'état ci-joint, a été capitalisée avec le montant du prix d'achat, savoir: \$16,000.00, formant en tout \$21,210.47. Pour cette somme le gouvernement a des bons de la ville de Cobourg, et l'intérêt sur iceux a été régulièrement payé.
	1852, mars 10	.....	480 00
	1853, janvier 31	.....	480 00
	1853, avril 27	.....	480 00
	1853, juillet 8	.....	480 00
	1854, janvier 14	.....	480 00
No. 1.	1855, avril 23	960 00	
			\$4320 00	
Havre de Port Dover.	1851, avril 15	360 00	Les acquéreurs ne devaient plus rien le 28 novembre 1853; ils ont rempli les conditions de la vente en payant dix pour cent sur le prix d'achat.
	1852, juillet 19	.....	1520 00
	1853, janvier 7	1520 00	760 00	
	1853, janvier 31	.....	400 00
	1853, sept. 29	.....	722 00
	1853, nov. 28	1520 00	722 00	
No. 2.	1856, sept. 2	2736 00	
			\$3040 00	7220 00
Le havre de Whitby, et le chemin y conduisant, y compris le pont Narrows.	1851, avril 15	2010 00	Les acquéreurs ne devaient plus rien le 9 avril 1855; ils ont rempli les conditions de la vente en payant dix pour cent sur le prix d'achat. En sus de.....\$19344 34 le gouvernement a retiré de la compagnie, en 1863..... 2366 28 \$21710 62
	1852, oct. 25	.....	6030 00
	1853, mai 3	.....	1910 00
	1853, nov. 4	4020 00	1910 00	
	1854, février 22	2023 22	.....
	1854, mai 13	.....	1800 00
	1854, nov. 16	4020 00	1820 00	
	1854, déc. 12	1436 00	.....
	1855, avril 7	1008 11	.....
	1855, aout 3	.....	1710 00
No. 3.	1857, juillet 15	3572 67	2154 34	
			\$16080 00	19344 34
Havre de Oakville.	1850.....	2000 00	En vertu d'un arrangement, le prix d'achat a été fait payable en dix ans à compter de la vente de l'hypothèque; tout le montant est conséquemment dû, y compris la balance de \$4,923.30, due pour intérêt jusqu'au 31 déc. 1862.
	1854, juillet 10	2000 00	1920 00	
No. 4.			\$4000 00		1920 00
Havre de Rondeau.	1851, juillet 11	800 40	Les conditions de la vente, c'est-à-dire le paiement de dix pour cent sur le prix d'achat, ont été remplies. Le havre a été repris par le gouvernement en vertu d'un ordre en conseil du 28 avril 1856.
	1852, sept. 2	403 60	360 00	
	1853, juin 25	400 00	340 00	
	1854, juillet 18	400 00	320 00	
	1855, juin 30	400 00	300 00	
No. 5.	1856, juillet 1er	400 00	280 00	
			\$2804 00	1600 00

WILLIAM DICKINSON,
Sous-inspecteur-général intérimaire.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GENERAL,
Quebec, 29 avril 1863.

ETAT des chemins vendus à des compagnies particulières, à des municipalités, premières cautions et de la nature du cautionnement donné par les pour intérêt jusqu'au 31 décembre 1862; des sommes reçues à compte du et du nombre et du montant des versements restant encore à faire, et obligation, l'autorité pour ce faire et modifier les premières conditions de paiements.

Nos.	TRAVAUX. CHEMINS.	Acquéreurs.	Date de la vente.	Prix convenu.		Noms des premières cautions.
				\$	cts.	
1	Le pont de Brantford, et le chemin d'Hamilton à la limite ouest du comté de Wentworth, étant composés du chemin d'Hamilton et Brantford, et de partie du chemin de London à Brantford.	Compagnie du chemin de Brantford... John Lovejoy, Président.	1850, oct. 15	*108400	00	John Lovejoy.
2	Le pont de Caledonia et le chemin d'Hamilton à Port Dover.	Compagnie du chemin d'Hamilton à Port Dover. S. W. Ryekman, Président.	1850, oct. 15	*30800	00	S. W. Ryekman et G. M. Ryekman.
3	Le chemin traversant le comté d'Oxford, étant composé de toute cette partie du chemin de London à Brantford, située dans le dit comté.	Compagnie du chemin d'Ingersoll à Brantford. John Steele, Président.	1850, oct. 15	*24400	00	John Steele
4	Le chemin nord de Toronto au débarcadère de Holland, le chemin York Est, le chemin York Ouest, et le chemin de la rive du lac.	Compagnie du chemin de Toronto..... James Beaty, Président.	1850, oct. 15	*300400	00	Jas. Beaty
5	Le chemin de Dundas à Waterloo.	Compagnie du chemin de Dundas à Waterloo. W. Miller, Président.	1850, oct. 15	*104000	00	W. Miller..
6	Le chemin de Kingston à Napanee.	Le conseil municipal des comtés-unis de Frontenac, Lennox et Addington.	1850, oct. 15	**49200	00	.....
7	Le chemin de Port Hope au lac Rice.	Le conseil de ville de Cobourg	1850, oct. 15	†18400	00	.....
8	Le pont de Delaware, le chemin de London à Port Stanley, et le chemin de London à la limite Est du comté de Middlesex, formant partie du chemin de London à Brantford.	Le conseil municipal du comté de Middlesex.	1850, sept. 1	†18000	00	.....

* Prix d'achat payable en versements annuels de 5 p. cent chacun, à compter du 15 octobre 1852; avec intérêt à 5 p. cent sur le montant du prix d'achat ou sur le montant qui sera dû.

† Prix d'achat payable en 20 ans, à compter de la vente, avec intérêt à 5 p. cent payable tous les six mois.

‡ Prix d'achat payable en dix ans à compter de la vente, avec intérêt à 5 p. cent.

BUREAU DE D'INSPECTEUR GENERAL,
Québec, 29 avril 1863.

etc., avec indication de la date, du prix et des conditions de la vente, du nom des acquéreurs pour le paiement de dix pour cent sur le prix d'achat; du montant dû principal et de l'intérêt, et de celles dues à cette date pour le principal et l'intérêt, indiquant aussi à quelle date les premières cautions ont été relevées de leur vente, et les divers paiements faits sur le principal et l'intérêt, et la date de ces

Nature du cautionnement donné.	Intérêt dû sur ventes, etc., jusq. 31 décem. 1862.	Argent reçu.		Montant dû le 31 décembre 1862.		Total du montant dû sur le principal et l'intérêt.	Nombre et montant des versements encore à faire.	
		Principal.	Intérêt.	Principal.	Intérêt.		Nombre.	Montant.
* Terres dans Brantford.	70869 22	18840 00	16009 70	40780 00	54859 52	95639 52	9	48780 00
* Terres dans Barton et Glendford.	20447 36	3694 00	6729 00	13246 00	13718 36	26964 36	9	13860 00
* Terres dans Brantford.	16308 63	3040 00	4379 70	10380 00	11928 93	22308 93	9	10980 00
* Terres dans Toronto.	13518 00	.....	.....	.....	13518 00	13518 00	Tout	300400 00
* Terres dans Flamboro Ouest.	Jusq. 31 déc. 1860. 56274 43	10400 00	19760 00	Le 31 déc. 1860. 36400 00	Le 31 déc. 1860. 36514 43	Le 31 déc. 1860. 72914 43	Repris par le gouvernement par ordre en conseil, 2 février 1861.	
Pas cautionnement donné.	29520 00	.....	29520 00	.....	.....	.....	Tout	49200 00
Pas cautionnement donné.	Jusqu'au 8 juil. 1859. 9484 43	.....	4298 66	.....	Le 8 juillet 1859. 5187 77	Le 8 juillet 1859. 5187 77	Tout	18400 00
.....	11160 00	.....	5830 00	18000 00	5310 00	23310 00	Tous dus.	

* Au montant de dix pour cent du prix d'achat.

WILLIAM DICKINSON,
Sous-inspecteur-général intérimaire

ETAT des sommes reçues des acquéreurs des chemins, etc., ci-dessous désignés, à compte du principal et de l'intérêt, des dates de ces paiements, avec indication de l'autorité en vertu de laquelle les premières cautions ont été relevées de leur obligation, et les premières conditions de vente modifiées.

CHEMINS.	Dates des paiements.	Principal.	Intérêt.		
		-\$ -cts.	\$ -cts.		
Le chemin d'Hamilton à Brantford.	1851, avril 10	2710 00	Les acquéreurs ayant rempli les conditions de la vente en payant dix pour cent sur le prix d'achat, ils ont reçu quittance le 28 novembre 1853.	
	1851, oct. 30	.....	2713 70	
	1852, juin 11	.....	2727 00	
	1852, oct. 25	.....	2710 00	
	1853, janv. 10	5420 00	.....	
	1853, avril 25	.....	2574 50	
	1853, oct. 27	5420 00		2574 50
No 1.	1856, juillet 21	*8000 00	* Réduction de \$8000 sur le prix d'achat autorisée par ordre en conseil, 18 juillet 1856.	
		\$18840 00	16009 70		
Le chemin d'Hamilton à Port Dover.	1851, juillet 7	770 00	Les acquéreurs ayant rempli les conditions de la vente en payant dix pour cent sur le prix d'achat, ils ont reçu quittance le 18 décembre 1855.	
	1852, février 26	.....	770 00	
	1852, août 21	.....	770 00	
	1853, janv. 12	1540 00	.....	
	1853, juin 24	.....	770 00	
	1853, oct. 10	.....	731 50	
	1854, janv. 14	1540 00	.....	
	1854, mars 15	.....	731 50	
	1855, janv. 15	.....	1000 00	
	1857, janv. 23	614 00		386 00
	1858, janv. 5	.....	400 00	
	1858, mai 6-17	.....	400 00	
		\$3694 00	6729 00		
Le chemin de London à Brantford.	1851, avril 14	620 00	Les conditions de la vente ont été remplies par le paiement de dix pour cent du prix d'achat.	
	1851, oct. 23	.....	600 00	
	1862, nov. 24	1220 00		1220 00
	1853, juin 24	.....	579 50	
	1853, déc. 12	.....	579 50	
	1854, mars 24	1220 00	.....	
	1854, février 3	.....	548 00	
	1859, sept. 10	600 00	.....	
No 3.	1862, mai 27	232 70		
		\$3040 00	4379 70		
Le chemin de Toronto à York.	1851, avril 14	7510 00	Par le rapport du ministre des finances du 25 août 1859, et un ordre en conseil du 1er mars 1860, les premières conditions de vente ont été modifiées sous les restrictions suivantes : Le montant de \$45,060 payé à compte du principal, a été appliqué à la liquidation du compte de l'intérêt jusqu'au 1er juillet 1859; la balance de l'intérêt, \$29,247.29, non payée à la date ci-dessus, a été, d'après le rapport ci-dessus mentionné, remise à la compagnie, et tout le prix d'achat, \$300,400, reste ainsi à porter en compte en la manière indiquée par le rapport ci-dessus. La garantie possédée par le gouvernement pour le paiement de dix pour cent du prix d'achat a cessé d'exister, la com-	
	1851, oct. 21	.....	7510 00	
	1852, mai 8	.....	7510 00	
	1852, nov. 9	.....	7510 00	
	1853, janv. 19	15020 00	.....	
	1853, mai 28	.....	7134 50	
	1853, déc. 16	.....	7134 50	
	1854, juin 10	15020 00	.....	
	1854, oct. 29	.....	6759 00	
	1855, avril 19	.....	6759 00	
	1857, mai 2	15020 00		5440 51
No 4.		\$45060 00	63267 51		

ETAT des sommes reçues des acquéreurs des chemins, etc.—*Suite.*

CHEMINS.	Dates des paiements.	Principal.		Intérêt.		
		\$	cts.	\$	cts.	
No. 4—(Suite).						<p>compagnie ayant rempli les conditions de la première vente.</p> <p>D'après l'état annexé, la compagnie doit maintenant au gouvernement \$13,518, pour intérêt dû en vertu des conditions modifiées par le rapport et l'ordre en conseil ci-dessus mentionnés.</p>
Le chemin de Dundas à Waterloo.	1851, avril 19	2600	00	<p>Les conditions de vente ont été remplies par le paiement de dix pour cent sur le prix d'achat.</p> <p>Ce chemin a été repris par le gouvernement d'après le rapport du ministre des finances, et le jugement acquitté par un ordre en conseil du 2 février 1861.</p>
	1851, nov. 7	2600	00	.....	.....
	1852, juillet 5	2600	00	.....	.....
	1852, déc. 23	2600	00	.....	.....
	1853, janv. 31	.....	.....	5200	00
	1853, juillet 9	2470	00	.....	.....
	1853, nov. 12	2470	00	.....	.....
	1854, janv. 19	.....	.....	5200	00
	1855, mai 7	2210	00	.....	.....
	1856, février 15	2210	00	.....	.....
		\$19760	00		10400 00	
Le chemin de Kingston à Napance.	1852, août 19	3690	00	<p>L'intérêt a été ponctuellement payé selon les conditions de vente.</p> <p>Le prix d'achat de ce chemin est payable en 20 ans. Aucune garantie ne semble exister à l'égard du paiement.</p>
	1852, déc. 13	.....	.....	1230	00
	1853, déc. 9	.....	.....	2460	00
	1854, oct. 24	.....	.....	1230	00
	1855, janv. 3	.....	.....	1230	00
	1856, fév. 23	.....	.....	2460	00
	1856, déc. 23	.....	.....	2460	00
	1857, nov. 4	.....	.....	2460	00
	1858, déc. 31	.....	.....	2460	00
	1859, nov. 9	.....	.....	2460	00
	1860, déc. 29	.....	.....	2460	00
	1862, fév. 24	.....	.....	2460	00
	1862, déc. 9	.....	.....	2460	00
				\$29520	00	
Le chemin de Port Hope au lac Rice.	1851, juillet 14	460	00	<p>La balance de l'intérêt, \$5187.77, due le 8 juillet 1859, tel qu'indiqué par l'état ci-joint, a été capitalisée avec le prix d'achat, savoir : \$18,400, ce qui fait en tout \$23,587.77, montant pour lequel le gouvernement a des bons de la ville de Cobourg, et l'intérêt sur ces bons a été régulièrement payé.</p>
	1852, déc. 24	.....	.....	1380	00
	1853, avril 27	.....	.....	460	00
	1853, déc. 9	.....	.....	460	00
	1855, avril 23	.....	.....	1380	00
	1857, juil. 8	.....	.....	156	66
				\$4296	66	
Le pont de Delaware, le chemin de London à Port Stanley, et le chemin de London à la limite Est du comté de Middlesex, faisant partie du chemin de London à Brantford.	1851, mars 11	450	00	<p>Selon les conditions de la vente, le prix d'achat est payable en dix ans à compter de la vente; le montant total, \$18,000, est conséquemment dû, ainsi que la balance de \$5310, pour intérêt jusqu'au 31 décembre 1862.</p>
	1852, mai 22	.....	.....	900	00
	1852, déc. 15	.....	.....	450	00
	1853, mars 28	.....	.....	450	00
	1854, mars 8	.....	.....	900	00
	1855, janv. 31	.....	.....	900	00
	1856, fév. 23	.....	.....	900	00
	1857, sept. 7	.....	.....	900	00
				\$5850	00	

RÉPONSE

A une Adresse de l'Assemblée Législative à Son Excellence le Gouverneur Général, en date du 16 Mars 1863, priant Son Excellence de faire mettre devant la Chambre, "une copie des Rapports faits par les Commissaires nommés pour s'enquérir de l'administration des différents bureaux de poste du Haut-Canada."

Par Ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

SECRETARIAT,

Québec, 1er Mai 1863.

(Copie.)

BUREAU DE POSTE, KINGSTON,
18 novembre 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport qu'en conformité à votre lettre du 5 courant, me chargeant de faire une enquête sur le fonctionnement des bureaux de poste de Kingston, Hamilton et London, je me suis rendu de Montréal à Kingston le 6 du courant, et me suis immédiatement mis en relations avec Matthew Sweetman, écuyer, inspecteur des bureaux de poste de la division de Kingston, et l'informai de la mission dont j'étais spécialement chargé, c'est-à-dire, de faire une enquête sur l'administration du bureau de poste de la ville.

Je reçus de ce monsieur une aide et des facilités dans l'exécution de ma mission qui, avec les renseignements obtenus des différents employés de la poste qui ont successivement comparu devant moi, m'ont permis de juger sagement de la manière dont les affaires sont conduites.

Dirigeant mon examen en premier lieu, sur la combinaison de l'économie avec l'efficacité nécessaire, d'un côté, pour protéger les intérêts publics, et de l'autre pour répondre aux besoins du public,—le nombre des personnes employées, la distribution de leur devoirs respectifs, et leurs heures de travail, ont formé le sujet de mon enquête.

D'après la liste du personnel du bureau de poste de Kingston, ci-annexée et marquée (A), il appert que les personnes employées sont comme suit :

Le maître de poste,
Cinq commis,
Un facteur,
Un messenger.

Les devoirs qui leur sont assignés sont les suivants :

Le maître de poste exerce une surveillance générale sur toutes les affaires du bureau, s'y rend régulièrement durant le jour, et dirige les employés dans l'exécution de leurs devoirs. Il est maître de poste de Kingston depuis 36 ans, et son salaire est de £460 par année. Il ne demeure pas dans l'édifice, et ne retire aucun avantage de sa charge autre que son salaire, excepté la commission ordinaire que lui paient les individus qui ont des comptes de boîtes.

Les devoirs des commis sont répartis comme suit :—1° Denis Delaney est commis de 2e classe, à \$900 par année ; il est employé depuis 1845. Ses devoirs spéciaux sont de

vérifier les malles à leur arrivée et à leur départ; de voir si elles sont conformes, sous le rapport du nombre et des autres détails, aux lettres d'avis qui les accompagnent; de les inscrire dans les livres tenus à cet effet; de préparer les feuilles mensuelles destinées au département des postes; de faire le rapport des lettres d'avis des malles américaines; et d'aider généralement à l'ouvrage ordinaire du bureau, y compris l'ouverture des malles et la distribution des lettres.

2° Alexander Magurn, 3e classe, \$800 de salaire; employé depuis 1849. Ses devoirs spéciaux sont la distribution des lettres; d'inscrire les lettres enregistrées; de préparer les lettres d'avis destinées aux bureaux qui correspondent avec celui de Kingston; de tenir le livre des lettres américaines expédiées, et des lettres enregistrées transmises par le bureau; et d'aider généralement aux autres ouvrages.

3° Charles L. Stephens, 3e classe, \$600 de salaire; nommé en avril 1859. Ses devoirs spéciaux sont de faire les affaires des ordres d'argent, et de faire les malles anglaises; d'aider à la distribution, dans les boîtes, des lettres adressées à Kingston. Il aide aussi au maître de poste à tenir les livres du bureau, y compris celui dans lequel sont inscrites les sommes dues par ceux qui ont des comptes pour frais de port. Lorsqu'il est nécessaire il se rend utile ailleurs.

4° William Shannon, 3e classe; salaire de \$600; nommé depuis trois ans; employé toute la journée, excepté aux heures des repas ou lorsque l'on a besoin de ses services, à recevoir et distribuer les lettres au guichet. Il aide aussi à assortir les lettres pour la distribution de Kingston.

5° John Kelly, 4e classe, \$500 de salaire; nommé en 1854. Se tient au guichet lorsque M. Shannon est absent; étampe, tarifie et charge les lettres; met les lettres en paquets, et dépose ces paquets et les journaux dans les sacs; distribue les journaux à expédier, et fait tout ce qu'il est requis de faire.

Le facteur et le messager remplissent les devoirs que comportent leurs titres. Le dernier demeure dans l'édifice de la poste, et est employé à scier le bois, faire le feu, nettoyer le bureau, etc. Son salaire est de \$300, avec chauffage, eau et logement gratuits. Il entre les malles durant la nuit, et lorsque la poste est fermée.

Les heures de bureau des commis sont de 6 A. M. à 6 P. M., (excepté M. Shannon, dont les heures sont de 8 A. M. à 6 P. M., sans intervalle pour le déjeuner, mais qui prend le même temps que les autres pour le dîner,) et ils ont une heure pour aller déjeuner, et une heure et demie pour dîner. Le bureau est ouvert au public tous les jours, excepté les dimanches, où il est fermé toute la journée, de 8 A. M. à 6 P. M. Dans les occasions spéciales, et lorsque les principales malles arrivent à ou vers la fermeture du bureau, on le tient ouvert pendant assez longtemps pour les distribuer. L'un des commis revient dans la soirée pendant une heure, durant une semaine, chacun à son tour, et y reste jusque vers 9½ heures, afin de faire les malles pour les convois, qui doivent être expédiés à l'est et à l'ouest durant la nuit.

Pour permettre au département de se former une idée des affaires transigées à ce bureau, le compte ci-joint, marqué (B), de la transmission des lettres et journaux pendant une semaine, a été préparé.

Ayant été présent à la réception et à l'expédition des lettres à mesure qu'elles arrivent durant le jour, j'ai pu juger de la promptitude et de la régularité avec lesquelles le public est servi. Le temps employé à la réception et distribution de chacune des malles les plus importantes, d'un volume ordinaire, est de 15 à 20 minutes; mais il faut que tous se mettent à l'ouvrage pour le faire dans cet espace de temps. Lorsqu'il arrive des malles très fortes, comme la malle anglaise, l'on prend environ 25 à 30 minutes pour les distribuer, et comme les malles de l'Est et de l'Ouest arrivent souvent en même temps, elles sont retardées un peu plus longtemps. Il n'a été fait, et il ne paraît y avoir aucune plainte de retard inutile dans la distribution des malles.

L'examen des opérations du bureau me portent à croire qu'il serait inexpédient de diminuer le nombre du personnel employé. On l'a réduit dernièrement d'un commis, et c'est tout ce que l'on peut faire.

Il est vrai qu'à certaines heures du jour, pendant les intervalles durant lesquels il n'arrive pas de malles, il suffirait d'un moindre nombre pour répondre aux besoins du public; mais durant ces courts intervalles, les commis trouvent toujours à s'occuper dans la prépa-

ration des blancs à remplir, et dans l'écriture des livres et des comptes ; et lorsque l'ouvrage presse de nouveau, tout le monde est occupé à répondre au public. Je ne puis donc, pour ces raisons, recommander une réduction du personnel actuel.

Il est satisfaisant pour moi de pouvoir dire, après avoir soigneusement examiné les détails de l'administration, qu'il n'existe aucune disposition à faire des extravagances. Le rapport des frais de chauffage, d'éclairage et de papeterie, qui couvre une période de trois ans à venir jusqu'au 31 août, fourni dans l'appendice (C), justifiera parfaitement cette observation, je crois. La quantité du dernier article ne paraît pas excessive, et les prix sont portés aux taux courants. Le combustible paraît dispendieux, mais cela provient de la mauvaise construction des fournaies, et comme elles sont maintenant en mauvais ordre, il faudra leur substituer des poêles. Par ce moyen le maître de poste pense que l'on économisera quelque chose à l'avenir.

Le maître de poste ayant exprimé une opinion favorable à la réinstallation d'un sous-maître de poste,—charge abolie il y a quelques années,—je me suis enquis si le service public avait souffert de ce changement. Le résultat est que je ne puis concourir dans l'opinion du maître de poste, que cet officier est nécessaire, ou même qu'il serait utile. La ponctualité du chef du bureau, dont je rends volontiers témoignage, pendant les heures consacrées aux affaires, écarte la nécessité d'un adjoint ; et l'on obtient une plus grande uniformité et une plus grande régularité d'action en n'ayant qu'un seul chef qu'en en ayant deux qui pourraient se contrecarrer dans leurs efforts les plus louables.

Je ne puis terminer ce rapport sans exprimer ma satisfaction de la conduite générale du bureau. Les livres et comptes sont soigneusement et correctement tenus, et offrent une preuve convaincante de la grande surveillance qui préside à toutes les parties de l'administration. Le maître de poste a montré le plus vif désir de faire voir et expliquer tous les rouages de l'administration, afin que je puisse arriver à une juste appréciation. J'ai maintenant l'honneur d'en donner le résultat dans le rapport précédent.

Le tout, néanmoins, respectueusement soumis, par

Votre très humble serviteur,

(Signé)

W. BRISTOW.

L'honorable Maître-Général des Postes,
Quebec.

JOURNAL.

11 NOVEMBRE 1862.

ENQUÊTE SUR LES BUREAUX DE POSTE.

KINGSTON.

Rendu au Bureau de l'Inspecteur des Bureaux de Poste à 9½ A.M.

Dix A. M.—Eu une entrevue avec le maître de poste, et l'ai prié de me fournir une liste des personnes employées au bureau de poste de Kingston.

En conséquence, le rapport "A" m'a été fourni.

Surveillé les opérations rattachées à la réception et à l'expédition des malles.

12 NOVEMBRE.

Rendu au Bureau à 10 A.M.

Denis Delaney, commis de 3e classe, à \$900 par année, est employé dans ce bureau depuis juillet 1845. Les heures de bureau régulières sont de 6 a. m. à 6 p. m., et lorsque sa présence est requise pour recevoir ou expédier des malles spéciales à d'autres heures; il y reste plus tard lorsque les principales malles ne sont pas reçues à l'heure ordinaire. Le bureau ne reste pas ouvert après les heures ordinaires, excepté pour les principales malles.

Il est à la tête du département, c'est-à-dire, chef après le maître de poste, depuis 12 ou 14 ans; a été pendant un temps sous-maître de poste, mais est descendu d'un grade à cause de quelque légère irrégularité, et le titre de sous-maître de poste ne lui a pas été rendu depuis.

Ses devoirs sont de vérifier les malles à leur arrivée, et d'en surveiller l'expédition. A l'arrivée, il voit si les lettres correspondent de tout point aux lettres d'avis qui les accompagnent; inscrit les malles expédiées, et veille à ce qu'elles soient conformes aux lettres d'avis; inscrit ces lettres d'avis dans le livre; prépare les feuilles mensuelles; accuse réception des lettres d'avis américaines reçues, et vérifie et renvoie les lettres d'avis des lettres enregistrées venant du même pays; aide généralement dans le bureau, reçoit et distribue les lettres quant il le faut, et aide à tout autre ouvrage. Son salaire a été de \$1,000 pendant un temps, mais a été réduit, pour la raison déjà mentionnée, à \$900, et ne lui a pas été rendu depuis.

Les comptes du département sont faits tous les mois; ils sont généralement faits dans les 8 ou 10 jours après la fin du mois.

Il serait heureux d'être réinstallé comme sous-maître de poste, et pense qu'il serait utile qu'il y eût une personne qui pût exercer l'autorité en l'absence du maître de poste.

Alexander Magurn, commis de 3e classe, à \$800; est employé depuis 13 ans. Heures, de 6 a. m. à 6 p. m., excepté lorsqu'il arrive une malle vers la fermeture du bureau, lorsque le bureau reste ouvert un peu plus tard, et l'un des cinq commis s'y rend pendant une semaine, à tour de rôle, après le souper, et y reste jusqu'à 9 p. m. Lorsqu'il arrive des malles après 9 p. m. elles sont remises au messenger, et ne sont ouvertes que le matin, lorsque les commis arrivent. Il est commis de distribution, et ferme les malles américaines. Il inscrit aussi dans un livre toutes les lettres enregistrées qui passent par le bureau, et fait l'ouvrage ordinaire du bureau suivant qu'il est nécessaire; prépare les lettres d'avis pour tous les bureaux qui sont en correspondance avec celui de Kingston, et aide

M. Delaney à les remplir. Tient le livre "malles des Etats-Unis expédiées," et celui des lettres enregistrées envoyées par la poste de Kingston. Il serait peut-être bon d'élever l'écran en avant du bureau.

Charles L. Stephens, commis de 3e classe; nommé le 8 avril 1859. Salaire de \$600 depuis avril dernier; était de \$500 auparavant. Heures de bureau, de 6 a.m. à 6 p.m., excepté dans des circonstances spéciales où il faut qu'il y reste plus longtemps. L'un des commis reste aussi pendant une heure ou plus dans le bureau, jusqu'à 9 p.m., et chacun prend sa semaine alternativement. Ses devoirs spéciaux sont de faire les malles anglaises et de distribuer les lettres dans les boîtes, à l'arrivée des malles; il est aussi chargé du département des ordres d'argent; il aide parfois aux autres commis à faire ou recevoir les malles, etc. Aide au maître de poste à tenir tous les comptes du département. Tient les livres où sont inscrits les comptes de ceux qui ont des boîtes à la poste. Les comptes sont faits et envoyés régulièrement au département à Québec.

Une malle ordinaire de l'Ouest est généralement distribuée 20 minutes après avoir été reçue,—et une de l'est, un quart d'heure après; l'arrivée d'une malle anglaise ajoute de 15 à 20 minutes au temps pris pour l'assortir, etc. La distribution des malles des Etats-Unis occupe environ 10 minutes.

W. Shannon, commis de 3e classe, à \$600 par année; nommé il y a environ trois ans. Heures, de 6 a.m. à 6 p.m., avec un cinquième de l'ouvrage du soir, comme les autres. Le bureau reste ouvert plus longtemps lorsqu'il le faut. Parfois, comme lorsqu'il arrive une malle anglaise après les heures de bureau, tous les commis sont obligés de s'y rendre, afin d'assortir et distribuer les lettres pour les bureaux de poste des campagnes. Le temps ordinaire pris pour assortir et distribuer une malle, y compris l'entrée des lettres enregistrées, est de 10 à 15 minutes; pour les malles anglaises, un quart d'heure de plus. Quand il arrive une malle durant le jour, les guichets sont fermés, afin que tous les commis travaillent à la distribution. On se propose maintenant de tenir les guichets ouverts, et on l'a fait hier. Il pense que cela ne fonctionnera pas bien, pour les raisons suivantes: cela retarde la distribution des malles arrivées, et les personnes qui demanderont leurs lettres s'en iront souvent sous l'impression qu'elles auront reçu toutes leurs lettres, tandis qu'elles n'en auront reçu qu'une partie. Cela nécessitera aussi l'emploi d'un autre commis.

Le personnel actuel est maintenant constamment occupé, tellement que tout le monde est fatigué le samedi soir. Est premier commis de distribution, et se tient au guichet toute la journée, excepté à l'heure du dîner. Chaque commis prend une heure pour son dîner, en s'arrangeant de manière à ne pas nuire au service. Reçoit le loyer des boîtes. M. Stevens en fait les comptes, et écrit les reçus des lettres enregistrées. Il y a 500 boîtes et tiroirs, dont la moitié environ est louée à \$1.50 par année, payable d'avance; quelques uns paient les frais de port en recevant ou donnant leurs lettres; d'autres ont des comptes avec le maître de poste. Il suggère que l'on devrait charger les frais de port, ou imposer quelque amende sur les lettres ou articles subrepticement transmis dans les journaux. Les maîtres d'école de l'armée reçoivent ici leurs lettres à 2 centins, comme les soldats; ils devraient payer, pense-t-il, le même taux que les officiers.

Après que les affaires de la journée sont terminées, le témoin ramasse toutes les lettres enregistrées, et les serre dans une caisse de sûreté; aide à la distribution et aux affaires générales du bureau lorsqu'il en est requis; tient note de toutes les lettres et journaux remis au facteur, et reçoit ce qui n'est pas remis aux destinataires.

John Kelly, commis de 3e classe; dans le bureau depuis huit ans; a été promu il y a un an et huit mois; salaire actuel, \$500; mêmes heures que les autres. Le messenger ferme le bureau. La distribution d'une malle prend d'un quart à une demi-heure, suivant le nombre des lettres. Les guichets sont généralement fermés lorsqu'il arrive une malle, mais quelquefois ils ne le sont pas; pense que les gens sont mieux servis en les tenant ouverts; s'ils étaient toujours fermés il faudrait un autre commis. Les commis sont toujours occupés; ils peuvent faire leur ouvrage, mais n'ont pas de temps à perdre, excepté pendant de courts instants, lorsqu'il n'y a pas de malle, et encore ne restent-ils pas à rien faire, car il faut faire les comptes des boîtes, etc. Se tient aux guichets dans la matinée, après que les malles sont distribuées, et va déjeuner à 8 heures. M. Shannon se met alors au guichet. M. Shannon prend son déjeuner avant de venir au bureau. Tous les autres commis vont déjeuner vers 8 heures, à moins qu'ils ne soient retardés par l'arrivée de

quelque malle ; pour le diner, trois y vont à midi, et 2 à une heure ; mais ces heures varient suivant que les malles changent d'heure ; l'on prend une heure pour le diner. Est employé durant le jour à étamper, tarifer et charger les lettres ; est particulièrement chargé de fermer les malles et de mettre les lettres dans les sacs ; il distribue aussi les journaux et fait les autres ouvrages qui sont requis de lui ; reçoit et ouvre les malles de terre venant des différentes places ; est chargé des journaux américains, et aide à leur distribution ; distribue aussi les journaux anglais.

13 NOVEMBRE 1862.

Rendu à 10.30 A.M. au Bureau de Poste.

J'ai eu une entrevue avec le maître de poste, et examiné avec lui la cave à bois et la cuisine. Les fournaies sont en ruine, et ne peuvent servir ; elles sont aussi dangereuses pour le feu, et sont regardées comme extravagantes et ne fonctionnent pas bien même lorsqu'elles sont en bon ordre ; elles coûtent très cher en combustible.

M. Lawrence Brock, messenger, comparait ;—Est engagé depuis avril 1861, à \$300 par année. Demeure dans le bureau de poste, et est chargé de la bâtisse ; est toujours présent ; nettoie et balaié le bureau et fait les commissions, tant pour le bureau de la poste que pour celui de l'inspecteur des bureaux de poste. Autrefois la bâtisse était généralement chauffée au charbon, mais depuis l'hiver dernier on y a substitué le bois, parce que les fournaies sont en mauvais ordre, que les briques réfractaires sont brisées, et qu'à moins de les réparer il y aurait danger ; les fournaies n'ont jamais bien chauffé ; elles chauffaient assez bien l'édifice après le milieu du jour, mais dans la matinée elles fumaient terriblement ; elles consommaient une grande quantité de charbon. L'édifice est éclairé au gaz, qui est conduit partout, en haut et en bas. Les devoirs spéciaux de Brock sont de recevoir les malles durant la nuit, et faire les commissions du maître de poste, de l'inspecteur et des employés. Il est chauffé, éclairé au gaz, et a l'eau pour rien. Enlève la neige durant l'hiver, et sciait le bois nécessaire pour les fournaies. Quelquefois, lorsque les commis sont pressés, il leur aide à ouvrir les sacs, etc. ; pense que l'emploi de poêles au lieu des fournaies sera une amélioration.

14 NOVEMBRE.

Rendu au Bureau de Poste à 10 A. M., parcouru l'Acte des Postes.

R. Deacon, écuyer, maître de poste de Kingston ; est depuis 26 ans dans le bureau ; salaire de £460 ; il n'y est pas attaché de maison ; pas d'adjoint ; il y en avait un il y a quelques années, mais on a aboli la charge, et celui qui l'occupait a été réduit à la position de commis ; pense qu'il serait avantageux de rétablir la charge ; l'ancien adjoint n'était pas d'habitudes très régulières ; donne un excellent rapport de M. Stevens, commis chargé des ordres d'argent. Le bureau est ouvert de 6 a. m. à 6 p. m., en vertu d'un ordre du maître général des postes ; mais il reste ouvert plus tard lorsqu'il y a une malle ; les malles reçues la nuit après que le bureau est fermé, sont reçues au châssis par le messenger, et laissées dans le bureau ; elles ne sont pas mises dans une caisse de sûreté. Les lettres d'argent sont placées dans une voûte en brique, parfaite, sûre, et à l'épreuve du feu. Aujourd'hui, il y a trois malles importantes, de l'Est, de l'Ouest et du Sud, reçues et expédiées, et cinq malles plus légères. Le nombre des bureaux de poste est donné dans le tableau E. Tous les blancs du bureau de poste sont fournis par le département général. La papeterie dont on a besoin pour les affaires ordinaires, est achetée ici, mais pas par contrat. (Dépose un état du coût du combustible, de l'éclairage et de la papeterie, depuis 3 ans, marqué B.) Le combustible et l'éclairage comprennent ceux du bureau de l'inspecteur, mais pas la papeterie que le bureau se procure lui-même. L'on rend compte tous les mois au département, à Québec, des recettes des boîtes aux lettres. Les comptes sont envoyés tous les mois au maître-général des postes, environ 25 jours après le temps ; les règlements fixent 15 jours. Les livres du bureau sont portés dans la liste marquée D ; il sont fournis par le département. Tous les contrats pour le transport des malles, se font par l'entremise du bureau de l'inspecteur. Le personnel est suffisant pour l'ouvrage qu'il y a à faire ; on l'a

réduit d'un commis l'année dernière. Les guichets devraient rester ouverts pendant que l'on assortit les lettres ; cela ne causerait pas de dépenses de surplus au gouvernement. Le système, dans son ensemble, ne pourrait guère être amélioré. Recommande de placer un réverbère à gaz dans la rue en face du bureau ; cela rendrait plus facile de faire l'ouvrage de nuit. Les fournaises sont en très mauvais état, et il ne pense pas qu'il serait bon de les réparer ; elles sont dangereuses pour le feu, et très dispendieuses. Il faudra chauffer la bâtisse avec des poêles.

(A.)

PERSONNEL DU BUREAU DE POSTE DE KINGSTON.

Robert Deacon, maître de poste.
 Denis Delaney, commis de 3^{me} classe.
 Alex. Magurn, do
 Chas. T. Stephens, do
 William Shannon, do
 John Kelly, commis de 4^{me} classe.
 Robert Lindsay, facteur,
 Lawrence Brock, messenger.

(B.)

ENUMERATION.

1862.	No. de lettres, requêtes pour distribution.	1.	No. de journaux dont le port écumé a été payé d'avance.	Nombre de journaux de toutes autres sortes.	2.	3.	No. de paquets.	4.	Total des colonnes 1, 2, 3, et 4.
		Montant du port.			Frais de port sur les journaux.	Frais de port sur livres, etc.		Paquets, Montant	
		\$ cts.			\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
Dimanche, octobre 12	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lundi, " 13	496	27 98	30	355	2 01	0 57	...	...	30 56
Mardi, " 14	626	36 70	34	353	2 24	0 10	3	0 75	39 79
Mercredi, " 15	678	60 46	125	639	1 83	4 63	...	...	66 92
Vendredi, " 16	612	33 70	50	336	2 51	0 56	3	1 00	37 77
Vendredi, " 17	569	34 70	146	429	2 72	0 34	2	0 75	38 51
Samedi, " 18	610	44 84	105	378	2 60	0 91	1	0 25	48 60
Total,	3591	\$238 38	490	2490	\$13 91	\$7 11	9	\$2 75	\$262 15

Nombre de lettres enregistrées comprises dans ce tableau 146
 Do. do. gratuites do do. 196

BUREAU DE POSTE, KINGSTON,
 18 octobre 1862.

(C.)

ETAT des dépenses du bureau de poste de Kingston pour combustible, éclairage et papeterie, du 1^{er} septembre 1859 au 31 août 1862.

Année.		Combustible.	Eclairage.	Papeterie.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Août	31 1860,	262 00	249 35	124 02
"	31 1861,	283 06	224 85	108 82
"	31 1862,	245 60	268 80	109 19

(D.)

LISTE des livres fournis par le département des postes au bureau de poste de Kingston :

Malles expédiées.
 Malles reçues.
 Lettres enregistrées reçues pour distribution.
 Do do expédition.
 Malles envoyées en Angleterre.
 Malles reçues d'Angleterre.
 Lettres enregistrées envoyées en Angleterre.
 Malles reçues des Etats-Unis.
 Malles envoyées aux Etats-Unis.
 Lettres ré-adressées ailleurs qu'au Canada.
 Avis de lettres enregistrées pour distribution.
 Journaux.
 Boîtes aux lettres.

BRANCHE DES ORDRES D'ARGENT.

Ordres donnés	}	Locaux.
Do. payés		
Ordres donnés	}	Sterling.
Do. payés		
Livre de caisse.		

(E.)

ROUTES par lesquelles sont expédiées les malles du bureau de poste de Kingston :—

A l'Est par le chemin de fer Grand Tronc.
 A l'Ouest, do do.
 Au Sud, E. U., par bateau à vapeur.
 Comté de Prince Édouard, par diligence.
 Canal Rideau, do.
 Camden, do.
 Loughboro', do.
 Portland, do.
 Storrington, do.
 Portsmouth, do.
 53 bureaux de correspondance.

HAMILTON.

HAMILTON, 24 novembre 1862.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous faire rapport que conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 5 courant, nous chargeant d'examiner le fonctionnement du bureau de poste d'Hamilton, nous nous sommes rendus en cette ville, et mercredi, le 19 courant, nous avons commencé une enquête complète sur l'administration du bureau dans toutes ses branches, et examiné les officiers et serviteurs, ainsi que les livres, comptes, documents et papiers. Nous avons adopté ce moyen afin d'obtenir une connaissance parfaite des détails de l'administration des affaires. L'examen des officiers et commis, qui ont tous successivement comparu devant nous, a embrassé leurs heures de travail, leurs devoirs, la manière dont la besogne de chaque jour est conduite, le système de la tenue des livres et des comptes, afin de constater jusqu'à quel point les affaires sont régulièrement conduites, et le coût de l'établissement.

Comme résultat de cette laborieuse enquête, nous avons l'honneur, conformément à vos instructions, de soumettre les observations et recommandations suivantes groupées sous leurs titres respectifs, à votre considération et jugement; et nous croyons qu'en les adoptant on ne nuira en aucune manière à l'efficacité du bureau de poste d'Hamilton, tandis qu'on en diminuera les frais.

L'ÉDIFICE DE LA POSTE.

La distribution intérieure du bureau de poste est bonne et convient au but que l'on avait en vue en le construisant; le département de distribution est commodément arrangé, et dans le département des malles, rien ne paraît assez défectueux pour exiger un changement. La seule chose dont se plaignent les employés, c'est qu'il n'y a pas assez de fenêtres pour donner une lumière suffisante pendant le jour, et en conséquence l'on consume plus de gaz qu'on ne le ferait autrement.

Le maître de poste occupe le second et le troisième étage comme résidence, sans payer de loyer; il est aussi fourni de combustible, d'éclairage et d'eau gratuitement. Les écuries et autres bâtiments attachés à la bâtisse ont été construits aux frais du gouvernement.

M. Ritchie, le maître de poste, dit que le privilège de la résidence, du chauffage et de l'éclairage gratuits lui a été accordé par l'honorable James Morris, qui était maître-général des postes lorsque le bureau de poste de cette ville a été construit, et lui a été communiqué verbalement par l'honorable M. Morris.

PERSONNEL DU BUREAU.

Les personnes suivantes sont employées dans le bureau :—

Edward Ritchie, maître de poste,	1
F. E. Ritchie, sous-maître de poste,	1
H. Colbeck, commis des ordres d'argent et des lettres enregistrées,	1
C. Howard, commis de guichet,	1
J. B. Eager, do	1
J. A. Smith, do	1
A. Crisp, commis d'expédition des malles,	1
H. A. Eager, do	1
G. H. Armstrong, do	1
C. W. Bregar, commis de la feuille mensuelle,	1
	—10
A. Burns, messenger,	1
B. Dunnett, facteur,	1
	— 2
Total	12

D'après les renseignements que nous a donné le maître de poste, et d'après nos propres observations, nous croyons que les employés de ce bureau remplissent bien leurs devoirs. Nous avons remarqué avec plaisir l'absence de tout ce qui peut ressembler à l'insubordination de la part de tous les employés, et que la plus grande harmonie paraît régner entre eux; chaque commis paraît désireux de remplir ses devoirs d'une manière satisfaisante, et ils sont toujours prêts à s'aider les uns les autres dans l'ouvrage du bureau.

E. Ritchie est maître de poste d'Hamilton depuis le mois d'octobre 1831. L'ordre et le système avec lesquels le bureau est conduit, la bonne entente qui existe entre tous les employés, et la discipline qui y est maintenue, indiquent que M. Ritchie convient à la position qu'il occupe. Son salaire est de \$2000 par année, et de plus il a une résidence dans la bâtisse, avec l'éclairage, le chauffage et l'eau gratis.

F. E. Ritchie est le sous-maître de poste. Il a été nommé commis dans le bureau, en juillet 1848, et a été porté à la position qu'il occupe actuellement, en juillet 1857. M. F. Ritchie peut faire n'importe quel ouvrage qui lui serait assigné dans le bureau. Ses devoirs sont légers et comparativement peu importants, et il ne suit pas le bureau régulièrement. Son salaire est de \$1,400 par année.

C. Howard est un commis de seconde classe, et a été nommé en septembre 1842. M. Howard est chargé du guichet de distribution générale ; il est un peu lent, mais soigneux, et exacte dans l'accomplissement de ses devoirs. Son salaire est de \$1100 par année.

A. Crisp est commis de seconde classe, et est entré dans le bureau en mai 1849. Il est premier commis préposé à l'expédition des malles, et il est actif et diligent. Son salaire est de \$1100 par année.

H. Colbeck est commis de seconde classe, et a été nommé en septembre 1854. Il est énergique et prompt dans l'accomplissement de ses devoirs, et est un excellent commis. M. Colbeck est préposé aux affaires d'ordres d'argent, inscrit et remet les lettres enregistrées adressées à Hamilton, fait la plus grande partie de la malle anglaise, et tient les comptes qui s'y rattachent. Son salaire est de \$900 par année.

J. B. Eager est commis de troisième classe, et est entré au bureau en janvier 1853. Il est chargé du guichet des boîtes, et aide à faire les malles du matin. M. Eager est assez capable, est vif et exact, et est d'une disposition obligeante. Son salaire est de \$800 par année.

H. A. Eager est commis de troisième classe, et a été nommé en janvier 1854 ; il est frère du précédent. M. Eager inscrit les lettres enregistrées expédiées d'Hamilton, et aide à ouvrir et fermer les malles. Il est obligeant, actif et compétent. Son salaire est de \$800 par année.

J. A. Smith est commis de troisième classe, et a été nommé en novembre 1854. Il se tient aux guichets des boîtes et de distribution, assortit les lettres et les journaux adressés à Hamilton, et aide à faire la liste des lettres annoncées. M. Smith a des manières agréables, et est actif et attentif dans l'exécution de ses devoirs. Il reçoit un salaire de \$800 par année.

George Armstrong est commis de troisième classe, et a été nommé en septembre 1855. Il étampe les lettres, assortit les lettres et journaux pour l'expédition, et aide à faire les malles. M. Armstrong est un excellent commis, actif, exact et laborieux. Il est payé au taux de \$800 par année.

C. W. Bregar est commis de troisième classe, et a été nommé en mars 1857. Il prépare le côté des lettres reçues de la feuille mensuelle, accuse réception des lettres d'avis reçues du commis de la malle du chemin de fer et des Etats-Unis, et se tient à l'un des guichets pendant deux heures par jour. M. Bregar a une belle écriture, et est laborieux et attentif.

A. Burns, messenger, a été nommé en septembre 1857, et reçoit un salaire de \$300 par année. Il n'a pas de résidence dans l'édifice de la poste. M. Burns est un homme de bonne volonté, stable et laborieux. Il est chargé d'ouvrir et de fermer le bureau et de le tenir propre ; il scie le bois consommé dans l'édifice, et aide à ouvrir et fermer les sacs à l'arrivée et au départ des malles.

B. Dunnett, le facteur, reçoit comme rémunération de ses services, les deux sous qu'il perçoit sur chaque lettre qu'il porte, et le centin sur chaque journal, au lieu d'un salaire fixe. Ces honoraires sont évalués à environ \$300 par année. M. Dunnett remplit son devoir à la satisfaction du maître de poste, et il n'a été porté aucune plainte contre lui pour manque d'attention ou de soin dans l'accomplissement de son devoir.

SALAIRES.

Le montant total payé en salaire au maître de poste, au sous-maître de poste, et à huit commis et messenger, est de \$10,600 par année, tel que spécifié dans le tableau ci-joint, marqué A. La moyenne (en prenant les sommes payées au sous-maître de poste et aux commis), étant de plus de \$922 pour chaque membre du personnel, à part le maître de poste, qui reçoit \$2,000, paraît beaucoup trop forte lorsqu'on la compare aux salaires payés dans quelques autres bureaux de poste de ville.

Mais il ne faut pourtant pas en inférer que l'on paie à Hamilton des salaires plus extravagants que dans les bureaux de poste de ville en question. La véritable induction est plutôt favorable qu'autrement à l'administration, puisque ces hauts salaires sont dus au fait de la longue durée des services des commis. Le moins anciens y est depuis cinq ans ; les autres depuis sept jusqu'à vingt ans,—ce qui prouve la bonne entente qui existe entre le maître de poste et les personnes engagées dans le bureau : circonstance

qui n'est pas d'une légère importance dans un établissement dont le bon fonctionnement dépend tellement de l'honnêteté de tous ceux qui y sont attachés. Il est inutile de mentionner que c'est à l'acte du servi civil, qui assigne des salaires proportionnés à la durée des services, que l'on doit attribuer l'excédant des dépenses, à cet égard, du bureau de poste d'Hamilton sur celles des bureaux de poste de ville dont les commis n'ont été nommés que plus récemment.

L'on ne peut nier que le coût du bureau de poste d'Hamilton soit très considérable ; mais ce sont les taux auxquels les commis sont payés, plutôt que le nombre qui est employé, qui donnent une couleur d'extravagance à l'administration du bureau.

HEURES ET RÉPARTITION DU TRAVAIL.

Ainsi qu'on le verra par le tableau ci-joint, marqué B, les différentes malles sont expédiées entre 8 h. a. m. et 7 p. m., ce qui obvie à la nécessité de travailler tard et à bonne heure.

Le document marqué C indique les heures d'arrivée des malles. Plus de cent malles sont expédiées tous les jours, et il en est reçu à peu près autant. Chaque commis est réellement employé dans le bureau environ huit heures ou huit heures et demie par jour. L'ouvrage paraît être assez équitablement réparti entre les commis, et dans la répartition des devoirs, on a eu égard aux capacités de chacun.

LIVRES ET COMPTES.

Les livres des ordres d'argent, de la malle anglaise, des malles expédiées et reçues, des lettres enregistrées, et les autres livres de compte en usage ont été soigneusement examinés, et nous avons trouvé qu'ils étaient proprement et correctement tenus.

La manière de tenir le compte des frais de port perçus sur les journaux canadiens, non portés dans les lettres d'avis, n'étant pas satisfaisante, le maître de poste reçut des instructions sur la manière dont il devait le tenir à l'avenir.

Le montant des frais de port sur les lettres de boîtes et jetées à la poste, et sur les journaux des Etats-Unis, pamphlets et circulaires, non portés dans les lettres d'avis, a été, jusqu'à tout dernièrement, seulement évalué ; l'estimation était basée sur le compte fait du nombre de ce qui était reçu durant une semaine, à des intervalles de six mois à peu près.

Les frais de port sur les lettres jetées à la poste étaient portés à environ \$24 50 par mois ; le montant qui devait être réellement chargé sur ces lettres pour la semaine finissant au 15 du courant, était de \$3.61, égal à \$16.24 par mois (soit 27 jours), et les frais de port portés au compte des journaux des Etats-Unis, pamphlets et circulaires, est d'environ \$50 par trimestre, d'après le maître de poste ; le montant réel des frais de port de ces matières reçues durant la semaine finissant au 15 du courant, a été de \$4.20, ou \$54.60 pour trois mois. Ainsi, l'on verra que si ces faits sont exacts, et nous n'avons aucun motif d'en douter, le département n'a subi aucune perte par le plan suivi par le maître de poste. A l'avenir, le montant exact des frais de port sur les matières en question sera inscrit sous des titres appropriés à la fin de chaque jour.

Les honoraires perçus sur les lettres enregistrées sont correctement portés en compte de mois en mois.

BOITES ET TIROIRS.

Il y a au bureau d'Hamilton 640 boîtes et 147 tiroirs ; 180 des premières et 6 des derniers sont loués. Le prix annuel des boîtes, excepté celles qui sont dans une position défavorable, est de \$2 ; celles de la rangée supérieure se louent \$1 ; les tiroirs se louent \$4 par année. A mesure qu'il retire le loyer des boîtes, le maître de poste le porte dans ses comptes de la manière ordinaire. Il est dû en ce moment plus de \$400 pour loyer de boîtes.

Nous dîmes au maître de poste de faire un effort pour percevoir tout ce qui était dû, et d'être à l'avenir plus particulier à cet égard.

Le nombre des tiroirs en usage est fort léger, et le plus grand nombre, qui a été loué en même temps est de treize. Depuis 1856, il a été reçu \$274 pour les tiroirs ; sur cette somme, le maître de poste a remis \$100, ce qui lui laisse \$174 entre les mains. (Voir état marqué D.) M. Ritchie explique qu'il a regardé la question de savoir si les maîtres de poste devaient rendre compte des loyers de tiroirs au département, comme étant une question

ouverte, et qu'en conséquence il n'a pas rendu compte des loyers qu'il a reçus depuis 1858; cependant, il a tenu un compte exact des sommes reçues de cette source, et que si on le désire il le remettra (\$174) au département.

DÉPENSES DIVERSES.

En poursuivant notre enquête sur l'approvisionnement des besoins du bureau, nous pouvons exprimer la conviction qu'ils ont été obtenus à des conditions favorables, et que les quantités consommées ne paraissent pas excessives.

La papeterie est principalement fournie par la respectable maison de MM. Buntin et Cie., et nous avons vérifié, en examinant les échantillons, que les prix demandés étaient modérés.

Le combustible est fourni au prix ordinaire du marché, le bois étant généralement payé \$4 la corde, et le charbon \$8 la tonne pour l'anthracite, et \$6.50 pour bitumineux. Le gaz et l'eau sont payés aux prix du tarif. Les quantités de combustible et le gaz ne paraissent pas trop fortes, si l'on considère que la résidence du maître de poste en est approvisionnée en même temps que le bureau. Afin de constater plus exactement les frais de ces besoins essentiels, nous nous sommes procuré du maître de poste un tableau (marqué E) du coût du combustible, de l'éclairage et de l'eau, durant les trois dernières années, lequel nous condensons comme suit:—

Année.	Combustible.	Eclairage.	Eau.
1859.	\$329.88	\$342.90	Nil.
1860.	403.18	281.45	\$23.00
1861.	454.51	254.15	30.75

Les impressions et annonces se font dans les établissements autorisés par le département.

Il ne paraît pas avoir été fait de dépenses inutiles sous ce chapitre. La liste des lettres annoncées est payée au prix fixé par le département, et les autres annonces et circulaires indiquant le temps fixé pour l'ouverture et la fermeture des malles, etc., sont payés aux taux ordinaires.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le système suivi pour l'ouverture, la fermeture et la distribution des malles est satisfaisant. Les arrangements intérieurs du bureau sont assez commodes pour l'accomplissement facile des divers ouvrages.

Les affaires des ordres d'argent sont conduites par M. H. Colbeck.

Ordre d'argent canadiens émis en septembre 1862.....	29
“ “ “ octobre “	56
“ sterling “ septembre “	87
“ “ “ octobre “	80
“ canadiens payés en septembre “	102
“ “ “ octobre “	184

Les ordres d'argent sterling payés sont, en moyenne, de dix par mois.

Les lettres enregistrées reçues pour être distribuées à Hamilton excèdent 2,100 par mois, et les lettres enregistrées expédiées sont d'environ 1,150 par mois.

Les malles anglaises reçues et expédiées sont très considérables. Hamilton reçoit toutes les malles anglaises destinées à l'ouest de cette ville, ainsi que tout ce qui est envoyé en Angleterre de la ville et des environs.

Les tableaux marqués F. et G. indiquent l'importance de la malle anglaise.

Le service de la malle entre la poste d'Hamilton et la station du chemin de fer Grand Occidental a été fait par M. Ritchie, le maître de poste, depuis le 1er juin 1851 jusqu'au 30 juin 1861. M. Ritchie a reçu, durant les deux ou trois dernières années, \$1,432 par année. Il n'y avait pas de contrat entre le département et M. Ritchie. Depuis le 1er juillet dernier, ce service se trouve entre les mains d'un M. Richardson.

Un tableau classifié des recettes et déboursés du bureau de Hamilton pendant un an, du 1er octobre 1861 au 30 septembre 1862, se trouve ci-joint, marqué H.

Nous avons examiné soigneusement la question de savoir jusqu'à quel point le personnel du bureau suffit aux devoirs à remplir, afin de constater si l'on pouvait faire quelque réduction dans les dépenses. Après avoir été présent, et avoir vu la routine entière de chaque jour, nous sommes d'opinion, que les commis employés dans le bureau ne sont pas trop nombreux, lorsque l'ouvrage est le plus pressé, pour satisfaire aux besoins du

public, et que toute diminution du personnel créerait un mécontentement. A certaines heures du jour il y a, comme de raison, un répit, durant lequel on pourrait se passer des services de quelques-uns ; mais ces heures sont généralement employées aux repas des employés, ou bien, ils font l'ouvrage d'une nature moins pressante.

Il y a, cependant, une exception frappante dans la manière dont sont distribués les devoirs qui incombent aux chefs du bureau. Le maître de poste paraît remettre à son adjoint quelques-unes des fonctions, comme la surveillance de l'ouvrage lorsqu'il est présent, la tenue de la caisse, qui, dans notre opinion, lui appartient en propre. Et même avec cela, il est difficile de dire à quoi est occupé le temps du sous-maître de poste. Il est vrai que ses heures de bureau sont courtes. D'après le témoignage de l'un des commis que nous avons examiné, et tous s'accordent à dire à peu près la même chose, cet officier "ne paraît pas avoir d'heures régulières pour se rendre aux devoirs du bureau. Il est quelquefois 9, 10 ou 11 heures lorsqu'il vient au bureau, et parfois, il n'y reste pas plus d'une heure par jour." Le maître de poste dit aussi, que le sous-maître de poste doit se rendre au bureau de 9 à 10 heures du matin.

Le sous-maître de poste prépare le côté des expéditions de la feuille mensuelle, ce qui pourrait être fait par un commis, et ne devrait certainement pas occuper le temps du sous-maître de poste.

A part l'aide qu'il rend au maître de poste dans l'ouvrage que nous avons dit appartenir à cet officier, et l'aide qu'il donne à l'ouverture et à la fermeture des malles anglaises, il n'est pas aisé de dire quel devoir important remplit le sous-maître de poste.

La préparation du côté d'expédition des feuilles mensuelles, qui peut prendre au plus sept ou huit jours par mois ; la tenue du compte de frais de port avec les marchands et autres, qui peut prendre une autre journée ; l'aide donnée à l'ouverture et à la fermeture des malles anglaises, et quelques autres affaires insignifiantes, embrassent tout ce qu'il fait.

Nous n'hésitons nullement à dire qu'une nouvelle répartition des devoirs remplis par les commis pourrait être facilement faite, et tout l'ouvrage actuellement fait par le sous-maître de poste pourrait être distribué parmi eux sans les surcharger. De cette manière, l'on pourrait se passer de l'un d'entre eux.

C'est une question de savoir si dans un bureau de poste de ville, où il y a huit ou dix commis, il est nécessaire d'avoir un sous-maître de poste, à \$1,400 par année, pour rendre le service efficace. Le contrôle d'un seul homme dans un pareil bureau est certainement beaucoup plus effectif que lorsqu'il est divisé entre deux. Un "premier commis," avec un salaire ordinaire et sous le contrôle immédiat du maître de poste, sachant que sa position dépend de son zèle et de ses capacités, conviendrait mieux, à notre avis, qu'un sous-maître de poste.

Il y a moins d'occasion qu'ailleurs, dans le bureau d'Hamilton, pour que le maître de poste s'absente, parce qu'il réside dans la bâtisse, et que le chauffage, l'éclairage et l'eau lui sont fournis gratuitement ; il est le seul maître de poste dans le pays qui jouisse de ce privilège, qui équivaut à un bonus de \$400 à 500 par année. Dans tous les cas, il n'a pas à s'absenter longtemps pendant les heures ordinaires de bureau. Bien que l'on prétende qu'il est nécessaire d'avoir des sous-maîtres de poste dans les villes, l'on peut révoquer cette nécessité en doute là où le maître de poste réside dans la bâtisse.

Dans le cas où vous seriez d'avis que la charge de sous-maître de poste est nécessaire à l'efficacité et à la régularité du bureau, nous suggérerions respectueusement d'accroître considérablement les devoirs qu'il est appelé à remplir, et que tandis que le maître de poste devrait se charger d'une plus forte partie des devoirs qui lui appartiennent en propre, le sous-maître devrait se charger d'une certaine partie des devoirs confiés aux commis. Si l'on adopte cette suggestion, l'on pourra se dispenser des services d'un commis, sans nuire en aucune manière au service public. Un très léger changement dans la division du travail, et une nouvelle adaptation des heures de repas aux besoins du bureau, serait tout ce que cette réduction nécessiterait.

Dans le cas où l'on déciderait de renvoyer un commis, il faudrait examiner de quel d'entre eux l'on pourrait se passer le plus facilement. A ce sujet, nous ne pouvons que répéter ce que nous avons déjà dit : que tous remplissent si bien leur devoir qu'il paraîtrait odieux d'en choisir un comme le plus propre à être renvoyé. Le seul droit que l'on possède sur l'autre est la longueur du service, et dans ce cas nous recommanderions que celui qui a

été nommé le dernier soit renvoyé. Cependant, nous renvoyons à une autre partie de ce rapport pour un tableau plus détaillé du caractère et des capacités de tous les employés.

En terminant ce rapport, nous devons reconnaître que l'on a mis tout à notre disposition pour faciliter notre enquête ; que les explications qui nous ont été données sur tous les points, tant par le maître de poste que par les autres employés, ont été franches et claires, et nous sommes heureux de pouvoir dire que nos observations personnelles, faites à toute heure du jour, ont parfaitement confirmé l'exactitude des renseignements qu'ils nous avaient données. Nous avons donc pu facilement examiner la conduite et l'administration de ce bureau de poste, et nous pouvons faire rapport, avec connaissance de cause, de leur excellence générale, excepté sur les quelques points dont nous avons parlé. Ayant entrepris la tâche avec le désir d'introduire l'économie dans l'administration des affaires du bureau, nous avons trouvé que l'on ne pouvait faire que peu de chose, comparativement, sous ce rapport ; mais nous avons recommandé avec confiance ce que nous avons cru possible, sans nuire aucunement au sentiment général de satisfaction qu'il importe tant de consacrer dans la société envers l'administration de nos affaires postales.

Nous avons l'honneur d'être,

Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

MATHEW SWEETNAM,
W. BRISTOW.

TEMOIGNAGES.

Edmund Ritchie dit :—Je suis maître de poste à Hamilton, et j'occupe cette position depuis le 6 octobre 1831. Mon salaire actuel est de \$2,000 par année. J'occupe le second et le troisième étage de l'édifice du bureau de poste comme résidence, pour laquelle je ne paie pas de loyer. L'écurie et les bâtiments attachés au bureau de poste ont été construits aux frais du gouvernement. Mes appartements sont chauffés par l'air chaud qui vient des fournaies du bureau de poste ;—il y a aussi des grilles dans les différentes chambres, dont l'une est souvent employée durant l'hiver, et une ou deux autres le sont de temps à autre. Le charbon consommé dans ces grilles est payé par le département. Le bois employé dans mes appartements est aussi payé par le département, ainsi que le gaz et l'eau. Ma résidence dans l'édifice de la poste, ainsi que l'usage du combustible et de l'éclairage, ont été autorisés par l'honorable James Morris, qui était maître-général des postes lorsque le bureau a été construit ; l'autorisation ne m'en a pas été communiquée par lettre officielle, mais m'a été donnée verbalement. Mes heures de bureau sont de 8 a. m. à 6 p. m. J'exerce une surveillance générale sur les commis du bureau ; je fais généralement le rapport hebdomadaire des ordres d'argent ; j'entretiens la correspondance officielle et prépare le compte courant mensuel. Le personnel du bureau se compose de moi, comme maître de poste, d'un adjoint, huit commis, un messenger et un facteur. Le sous-maître de poste reste au bureau de 9 à 10 heures jusqu'à 7 h. p. m., moins les heures du goûter et du diner. Il m'aide à surveiller l'ouvrage du bureau, tient la caisse ; prépare le "côté d'expédition" des feuilles mensuelles ; tient les comptes des frais de port avec les marchands et autres ; et aide à l'ouvrage qu'il est nécessaire qu'il fasse. Je suis très satisfait des commis, du messenger et du facteur ; tous les commis sont bons ; il règne une grande harmonie entre eux, et ils sont toujours prêts à s'entraider. L'absence du bureau, de la part des employés, n'équivaut pas à un par jour : chaque commis obtient un congé de huit jours chaque année.

Entre le 1er juin 1854, et le 1er juillet 1861, j'ai fait le service de la malle entre le bureau de poste d'Hamilton et la station du chemin de fer Grand Occidental, pour lequel j'ai été payé, lorsqu'il y avait deux voyages par jour à faire, au taux de \$560 par année ; ensuite, les voyages se sont accrus à dix ou douze par jour, pour lesquels j'étais payé au taux \$1,432 par année. J'ai reçu cette dernière somme pendant deux ou trois ans. Le premier arrangement pour le service de la malle fut sanctionné par l'honorable M. Cameron,

alors maître-général des postes. Il n'y eut pas de contrat. Je tiens des comptes de frais de port avec les marchands et autres, pour lesquels je charge une commission. Cette commission, pour l'année expirée au 30 septembre dernier, s'est élevée à \$366.21. La commission reçue couvre à peine les pertes encourues par les crédits pour frais de port. Je pense que le fait de tenir ces comptes produit une économie de temps dans la distribution des malles.

Il est loué environ 380 boîtes et six tiroirs. Le loyer des boîtes varie de \$1 à \$2 par année, et celui des tiroirs est de \$4 par année. Les loyers reçus des boîtes sont portés dans les comptes courants mensuels à mesure qu'ils sont reçus. Dernièrement, c'est-à-dire, depuis trois ans, il n'a pas été rendu compte du loyer des tiroirs au département. Les lettres jetées à la poste ont été évaluées, jusqu'à tout dernièrement : la quantité en a été calculée par le nombre reçu durant une journée ; cette épreuve a été faite une ou deux fois par année. La même chose a été faite à l'égard des journaux, pamphlets et circulaires des Etats-Unis, reçus à Hamilton pour distribution, et non portés dans les lettres d'avis. Les lettres jetées à la poste et les journaux, etc., des Etats-Unis sont maintenant comptés à mesure qu'ils sont reçus de jour en jour, et le nombre en est exactement porté sur les comptes tenus à cet effet. Cette méthode n'a été adoptée que durant le dernier mois. La papeterie est en partie reçue du département, mais principalement de MM. Buntin et Cie. Je vous montrerai des échantillons de la papeterie fournie au bureau, avec les prix payés. Les annonces et impressions se font maintenant au bureau du *Hamilton Times*, conformément aux instructions qui m'ont été données par le département. La liste des lettres non réclamées est publiée au prix fixé par le département, et les autres annonces officielles sont payées au taux ordinaire des annonces. Les livres employés dans le bureau sont fournis par le bureau principal de Québec, et par les inspecteurs de London et Toronto. Je ne demande pas de soumission pour l'approvisionnement de bois et de charbon, mais je me les procure au plus bas prix possible. Le bureau est bien éclairé, maintenant, durant le jour, en conséquence de la construction de l'édifice. Les arrangements intérieurs sont satisfaisants, et offrent toutes les commodités désirables pour l'accomplissement de l'ouvrage du bureau. Je crois que le travail est équitablement réparti entre tous les commis, et ils sont constamment employés pendant huit heures ou huit heures et demie par jour. Le personnel est suffisant, mais je ne pense pas que l'on pourrait se passer d'un commis.

Frederick E. Ritchie dit :—Je suis sous-maître de poste à Hamilton. J'ai été nommé dans le bureau en juillet 1848, et comme adjoint en juillet 1857. Mes heures de bureau sont de 9 A. M. à 7.30 P. M., et lors de l'ouverture et de la fermeture des malles anglaises, je suis dans le bureau, quelquefois à 5 heures A. M. et jusqu'à 8 ou 9 heures P. M. Je réponds à la correspondance reçue ; je suis entièrement chargé de la caisse ; je prépare le compte courant mensuel ; prépare le côté d'expédition des feuilles mensuelles ; tiens les comptes de frais de port avec les marchands et autres ; remplis les lettres d'avis pour les malles anglaises, et aide à l'ouverture et à la clôture de ces malles. L'un des commis de distribution tient le compte des lettres jetées à la poste, ainsi que des journaux, pamphlets et circulaires des Etats-Unis qui ne sont pas portés dans les lettres d'avis, et qui sont reçus pour être distribués à Hamilton, à mesure qu'ils sont reçus. Les frais de port de ces matières, sont soigneusement inscrits de jour en jour. Cette méthode a été introduite tout récemment. Autrefois l'on évaluait le montant des frais de port à charger sur ces matières. La règle suivie pour la perception du port des journaux canadiens a été de mettre une carte dans la boîte des personnes qui en ont, sur laquelle est écrit le nom du journal reçu par ces personnes ; il est tenu un compte séparé du port des journaux payé par les personnes qui n'ont pas de boîtes. L'on prépare un rapport des journaux d'après ces cartes et ces comptes, lequel est transmis au département tous les trois mois. Je pense que ce plan est excellent, et assure la perception régulière du revenu.

Il y a 640 boîtes et 147 tiroirs dans le bureau ; 380 boîtes et 6 tiroirs sont loués. Il y a beaucoup de difficultés à percevoir le loyer des boîtes ; à mesure qu'on le reçoit l'on en rend compte au département ; je pense que l'on ne rend pas compte du loyer des tiroirs. Il est tenu 39 comptes de frais de port avec les marchands et autres. Le maître de poste reçoit une commission de ces personnes pour le privilège d'ouvrir ces comptes. La tenue de ces comptes, et leur envoi, occupe environ une journée de mon temps par mois. Je pense que la tenue de ces comptes ne retarde pas la distribution des malles. La perte subie

par le fait de ces crédits est considérable, et provient de la faillite des individus dans les affaires.

M. Colbeck est commis des ordres d'argent, et je ne m'en occupe qu'en son absence. Je n'aide à la distribution qu'en l'absence d'un commis, et je n'aide à faire que les malles anglaises, excepté en l'absence d'un commis ou lorsque l'ouvrage est excessif. Le messager n'étampe pas les lettres; il se borne à faire l'ouvrage de messager et de portier. La bonne entente règne entre les commis; ils sont tous remplis de bon vouloir, et du désir de faire l'ouvrage qui leur est assigné, et sur le tout, je regarde le personnel comme très efficace. L'ouvrage est, je crois, également divisé entre les commis, et je n'ai jamais reçu aucune plainte de la part d'aucun d'eux que l'ouvrage ne fût pas justement distribué. Il n'y a pas la moindre apparence d'insubordination de la part d'aucun commis, et tout marche harmonieusement.

Il y a un facteur, Benjamin Dunnett. Il ne reçoit pas de salaire fixe, mais garde les honoraires du facteur sur les lettres et journaux, ce qui s'élève à environ \$300 par année. Les arrangements intérieurs du bureau sont excellents et offrent toutes les facilités désirables pour l'exécution de l'ouvrage. Tous les commis sont tempérants; il n'entre pas de boissons spiritueuses dans le bureau. Les commis sont réguliers à l'ouvrage, et se rendent fidèlement aux heures qui leur sont assignées pour venir au bureau.

Charles W Brega dit :—Je suis commis de 3me classe, à \$600 par année. J'ai été nommé le 20 mars 1857. Mes heures de bureau sont de 8 A.M. à 7 P.M, avec intermède de deux heures pour le dîner, et une heure pour le souper. (Ci-suit une description de son ouvrage.) Les commis du bureau sont constamment employés, et l'ouvrage est également divisé entre eux. Il existe une grande harmonie entre le commis et le maître de poste, et entre les commis eux-mêmes.

Chrales Howard dit :—Je suis commis de 2me classe, à \$1,100 par année. Mes heures de bureau sont de 7.30 A. M. à 7 P. M., et j'ai deux heures pour aller dîner, et une heure pour souper. Je suis premier commis de distribution générale au guichet. (Ci-suit une description de ses devoirs). Jusqu'à tout dernièrement, le nombre des lettres jetées à la poste pour distribution était évalué; mais récemment, elles ont été soigneusement comptées, et on en a chargé le nombre chaque jour. Je ne sais pas comment sont portés sur les comptes les journaux des Etats-Unis, etc., non portés dans les lettres d'avis. Je tiens le compte du facteur. Je pense qu'il fait environ \$1 à \$1.25 par jour. Il y a deux guichets qui sont constamment ouverts, et il faut absolument un commis à chacun d'eux. Je ne sais pas quels sont les devoirs du sous-maître de poste; il aide quelquefois à la distribution, lorsqu'un commis est absent par maladie ou autrement,—il est généralement dans la chambre du maître de poste. Je ne puis dire pendant combien d'heures par jour le sous-maître de poste reste au bureau. Les arrangements du bureau sont aussi bons qu'on peut le désirer.

Alfred Crisp, dit :—Je suis commis de seconde classe, à \$1,100 par année. J'ai été nommé en mai 1849. Mes heures de bureau sont de 6 a. m. à 6-30 p. m. J'ai deux heures pour dîner et deux heures pour déjeuner. (Ci-suit un exposé de ses devoirs.) Il faut trois commis en même temps pour assortir et faire les malles. Le maître de poste est généralement dans le bureau avant 8 a. m. Le sous-maître de poste ne vient pas au bureau à bonne heure, excepté lorsqu'il arrive une malle anglaise durant la nuit, il y vient alors entre 5 et 6 heures a. m. Il ne prend aucune part à la fermeture ou à l'ouverture des malles; lorsque l'on est pressé, on lui demande parfois d'aider, mais pas souvent. Il se tient dans la chambre du maître de poste presque toute la journée, mais je ne puis expliquer quels sont ses devoirs précis. Les commis sont tous constamment employés, et travaillent harmonieusement ensemble. Les arrangements internes du bureau sont excellents. Je crois que tous les commis sont capables et laborieux, et ils remplissent volontiers les devoirs qui leur sont assignés.

Henry Colbeck, dit :—Je suis commis de seconde classe, à \$900 par année. J'ai été nommé le 1er septembre 1854; mes heures de bureau sont de 8 a. m. à 6 p. m., et durant ce temps je prends environ une demi-heure pour le goûter. Je suis commis des ordres d'argent. J'émet et paie les ordres d'argent, et tient les livres qui s'y rattachent. J'inscris toutes les lettres enregistrées adressées à Hamilton, et les distribue. J'assortis les lettres pour les malles anglaises, et fais ces malles. Lorsque je ferme les malles anglaises, je suis aidé par le sous-maître de poste, qui vérifie les quantités à porter sur les lettres d'avis, et

remplit les lettres d'avis destinées à l'Angleterre. Je tiens le compte des malles anglaises reçues et expédiées, et prépare les rapports des malles anglaises qu'il faut transmettre au département. Excepté la préparation des lettres d'avis qui accompagnent les malles anglaises expédiées, et la copie en double pour le département, je tiens tous les comptes qui se rattachent aux malles anglaises. J'aide à tenir le compte des timbres-poste. Je tiens note des timbres donnés aux commis de distribution pour être vendus aux guichets, et tiens les comptes avec les vendeurs de timbres, savoir : George Barnes et Cie., Eastwood Leigh ; il est accordé à ces messieurs un escompte de cinq pour cent sur les timbres qu'ils vendent. Le maître de poste est très attentif à ses devoirs, il est principalement occupé dans sa chambre. Je ne puis rien dire du temps que passe le sous-maître de poste dans le bureau. Il m'aide à faire les malles anglaises expédiées, et vérifie les malles anglaises reçues. Il prépare un côté de la feuille mensuelle—je pense que c'est le côté d'expédition. Il aide parfois à la distribution générale lorsqu'un commis est absent. Je ne sais pas qu'il fasse rien dans le département des malles, excepté ce que je viens de dire. Il y a quatre commis de distribution y compris M. Brega, le commis qui prépare la feuille mensuelle. Deux guichets restent ouverts durant les heures de bureau, en sus du guichet où se font les affaires des ordres d'argent et où sont livrées les lettres enregistrées. Je pense que les commis sont constamment employés, et je suis d'avis que le personnel ne peut être réduit sans nuire sérieusement à l'ouvrage du bureau. Il règne une grande harmonie entre tous les employés.

John B. Eager dit :—Je suis commis de troisième classe, à \$800 par année. Je suis entré au bureau le 1er janvier 1853. Mes heures de bureau sont de 8 A.M. à 6.30 P.M., avec deux heures de relâche pour le dîner. J'aide à faire les malles, et je suis aussi employé à la distribution. J'adresse de nouveau les lettres lorsqu'il est nécessaire ; prépare la liste des lettres des messieurs non réclamées, et prépare les lettres et journaux pour le bureau des lettres au rebut. Un guichet de distribution générale, auquel les lettres et journaux adressés aux personnes qui n'ont pas de boîtes, et auquel quelques lettres et journaux des personnes qui en ont sont distribués, reste ouvert durant les heures de bureau. Un guichet de distribution des boîtes reste aussi ouvert durant les heures de bureau, ainsi qu'un guichet auquel on distribue les lettres enregistrées, et où sont donnés les ordres d'argent, et les certificats des lettres enregistrées déposées ne sont données que lorsqu'on les demande. A mesure que les lettres des boîtes, et jetées à la poste, et les journaux des États-Unis, etc., non portés dans les lettres d'avis, sont apportés pour la distribution, le nombre d'entre eux qu'il faut charger contre le bureau, est noté sur des bandes de papier, et au bout de la journée, ces bandes sont remises au maître de poste. Cette manière de tenir le compte de cette classe de matière n'a été introduite qu'il y a deux semaines environ, et avant ce temps on avait l'habitude de les compter pendant une semaine, durant chaque année, et le rapport était fait sur le nombre indiqué par le résultat de cette semaine. Les comptes pour le loyer des boîtes sont remis par le maître de poste aux commis de distribution, afin qu'ils en perçoivent le montant. A mesure que les loyers des boîtes sont perçus, ils sont remis au maître de poste, avec une bande de papier sur laquelle est écrit le nom des personnes qui ont payé, le numéro des boîtes, et le montant reçu ; ces détails sont alors transcrits dans un livre tenu à cet effet. Il y a 640 boîtes et 147 tiroirs dans le bureau. Il est tenu 45 comptes de frais de port avec des marchands et autres. Il n'est pas perdu de temps, et l'on n'a pas besoin d'aide de surcroît à cause de la tenue de ces comptes.

Les affaires des ordres d'argent sont conduites par M. Colbeck. Le sous-maître de poste est généralement employé dans la chambre du chef. Il aide rarement à la distribution, et pas du tout à la fermeture ou à l'ouverture des malles, excepté des malles anglaises. Il remplace quelquefois un commis pendant que celui-ci est allé dîner ; cela n'arrive pas souvent. Il ne paraît pas avoir d'heures régulières pour se rendre au bureau. Je ne puis dire combien de temps il y reste en moyenne par jour. La division du travail entre les commis me paraît équitable. Il n'existe aucun mécontentement chez les commis, à l'égard des devoirs qui leur sont assignés. Il existe beaucoup de cordialité entre le maître de poste et le personnel du bureau. Tous les commis s'entraident volontiers les uns les autres lorsque l'ouvrage est pressé, ou lorsque l'un d'eux est absent. Le maître de poste remplit scrupuleusement ses devoirs. Il ne prend aucune part à l'ouverture ou à la fermeture des malles.

Henry A. Eager dit :—Je suis commis de troisième classe, à \$800 par année, et j'ai été nommé le 1er janvier 1854. Mes heures de bureau sont de 8 a. m. à 7.30 p. m., et tous les seconds lundis et tous les jeudis, j'y reste jusqu'à 8 p. m. J'ai deux heures pour le dîner, et une heure pour le souper. Je suis chargé de l'expédition des malles. (Ci-suit une description de son ouvrage.) Je pense qu'en 1856 et 1857, il passait plus de lettres par le bureau de poste d'Hamilton qu'il n'en passe maintenant. Les chemins de fer ont eu l'effet d'enlever à la poste d'Hamilton, une bonne partie de matières postales que l'on y envoyait pour distribution.

Hamilton est maintenant le bureau de distribution des journaux américains destinés au Canada, et venant de Buffalo, Rochester et New-York, dont la plupart étaient autrefois envoyés à Clifton ou aux commis des malles de chemins de fer. Cette augmentation paraît se borner aux journaux. Il y a un commis de moins dans le bureau qu'il y en avait en 1858. Je tiens le compte des honoraires des lettres enregistrées expédiées. Je remets un compte mensuel de ces honoraires au maître de poste, pour son compte courant du mois, et je tiens un livre dans lequel j'en inscris la quantité et le montant tous les mois. L'ouvrage du département des malles, qui est le seul à propos duquel je puis parler positivement, est également divisé. Les commis sont très-complaisants les uns entre les autres, et il règne une bonne entente entre les commis et le maître de poste. Je ne puis rien dire des heures de bureau du sous-maître de poste ; il aide à l'ouverture et à la fermeture des malles anglaises ; d'ailleurs, il n'aide pas dans le département des malles. Si nous sommes très pressés et que nous le lui demandions, il nous aide, mais cela arrive rarement. Je crois que les arrangements du département des malles sont aussi bons qu'on peut le désirer. Lorsque je suis entré dans le bureau, le sous-maître de poste faisait les malles des Etats-Unis et quelques autres, qu'il ne fait plus maintenant.

John A. Smith dit :—Je suis commis de troisième classe, à \$800 par année, et j'ai été nommé en novembre 1854. Mes heures de bureau sont de 7 A. M. à 7 P. M., avec relâche de 3¼ heures pour le déjeuner, le dîner et le souper. J'aide à la distribution. (Ci-suit une description de ses devoirs.) Les commis du bureau sont constamment employés.

George H. Armstrong, jr. dit :—Je suis commis de troisième classe, à \$800 par année. J'ai été nommé en septembre 1855. Mes heures sont de 6 A. M. à 7.30 P. M. J'ai 4¼ heures pour le déjeuner, le dîner et le souper. Je suis commis d'expédition de la malle. Je prends les lettres et journaux, et je les tarifie et les étampe. Les lettres destinées à la ville sont estampées par les commis préposés à la distribution, et celles qui sont reçues des autres bureaux pour expédition sont estampées par M. Crisp et M. Henry Eager. J'inscris, dans un livre tenu à cet effet, les malles à mesure qu'elles arrivent, et j'ouvre les sacs de cuir. Je tarifie et assorti les journaux reçus pour l'expédition. Je fais les paquets destinés aux malles, les mets dans les sacs de toile, et je ferme et étiquette les sacs de cuir expédiés.

Le messenger n'étampe pas les lettres, et il n'ouvre ni ne vide généralement les sacs de cuir contenant les malles pour Hamilton. L'ouvrage du bureau est, je crois, également partagé. Les commis ne se plaignent pas des devoirs qui leur sont assignés, et il règne une bonne entente entre les commis et le maître de poste, et parmi les commis. Le maître de poste n'aide pas à la distribution ou à l'expédition. Excepté à l'occasion des malles anglaises, le sous-maître de poste est rarement employé à la distribution ou aux malles. Ses heures d'arrivée au bureau varient ; il est quelquefois 9, 10 ou 11 heures du matin lorsqu'il vient au bureau, et parfois il n'y reste pas plus d'une heure par jour. Depuis deux ou trois semaines, il s'y est tenu plus que d'habitude.

Andrew Burnn dit :—Je suis messenger au bureau de poste d'Hamilton. J'ai été nommé le 2 septembre 1857. Mon salaire est de \$300 par année. Je ne demeure pas dans la bâtisse de la poste. Mes heures sont de 6 A. M. à 7.15 P. M. J'ai quatre heures pour aller déjeuner, dîner et souper. Je scie tout le bois employé dans le bureau et chez le maître de poste. Je nettoie le bureau, l'ouvre et le ferme. Je retourne les sacs de toile, et les mets avec les cadenas et les étiquettes aux endroits où ils doivent être. Lorsque l'on ferme les malles, je tire les journaux des boîtes et les mets dans les sacs. Je fais les commissions qui me sont données à faire par le maître de poste et son adjoint. Je nettoie les étampes de tarif deux fois par semaine. Je n'étampe pas les lettres. En hiver je fais le feu dans les poêles et les fournaies. Les dimanches, en hiver, je vais au bureau trois fois par jour pour veiller aux fournaies.

Benjamin Dunnett est le facteur. Il est employé comme tel depuis plusieurs années. Il ne reçoit pas de salaire fixe, mais garde les honoraires de facteur perçus sur les lettres et journaux qu'il distribue; cela lui rapporte environ \$300 par an. Sa division est d'environ un mille et demie de l'est à l'ouest, et à peu près la même distance du nord au sud. Il paraît être constamment employé.

PERSONNEL du Bureau de Poste d'Hamilton, du 1er janvier 1859, au 30 septembre 1862.

1859.		
Janvier,—	E. Ritchie, Maître de poste.....	1
	F. E. Ritchie	1
	Charles Howard.....	1
	A. Crisp	1
	H. Colbeck.....	1
	J. B. Eager.....	1
	H. A. Eager.....	1
	J. Smith.....	1
	G. H. Armstrong.....	1
	P. E. Bucke.....	1
	C. W. Brega.....	1
	A. Burns, Messenger.....	1
		— 12
1860.		
Fév. 25,—	Déduisez Bucke, et	}
Jan. 18,—	“ F. E. Ritchie, }	
		2
	Ajoutez Henderson, de mars à juillet, temporairement.	10
1861.		
Jan. 31,—	Ajoutez F. E. Ritchie	1
1862,—	Pas de changement dans le personnel.	11
	Reste le même qu'en 1859, moins P. E. Bucke.	

(A.)
TABEAU DE TOUTES LES PERSONNES EMPLOYÉES DANS LE BUREAU DE POSTE D'HAMILTON.

Nom.	Rang.	Salaire actuel.	Date de la nomination.	Heures de travail.	DEVOIRS.
E. Ritchie,.....	Maître de poste.....	\$2,000	6 Oct., 1831.	8 A.M. à 6 P.M.,	Surveillance générale du bureau.
F. E. Ritchie,.....	Sous-maître de poste...	1,400	6 Juillet, 1843.	“ “ 7.30 “	Malles anglaises, correspondance, comptes mensuels, etc.
C. Howard,.....	2me classe.....	1,100	1er Sep., 1842.	7.30 “ 7 “	Commis de guichet et assortit pour distribution.
A. Chisp,.....	“	1,100	1er Mai, 1849.	“ “ 6.30 “	Assortit les lettres expédiées, ouvre et fait les malles.
H. Colbeck,.....	“	900	1er Sep., 1854.	“ “ 6 “	Lettres enregistrées reçues, ordre d'argent, malle anglaise.
J. B. Eager,.....	3me classe.....	800	1er Jan., 1853.	“ “ 6.30 “	Commis de guichet ; aide aux premières malles.
H. A. Eager,.....	“	800	1er “ 1854.	“ “ 7.30 “	Lettres enregistrées, expédiées ; assortit et fait les malles.
J. A. Smith,.....	“	800	28 Nov., 1854.	“ “ 7 “	Commis de guichet et assortit la distribution.
G. Armstrong,.....	“	800	12 Sep., 1855.	“ “ 7.30 “	Assortit les lettres et journaux d'expédition.
C. W. Brega,.....	“	600	26 Mars, '57.	“ “ 7 “	Commis de guichet, feuilles et lettres d'avis des E.-U.
A. Burns,.....	Messenger.....	300	2 Sep., 1857.	“ “ 7.30 “	Fournaises, nettoie le bureau, etc.
		\$10,600	Ces heures dépendent de la régularité de l'arrivée et du départ des malles ordinaires. Elles se prolongent lorsque les malles anglaises sont reçues ou expédiées, et lorsque les trains des chemins de fer sont irréguliers.		

BUREAU DE POSTE, HAMILTON.
 19 novembre 1862.

(B.)—MALLES EXPÉDIÉES D'HAMILTON.

Heure de départ.	Route.	Bureaux.	No.	No. Total.
8 a.m.	C. F. G. O., Ouest.....	Dundas.....	1	
		Rockton	1	
		Sheffield	1	
		Flamboro' Ouest.....	1	
		Branchton	1	
		Bentinck	1	
		Hespeler	1	
		Harrisburg.....	1	
		Galt.....	1	
		Guelph.....	1	
		Berlin	1	
		Preston	1	
		C. F. G. O., Ouest.....	1	
		Brantford	1	
		Paris	1	
		Ingersoll.....	1	
		Woodstock.....	1	
London.....	1			
9 a.m.	Port Dover.....	Glenford.....	1	18
		Hagersville	1	
		Hullsville.....	1	
		Jarvis	1	
		Oneida	1	
		Ryckman's Corner.....	1	
		Seneca	1	
		Simcoe	1	
Port Dover.....	1			
9.45 a.m.	Toronto	Oakville.....	1	9
		Wellington Square.....	1	
		Milton.....	1	
		Nelson.....	1	
		Port Nelson.....	1	
		Aldershot	1	
		Waterdown.....	1	
		C. F. H. à T.....	1	
		Toronto.....	1	
9.45 a.m.	C. F. G. O., Est.....	Beamsville.....	1	9
		Grimsby.....	1	
		C. F. G. O., Est.....	1	
		St. Catharines.....	1	
		Clifton	1	
		Thorold	1	
Niagara	1			
10.30 a.m.	Stoney Creek.....	Stoney Creek.....	1	7
		Bartonville	1	
10.30 a.m.	Ancaster	Ancaster.....	...	2
10.30 a.m.	Chemin Brock.....	Dundas.....	1	1
		Aberfoyle	1	
		Greensville.....	1	
		Morrison	1	
		Puslinch	1	
		Strabane	1	
		Freelton.....	1	
12.45 p.m.	C. F. G. O., Ouest...	C. F. B. à L. H.....	1	7
		Stratford.....	1	
		Goderich	1	
		Sarnia Branch	1	
		Sarnia.....	1	
		C. F. G. O., Ouest.....	1	
		Paris.....	1	
		A reporter.....	7	53

MALLES EXPÉDIÉES D'HAMILTON.—*Suite.*

Heure de départ.	Route.	Bureaux.	No.	No. Total.			
12.45 p.m.	C. F. G. O., Ouest— <i>suite</i>	Rapporté.....	7	53			
		Ingersoll.....	1				
		Chatham.....	1				
		Windsor.....	1				
		London.....	1				
2 p.m.	Toronto.....	Toronto.....	1	11			
		Oakville.....	1				
2 p.m.	Waterdown.....	Carlisle.....	1	2			
		Cumminsville.....	1				
		Kilbride.....	1				
		Waterdown.....	1				
2.15 p.m.	C. F. G. O., Est.....	St. Catharines.....	1	4			
		Clifton.....	1				
		Albany.....	1				
		Boston.....	1				
		New York.....	2				
		Buffalo.....	2				
2.15 p.m.	Mount Albion.....	Mount Albion.....	...	8			
		Dundas.....	1				
4.30 p.m.	C. F. G. O., Est.....	West Flamboro'.....	1	1			
		Galt.....	1				
		Guelph.....	1				
		Berlin.....	1				
		Preston.....	1				
		Hespeler.....	1				
		Harrisburg.....	1				
		Simcoe.....	1				
		C. F. G. O., Ouest.....	1				
		Newbury.....	1				
		Cayuga.....	1				
		Brantford.....	1				
		Paris.....	1				
		Ingersoll.....	1				
		Chatham.....	1				
		Windsor.....	1				
		Woodstock.....	1				
		London.....	1				
		6.30 p.m.	Toronto.....		Toronto.....	...	19
		6.30 p.m.	C. F. G. O., Est.....		C. F. G. O., Est.....	...	1
7 p.m.	Toronto.....	C. F. G. T.....	1	5			
		Kingston.....	1				
		Ottawa.....	1				
		Québec.....	1				
		Montréal.....	1				
Total.....			...	105			

(C.)—MALLES REÇUES AU BUREAU D'HAMILTON.

Heure d'arrivée.	Route.	Noms des places d'où les malles ont été reçues.	No. de malles.	No. Total.
6.30 a.m.	Express de l'Ouest.....	Chatham.....	1	2
		Windsor.....	1	
	Express de l'Est.....	Albany.....	1	4
		New York.....	1	
		Buffalo.....	1	
		Rochester.....	1	
		A reporter.....	...		6

C.—MALLES RECUES AU BUREAU DE POSTE D'HAMILTON.—(Suite.)

Heure d'arrivée.	Route.	Nom des places d'où les malles ont été reçues.	No. de malles.	No. Total
		Rapporté .....	...	6
9.05 a.m.	C. F. G. O., Ouest.....	C. F. G. O., Ouest	1	
		St. Catharines	1	2
9.25 a.m.	Stoney Creek.....	Stoney Creek.....	1	
		Bartonville.....	1	2
9.30 a.m.	C. F. à T	Aldershot.....	1	
		Nelson.....	1	
		Wellington Square	1	
		Milton.....	1	
		Oakville.....	1	
		C. F. H. à T.....	1	
		Toronto	1	7
9.30 a.m.	C. F. G. T.....	C. F. G. T	1	
		Québec	1	
		Ottawa.....	1	
		Montréal	1	
		Kingston	1	5
10.00 a.m.	Waterdown.....	Waterdown	1	
		Carlisle	1	
		Cumminsville	1	
		Kilbride	1	4
11.00 a.m.	C. F. G. O., Ouest.....	Flamboro' Ouest.....	1	
		Preston	1	
		Branchton	1	
		Dundas	1	
		Galt.....	1	
		Ingersoll.....	1	
		Woodstock.....	1	
		C. F. G. O., Ouest.....	1	
		Paris	1	
		Sheffield	1	
		Simcoe	1	
		Bentinck.....	1	
		Berlin.....	1	
		London.....	1	
		Guelph.....	1	
		Brantford	1	16
1.20 p.m.	C. F. H. à T	Toronto.....	1	
		C. F. H. à T.....	1	2
1.40 p.m.	C. F. G. O., Est.....	Boston	1	
		New York.....	1	
		St. Catharines	1	
		Niagara.....	1	4
2.50 p.m.	Ancaster	Ancaster.....	...	1
3.30 p.m.	C. F. G. O., Ouest.....	Amherstburg	1	
		Stratford	1	
		Goderich.....	1	
		London	1	
		Sarnia.....	1	
		Newbury.....	1	
		Sarnia Branch	1	
		Chemin de fer de B. et L. H	1	
		Paris	1	
		C. F. G. O.....	1	10
4.35 p.m.	Port Dover	Port Dover.....	1	
		Seneca.....	1	
		Paris	1	
		A reporter.....	3	59

C.—MALLES RECUES AU BUREAU DE POSTE D'HAMILTON.—(Suite.)

Heure d'arrivée.	Route.	No. des places d'où les malles ont été reçues.	No. de malles.	No. Total
4.35 p.m.	Port Dover—(Suite.)...	Rapporté.....	3	59
		Oncida.....	1	
		Hullsville.....	1	
		Hagersville.....	1	
		Simcoe.....	1	
		Glenford.....	1	
5.35 p.m.	Toronto.....	Ryckman's Corner.....	1	9
		Toronto.....	1	
		Oakville.....	1	
		Wellington Square.....	1	
6.00 p.m.	C. F. G. O., Est.....	C. F. H. à T.....	1	2
		Buffale.....	1	
		C. F. G. O., Est.....	1	
		St. Catharines.....	1	
		Clifton.....	1	
		Grimsby.....	1	
		Niagara.....	1	
		Thorold.....	1	
		Beamsville.....	1	
		5.45 p.m.	Chemin de Brock.....		Aberfoyle.....	1	1
Greensville.....	1			
Morrison.....	1			
Puslinch.....	1			
Strabane.....	1			
Frielton.....	1			
8.30 p.m.	C. F. G. O., Est.....	Dundas.....	1	6
		Woodstock.....	1	
		C. F. G. O., Est.....	1	
		Ingersoll.....	1	
		Harrisburg.....	1	
		Cayuga.....	1	
		Paris.....	1	
		London.....	1	
		Brantford.....	1	
		Preston.....	1	
		Galt.....	1	
		Hespeler.....	1	
		Dundas.....	1	
		Guelp.....	1	
Total.....			...	14
				101

(D.)

ETAT DU LOYER DES TIROIRS A HAMILTON AU 30 SEPTEMBRE 1862.

Perçu en 1856,	\$41 00
“ 1857,	48 00
“ 1858,	52 00
“ 1859,	18 00
“ 1860,	68 00
“ 1861,	24 00
“ 1862,	20 00
	<hr/>
	\$274 00
Remis jusqu'au 1858,	100 00
	<hr/>
	\$174 00

(E.)

COMBUSTIBLE, ÉCLAIRAGE, ET EAU POUR 1859, 1860, ET 1861.

COMBUSTIBLE. 1859.	ÉCLAIRAGE. 1859.	EAU. 1859.
\$112 50	\$115 80	...
4 50	48 75	...
209 38	45 60	...
3 50	132 75	...
<u>\$329 88</u>	<u>\$342 90</u>	<u>...</u>
1860.	1860.	1860.
\$107 50	\$84 10	\$11 75
1 63	36 50	11 25
14 00	40 35	...
57 05	120 50	...
13 00	...	...
210 00	...	...
<u>\$403 18</u>	<u>\$281 45</u>	<u>\$23 00</u>
1861.	1861.	1861.
\$ 2 13	\$109 65	\$11 25
101 00	20 05	10 00
2 38	75 00	9 50
79 00	49 45	...
270 00	...	...
<u>\$454 51</u>	<u>\$254 15</u>	<u>\$30 75</u>

Bois par corde, \$4 00 1862

“ “ 4 25 1861

Assurance sur l'édifice, \$100 par année.

Taxes, Nil.

Coût du gaz \$3-⁰⁰/₁₀₀ net.

(F.)

MALLES reçues au Bureau d'Hamilton par les paquebots océaniques, en septembre 1862

Date.	Bureau.	Non affranchies.			Affranchies.			Journ x.	Enregis- trées.
		oz.	£ s. d.	oz.	£ s. d.				
Septembre 5.....	London.....	0 14 11	76	0 6 1	...	3			
	Liverpool.....	1 6 0	188½	0 7 10	...	8			
	Do. Supplémentaire	0 1 4	32½	0 0 4	...	...	
	Dublin.....	2 4 7½	80½	0 1 11	...	5			
" 6.....	Londonderry.....	0 2 0	16	...	...	2	
	Glasgow.....	0 9 7	92	0 1 10	...	7			
	London.....	2 4 6	50	0 9 4	...	1			
	Do. Supplémentaire...	4 10 4	88½	0 0 3	...	5			
" 11.....	Liverpool.....	4 16 2	34½	0 1 3	...	4			
	London.....	0 11 11	81	0 12 1	...	9			
	Liverpool.....	1 3 9	190½	0 17 1	...	1			
	Do. Supplémentaire	0 4 10	40½	0 0 3	...	2			
" 12.....	Dublin.....	1 10 4½	66½	0 3 0	...	1			
	Londonderry.....	0 2 8	9½	0 0 4	...	2			
	Glasgow.....	0 5 3½	79	0 4 4	...	1			
	London.....	2 4 3	37½	0 1 5	...	2			
" 19.....	Do. Supplémentaire...	3 13 11	73½	0 0 6	...	2			
	Liverpool.....	5 1 9	35½	0 0 6	...	4			
	London.....	0 19 3	98½	0 14 11	...	15			
	Liverpool.....	1 0 10	198½	3 1 7	...	3			
" 19.....	Do. Supplémentaire	0 2 1	41	0 0 8	...	3			
	Dublin.....	1 16 8	81½	0 2 7	...	3			
	Londonderry.....	0 2 5	14½	0 0 9	...	1			
	Glasgow.....	0 13 0	110	0 4 7	...	2			
" 27.....	London.....	2 10 4	41½	0 0 10	...	3			
	Do. Supplémentaire...	4 4 3	89½	0 0 6	...	3			
	Liverpool.....	5 16 10	40½	0 0 9	...	1			
	London.....	0 18 7	84½	0 7 8	...	11			
" 29.....	Liverpool.....	1 2 1	203½	1 8 11	...	2			
	Do. Supplémentaire	0 6 3	39½	0 1 2	...	1			
	Dublin.....	1 17 0½	65½	0 6 1	...	...	
	Londonderry.....	0 0 8	3½	...	...	1	
" 29.....	Glasgow.....	0 8 9½	87	0 1 4	...	1			
	London.....	2 5 4	41½	0 0 6	...	...	
	Do. Supplémentaire...	5 17 10	82	...	...	...
	Liverpool.....	4 10 11	26	...	...	102	
...		£66 1 4½	2631½	£10 1 2	...	102			

MALLES reçues au Bureau d'Hamilton par les paquebots océaniques, en septembre 1862.

Date.	Bureau.	Non affranchies.			Affranchies.			Journ x.	Enregis- trées.
		oz.	£ s. d.	oz.	£ s. d.				
Octobre 2.....	London.....	0 13 2	81½	2 12 1	...	10			
	Liverpool.....	1 5 11	202½	0 14 7	...	11			
	Do. Supplémentaire	0 2 7	28	...	...	5	
	Dublin.....	1 15 0½	73	0 2 11	...	...	
" 3.....	Londonderry.....	0 3 9	13	0 0 2	...	4			
	Glasgow.....	0 9 0	80½	0 1 6	...	4			
	London.....	1 16 10	78	0 1 7	...	4			
	Do. Supplémentaire...	3 16 5	56	...	...	4	
" 9.....	Liverpool.....	4 6 7	31½	0 1 0	...	1			
	London.....	0 13 9	67½	0 12 6	...	3			
	Liverpool.....	1 10 8	183	0 15 9	...	1			
	Do. Supplémentaire	0 5 0	50½	0 0 3	...	5			
" 11.....	Dublin.....	1 10 11	62½	0 2 3	...	1			
	Londonderry.....	0 0 4	13½	0 0 3	...	3			
	Glasgow.....	0 4 9½	77½	0 1 9	...	1			
	London.....	1 17 11	50½	0 0 11	...	5			
" 15.....	Do. Supplémentaire...	3 7 10	57	0 0 3	...	2			
	Liverpool.....	5 9 0	35	0 1 3	...	16			
	London.....	0 10 7	85½	0 8 7	...	1			
	Liverpool.....	1 7 0	183½	1 9 6	...	4			
" 25.....	Do. Supplémentaire	0 1 8	38	0 1 8	...	1			
	Dublin.....	1 7 3	72½	0 4 5	...	1			
	Londonderr.....	0 2 8	10½	0 0 3	...	1			
	Glasgow.....	0 9 10½	98½	0 4 7	...	1			
" 25.....	London.....	1 14 3	37½	0 0 2	...	1			
	Do. Supplémentaire...	3 7 5	60½	0 0 3	...	4			
Liverpool.....	4 8 5	21½	0 1 0	...	88				
...		£43 3 7½	1861½	£7 19 5	...	88			

(G.)

MALLES expédiées d'Hamilton par les paquebots océaniques, en septembre 1862.

Date.	Bureau.	Non affranchies.			Affranchies.			Journ'x.	Enregis- trées.
		oz.	£	s. d.	oz.	£	s. d.		
1862.									
Septembre 1.....	London	3½	0	4 11	86	0	17 6	125	2
	Liverpool .....	...	0	8 7	49½	0	2 1	443	4
" 4.....	London	24	0	14 6	119	2	6 7	326	4
	Liverpool .....	...	0	12 9	117½	0	4 6	591	4
	Dublin .....	...	0	5 3	20½	0	3 3	163	7
	Londonderry .....	...	0	4 5	16½	0	1 10	106	5
	Glasgow .....	...	0	5 8	112½	0	3 0	667	7
" 8.....	London	11	0	4 10	67	0	7 10	135	2
	Liverpool .....	...	0	7 4	72½	0	1 10	590	5
" 11.....	London	23	0	13 5	81	2	11 2	251	5
	Liverpool .....	...	0	11 3	108	0	5 8	560	5
	Dublin .....	...	0	2 5	36½	0	2 1	122	3
	Londonderry .....	...	0	4 0	16	0	0 8	146	1
	Glasgow .....	...	0	3 1	98	0	1 0	560	1
" 15.....	London	1	0	2 4	34½	0	0 4	82	...
	Liverpool .....	...	0	3 3	58½	0	1 2	437	1
" 18.....	London	9½	0	12 10½	82½	2	13 10½	273	4
	Liverpool .....	...	0	10 5	110½	0	6 9	464	6
	Dublin .....	...	0	8 2	29½	0	2 8	114	4
	Londonderry .....	...	0	6 1	14	0	0 8	89	...
	Glasgow .....	...	0	5 3	93½	0	3 4	532	5
" 22.....	London	45½	0	5 5	58½	0	11 6	123	3
	Liverpool .....	...	0	5 8	63½	0	1 1	537	3
" 25.....	London	10½	0	14 10	89	2	9 3	293	4
	Liverpool .....	...	0	15 2	119	0	5 10	534	5
	Dublin .....	...	0	4 9	26½	0	2 2	132	4
	Londonderry .....	...	0	3 4	21½	0	1 9	106	2
	Glasgow .....	...	0	18 6	97	0	2 5	559	3
" 29.....	London	3	0	3 10	37½	0	14 1	105	...
	Liverpool .....	...	0	5 8	62	0	0 9	461	2
		131	£11	12 11½	2004	£15	6 7½	9626	101

MALLES expédiées d'Hamilton par les paquebots océaniques, en septembre 1862.

Date.	Bureau.	Non affranchies.			Affranchies.			Journ'x.	Enregis- trées.
		oz.	£	s. d.	oz.	£	s. d.		
Octobre 2.....	London	45½	0	18 9	101	2	7 11	341	5
	Liverpool .....	...	0	15 11	125½	0	5 4	597	3
	Dublin .....	...	0	5 1	32½	0	3 10	124	9
	Londonderry .....	...	0	1 5	22	0	1 2	99	3
	Glasgow .....	...	0	9 7	103½	0	2 1	575	3
" 6.....	London	2½	0	5 2	93½	0	14 0	99	1
	Liverpool .....	...	0	10 10	64	0	1 9	507	5
" 9.....	London	23½	0	5 10	86	2	2 1	202	4
	Liverpool .....	...	0	14 1	110½	0	6 3	623	9
	Dublin .....	...	0	3 5	22½	0	2 2	125	4
	Londonderry .....	...	0	4 8	18½	0	0 11	61	3
	Glasgow .....	...	0	6 6	92½	0	2 4	497	4
" 13.....	London	34	0	0 8	52½	0	6 1	101	2
	Liverpool .....	...	0	5 10	74½	0	1 4	403	2
" 16.....	London	24½	0	12 9½	99	2	8 0	283	8
	Liverpool .....	...	0	11 0	108½	0	5 0	542	2
	Dublin .....	...	0	8 2	24½	0	2 8	125	4
	Londonderry .....	...	0	3 5	20½	0	1 1	99	2
	Glasgow .....	...	0	7 11	95½	0	3 0	544	7
" 20.....	London	11½	0	2 3	48½	0	9 0	109	1
	Liverpool .....	...	0	11 0	60	0	2 0	433	5
" 23.....	London	28½	0	18 6	83	2	10 8	275	4
	Liverpool .....	...	0	14 11	113	0	8 0	461	6
	Dublin .....	...	0	3 5	25½	0	2 6	122	5
	Londonderry .....	...	0	3 2	24	0	0 7	76	...
	Glasgow .....	...	0	9 9	99	0	2 11	510	6
" 27.....	London	2½	0	5 6	49½	0	6 6	67	1
	Liverpool .....	...	0	5 5	46½	0	1 4	295	2
" 30.....	London	6½	0	10 0	89½	2	16 0	264	4
	Liverpool .....	...	0	14 9	120	0	5 6	495	0
	Dublin .....	...	0	6 2	17½	0	2 1	90	4
	Londonderry .....	...	0	4 3	20½	0	0 9	86	1
	Glasgow .....	...	0	11 1	80½	0	4 4	554	8
		179	£13	11 2½	2223½	£17	9 2	9784	136

(H.)—RECETTES.

	Non affr. reçues et affr. expédies.	Non affr. reçues et affr. anglaises.	Timbres-vente.	Port des journaux.	Boîtes et tiroirs.	Erreurs dans les comptes antérieurs.	Honoraires d'enregistrement.	Boîtes aux lettres.	Items divers.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Octobre, 1861	864 71	81 82	1198 50	...	56 00	...	13 87	27 00	...	2241 70
Novembre, "	777 05	76 88	1347 50	...	45 00	...	18 44	28 00	...	2288 57
Décembre, "	754 89	66 89	1044 00	161 54	38 00	1 85	13 24	24 30	...	2103 71
Janvier, 1862	773 77	89 76	1282 25	...	...	...	12 74	23 00	...	2181 27
Février, "	730 22½	74 46	1295 25	...	68 00	...	13 56	23 50	...	2209 99½
Mars, "	859 04	83 10	1334 50	154 46	43 00	3 10	14 50	23 50	...	2528 06
Avril, "	814 37	105 42	1295 75	...	61 00	1 80	13 90	23 60	...	2235 42
Mai, "	814 46	79 91	1298 25	154 08	52 00	...	13 85	25 50	...	2318 83
Juin, "	780 43	92 73	1299 00	...	42 00	...	12 07	26 50	...	2421 90
Juillet, "	738 74	100 94	1157 25	...	54 00	...	10 01	23 50	...	2220 54
Août, "	718 48	778 22	1535 50	150 57	42 00	3 31	10 01	23 50	...	2055 49
Septembre, "	778 22	91 56	1535 50	...	51 00	...	11 01	25 00	...	2642 86
	\$9403 78½	\$1036 93	\$15365 50	\$620 65	\$552 00	\$10 06	\$155 02	\$302 40	...	\$27446 34½

DÉBOURSES

	Faussees adresses.	Lettres au rebut.	Papeterie.	Impress'ns et annonces.	Gaz.	Eau.	Combustible.	Réparer les sacs de maille.	Commission sur timbres.	Divers comptes, &c.	Salaires.	Argent remis au département.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Octobre, 1861	8 88	22 18	29 20	32 24	...	...	...	23 41	16 65	4 00	753 31	1351 83	2241 70
Novembre, "	10 13	19 69	14 70	22 67	...	...	...	13 60	...	46 22	753 31	1406 25	2288 57
Décembre, "	5 93	10 52	...	20 91	49 45	9 50	...	19 60	19 20	21 44	753 31	1193 95	2103 71
Janvier, 1862	9 16	23 54	40 65	41 08	...	...	...	10 25	6 50	10 45	753 31	1282 83	2181 27
Février, "	10 70½	19 42	3 05	25 06	...	...	129 00	14 60	...	3 05	753 31	1374 30	2209 99½
Mars, "	9 71	25 83	3 60	35 30	94 20	9 50	...	...	...	111 58	803 31	1304 53	2526 06
Avril, "	8 81	18 89	20 50	22 51	...	...	...	27 80	...	120 67	1119 13	897 11	2235 42
Mai, "	5 76	26 50	30 32	41 85	...	...	...	32 10	...	11 09	871 64	1299 57	2318 83
Juin, "	7 75	23 72	...	15 79	51 90	9 50	...	23 25	1 75	37 22	863 30	1337 72	2431 90
Juillet, "	10 73	18 21	...	...	...	...	...	11 87	...	12 49	863 28	1281 66	2220 54
Août, "	8 89	15 75	11 50	33 12	...	...	...	22 50	...	9 02	883 28	1071 43	2055 49
Septembre, "	6 10	15 58	2 88	18 62	43 00	9 50	100 00	21 49	...	13 21	883 28	1529 14	2642 86
	\$102 61½	\$239 33	\$178 98	\$328 87	\$238 55	\$38 00	\$229 00	\$220 37	\$44 10	\$402 44	\$10073 77	\$15350 32	\$27446 34½

LONDON.

(Copie.)

A l'honorable M. H. FOLEY,
Maître-général des postes,
etc., etc., etc.

LONDON, C. O., le 28 novembre 1862.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 5 courant, par laquelle vous nous invitiez à faire une enquête sur le fonctionnement et l'administration générale du bureau de poste de London, nous avons commencé nos travaux le 25 courant. Le maître et le sous-maître de poste ainsi que les autres personnes employées dans le bureau ont été interrogés séparément, sur les heures de bureau, le service, les détails journaliers et autres sujets qui nous ont paru dignes d'attention. Les registres, comptes et archives du bureau ont été soigneusement passés en revue. Nous avons été présents au bureau depuis l'ouverture jusqu'à la clôture et nous avons étudié le service en détail d'heure en heure pendant toute la journée. Nous avons donc pu étudier le système adopté dans le bureau le travail exécuté par tous les employés et par chacun d'eux en particulier.

EMPLOYÉS.

Voici la liste des employés du bureau :—

L. Lawless, maître de poste.....	1
R. J. C. Dawson, sous-maître de poste	1
J. Gordon, employé au guichet et à préparer la feuille mensuelle....	1
F. French, commis à l'expédition de la malle.....	1
J. D. Sherman, enregistrement des lettres et expédition de la malle.	1
T. Collisson, commis à l'expédition de la malle.....	1
T. Carry, employé au guichet	1
H. Dalton do do	1
	— 8
J. Nicholls, facteur.....	1
H. Miller, messenger, fait le service du bureau de poste et du bureau de l'inspecteur.....	1
	— 2
	— 10
Total.....	10

D'après l'opinion exprimée par le maître de poste et corroborée par nos observations personnelles, nous sommes portés à croire que les différents membres du personnel sont parfaitement aptes à remplir les fonctions qui leur sont confiées.

L'excellent système d'habituer tous les employés aux différentes parties du service est en vigueur dans ce bureau; en sorte que quelques-uns d'entre eux sont aptes à remplir n'importe quel service.

Le maître de poste fait rapport que tous ses employés sont réguliers, soumis et respectueux, actifs et soigneux dans l'exécution de leurs devoirs et, de plus, très-unis entre eux.

Nous avons dressé avec le plus grand soin le résumé suivant qui indique les fonctions et les capacités de chacun des employés du bureau.

Lawrence Lawless fut nommé maître de poste au mois de juillet 1852; il avait été précédemment employé dans des bureaux à London et à Toronto. Son salaire est de \$1840 par année. *M. Lawless* connaît bien le service de la poste, il se donne beaucoup de peine, est très méthodique et tient le bureau d'une façon qui lui fait honneur. Ses heures sont de 9 A. M. à 7 P. M.

R. J. C. Dawson, sous-maître de poste, fut nommé employé de la poste au mois de juillet 1852, et promu à sa position actuelle en avril 1860. Son salaire est de \$1000. *M. Dawson* paraît bien connaître le service de la poste; il est actif et soigneux et fait son

service avec promptitude et régularité. Il ouvre la plus grande partie des malles qui arrivent ; s'occupe des mandats sur la poste ; tient une partie des comptes et aide à la préparation et à la distribution des malles, quand cela est nécessaire. Ses heures sont de 5.30 A. M. à 6. P. M.

Joseph Gordon est un employé de troisième classe, il fut nommé en novembre 1854. Son salaire est de \$800 par année. Tous les jours, M. Gordon consacre la matinée à enregistrer les lettres d'avis qui arrivent et à dresser les feuilles mensuelles. L'après-midi, il est employé à la distribution, aux guichets, et au classement des lettres et journaux. Il fait bien son service quoiqu'un peu lentement. Il est ponctuel, attentif et laborieux. Ses heures sont de 7 A. M. à 7 P. M.

Fleming French, est un employé de troisième classe et est entré au bureau au mois de mars 1858. Son traitement est de \$600 par année. M. French est le commis principal à l'expédition des malles. Il distribue les lettres, fait l'appel des malles, aide à les faire et quelquefois à les ouvrir. Il est actif, soigneux et laborieux. Ses heures sont de 5.30 a. m. à 8 p. m.

S. T. Sherman, est un employé de troisième classe ; il fut nommé au mois d'avril 1860. Son traitement est de \$600 par année. Monsieur Sherman tient le registre des malles expédiées, entre les montants dans les lettres d'avis, enregistre les lettres à expédier, et quelquefois celles qui doivent être distribuées, et aide à faire les malles. C'est un excellent employé, très actif et très exact. Ses heures sont de 5.30 a. m., à 8 p. m.

Thomas Collisson est un employé de 4ème classe ; il fut nommé au mois de janvier 1861. Son traitement est de \$500 par année. M. Collisson étampe les lettres, classe les journaux, fait les paquets, et aide à mettre dans leurs sacs respectifs les malles qui doivent partir. C'est un employé assez capable. Ses heures sont de 5.30 a. m. à 8 p. m.

James Carry est un employé de 4ème classe, et fut nommé au mois d'août 1861, il reçoit \$500 par année. M. Carry est commis principal à la distribution, il se tient au guichet de la boîte et aide à classer les lettres et les journaux adressés à London. Il a soin des lettres non réclamées et fait la liste des lettres au rebut. M. Carry est très actif et apporte beaucoup de soins dans l'exécution de sa charge. Ses heures sont de 6.15 a. m., à 7 p. m.

Henry Dalton est un employé de 4ème classe ; il fut nommé au mois de mars 1862, et reçoit un salaire de \$500 par année. M. Dalton se tient au guichet de distribution et aide au classement des lettres et papiers adressés à London. C'est un bon employé. Ses heures sont de 7 a. m. à 7 p. m.

John Nicholls est le facteur de la poste, et fut nommé en 1853. Il ne reçoit aucun salaire ; mais il est autorisé à retenir les frais de port, pour la ville, des lettres et des journaux. Il se fait ainsi environ \$400 par année. M. Nicholls fait bien son service, et on reçoit rarement des plaintes contre lui. Il dessert un parcours d'un mille du nord au sud, et de près d'un mille et un quart de l'est à l'ouest. Son temps est bien occupé.

Henry Miller, le messenger, réside dans le soubassement de la poste, et est chauffé et éclairé par l'administration. Son nom est inscrit sur le bordereau de paiement de l'inspecteur des postes. Il reçoit \$240 par année. Il fait le service du bureau de poste et du bureau de l'inspecteur. Il est régulier, rempli de bonne volonté et très laborieux, et il remplit très bien ses fonctions.

HOTEL DE LA POSTE.

Le premier étage est occupé par la poste, proprement dite ; les étages supérieurs sont réservés à l'inspecteur de la division de London. Le soubassement est occupé par le messenger.

Le bureau de distribution pourrait être disposé d'une façon plus avantageuse. Les guichets de distribution sont placés dans la cloison du bureau, qui, en dehors, est convexe au lieu d'être concave. Le commis au guichet de distribution, a un guichet séparé pour les lettres chargées ; et nous avons remarqué, qu'en raison de la mauvaise disposition signalée plus haut, il était très gêné dans l'exercice de ses fonctions.

Dans la "salle de classement," les compartiments, tables, etc., dont on se sert pour faire les malles, ne sont point disposés comme ils devraient l'être.

Comme le changement de ces mauvaises dispositions n'amènerait aucune diminution possible dans le nombre des employés ; nous n'avons pas osé, en face des dépenses qu'ils entraîneraient, demander des altérations qui, dans notre opinion, faciliteraient le service, et soulageraient ainsi les employés. Sous d'autres rapports, l'édifice est très convenable pour un bureau de poste.

TRAITEMENTS.

Les traitements payés au maître de poste et aux six employés, forment un total de \$6,340 par année, comme on peut le voir par le tableau ci-joint marqué A.

En retranchant \$1,840.00, traitement du maître de poste, il reste, sur ce total, \$4,500 qui, divisées entre les 7 autres employés donnent une moyenne de \$642.00 par année pour le traitement de chacun d'eux.

HEURES DE SERVICE, DISTRIBUTION DU TRAVAIL.

Au bureau de London, le travail commence à 5.20 a. m., et se termine à 8 p. m. Les employés sont de service 9 à 10 heures par jour sans compter le temps nécessaire pour les repas. Le service du matin est surtout fatigant. Presque tous les employés connaissent tous les détails du service, ce qui permet au maître de poste de les occuper de la façon la plus avantageuse. Les tableaux B et C indiquent les heures d'arrivée et de départ des malles. On reçoit par jour environ 60 malles, et on en expédie le même nombre.

REGISTRES ET COMPTES.

Nous avons examiné tous les registres "d'ordres d'argent," ceux des malles reçues et expédiées, ceux des lettres enrégistrées, et les comptes donnant les reçus des lettres jetées à la boîte, et les journaux, brochures et circulaires des Etats-Unis dont le port n'est pas indiqué dans les lettres d'avis. Nous avons constaté que tous ces registres et comptes sont tenus avec soin et exactitude.

Au commencement de chaque trimestre, on fait un relevé des journaux canadiens reçus pour London, et le total des frais de port, d'après le tarif commué, est renvoyé au département. Le maître de poste nous dit qu'il a adopté cette méthode pour éviter du temps et du travail et que, presque tous les journaux étant expédiés d'après le tarif commué, le revenu provenant de cette source se trouvait ainsi parfaitement expliqué. Nous lui suggérâmes qu'il serait préférable d'ouvrir un compte pour chaque journal reçu, en tenant une liste des abonnés et un compte du montant actuellement produit, de cette façon on aurait tous les trimestres un rapport exact de l'état des choses, c'est pourquoi nous avons recommandé cette méthode.

Les frais de port des lettres jetées à la poste et des malles des Etats-Unis, qui ne sont pas indiqués dans les lettres d'avis, sont soigneusement inscrits chaque jour dans un registre spécial.

Depuis quelque temps, on met un timbre de deux centins sur les lettres chargées pour représenter les frais d'enregistrement. C'est pour cela qu'on ne fait pas de relevé des frais d'enregistrement perçus au bureau de London.

BOÎTES ET TIROIRS.

Dans le bureau de London, il y a 780 boîtes et 80 tiroirs. 390 boîtes et 30 tiroirs sont loués. Les boîtes se louent \$1.50 et les tiroirs \$3.00 par année. On met beaucoup de soin à percevoir cet item du revenu, et il en est rendu compte au département chaque trimestre.

Pendant l'année expirée le 30 septembre dernier, le montant perçu a été de \$838.50.

On prend la papeterie chez MM. Reid, et, d'après les échantillons que nous avons vus, ces messieurs ne se font payer qu'un prix raisonnable. Le montant payé pour papeterie pendant l'année expirée, le 30 septembre 1862, s'est élevé à \$137.75. Nous ferons observer ici que le papier d'emballage étant d'une qualité trop supérieure et par suite trop coûteux, nous avons invité le maître de poste à se procurer à l'avenir un article moins dispendieux tel que celui qu'on emploie dans d'autres bureaux de poste.

Nous devons reconnaître que le maître de poste et ses employés se sont montrés, dans le cours de l'enquête, toujours disposés à nous fournir les renseignements dont nous avions besoins, et en outre que leurs dépositions ont toujours été trouvées exactes sauf sur un ou deux points d'une importance secondaire.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos très-obéissants serviteurs,
(Signé,)

MATHEW SWEETNAM.
JOS. D. CLEMENT.

TEMOIGNAGES.

Lawrence Lawless dit:—Je suis maître de poste à London. Je fus nommé à cet emploi le 6 juillet 1862. Depuis 1834, je suis dans l'administration des postes. Mon traitement est de \$1,840 par année. Je suis au bureau de 9 heures a. m. jusqu'à 7 p. m. Toutefois de 2 à 4 heures je m'absente pour dîner. Mes fonctions comme maître de poste consistent à surveiller les travaux du bureau, tenir la correspondance officielle et la caisse, signer les feuilles mensuelles, états, etc., qui sont faits au bureau. J'aide aussi à ouvrir les malles et dans le service des mandats d'argent. Le personnel du bureau se compose actuellement comme suit :—

L. Lawless, maître de poste.		
R. T. C. Dawson, sous-maître de poste.		
Joseph Gordon, employé de 3 ^{me} classe.		
F. French,	do	do
J. D. Sherman,	do	do
Thomas Collisson,		do
James Carry,	do	do
H. Dalton,	do	do
John Nicholls, facteur.		
Henry Miller, messenger.		

Il n'y a point de surnuméraires dans le bureau. (Suit un détail des fonctions assignées à chaque employé.)

Le messenger réside dans le soubassement de l'hôtel de la poste. Le département lui fournit gratuitement, logement, chauffage et éclairage. Il a soin des appartements de l'inspecteur ainsi que du bureau de poste. Il est porté sur le bordereau de paie de l'inspecteur et reçoit un salaire de \$240 par année.

Le sous-maître de poste, les employés, le facteur et le messenger sont tous exacts au bureau et travaillent consciencieusement et à ma satisfaction; ils s'entendent bien entre eux. Le travail est, je crois, également distribué. Je me suis fait une règle d'assigner à chaque employé la partie du service qui lui convient le mieux; de temps à autre, je change les attributions des employés, de façon à ce que chacun d'eux devienne familier avec toutes les branches du service. Les comptes pour boîtes et tiroirs sont envoyés chaque année aux locataires, et à mesure qu'ils sont payés on en fait l'entrée dans un registre spécial; tous les trimestres, on fait un relevé de ce registre et on l'adresse au département.

Les boîtes sont louées \$1.50 et les tiroirs \$3.00 par année. On a de la difficulté à percevoir les loyers des boîtes.

Les lettres trouvées dans la boîte sont comptées avec soin avant la distribution et portées chaque jour au débit du bureau—c'est-à-dire celles qui sont payées et celles qui ne le sont pas; on rend compte tous les mois au département des frais de port de ces lettres. Au commencement de chaque trimestre ou fait le compte du montant à porter au débit du bureau pour les journaux canadiens. On apprête des petites bandes de papier où est inscrite la somme due par chaque particulier, et à mesure que les rentrées se font on les

inscrit dans un registre. L'état qu'on envoie au département tous les trimestres est fait d'après un tableau indiquant le nombre de journaux reçus; je compte les frais de port de ces journaux d'après le tarif d'un demi-centin ou commué. Presque tous les journaux paient le tarif commué, très-peu paient un centin, par numéro. Sur les lettres chargées mises à la poste à ce bureau, on met deux timbres d'un centin, cela dispense de tenir un compte spécial pour les frais d'enregistrement perçus pour les lettres à destination de la province. J'achète la papeterie chez MM. Reid à des prix très-raisonnables.

Je vous montrerai des échantillons des différents articles de papeterie en usage dans le bureau. Les combustibles pour la poste sont achetés partie par moi, partie par l'inspecteur. L'inspecteur achète le charbon et moi le bois. Ce mode d'acheter le combustible était en vigueur lorsque je pris possession du nouveau bureau de poste, parcequ'il fallait surtout du charbon pour les appartements de l'inspecteur; on a continué depuis. Le bois coûte environ \$2.50 la corde, et le charbon de \$7.00 à 7.55 la tonne. On brûle du bois dans la fournaise et chez le messager dans le soubassement.

Le messager ne coupe pas le bois. Nous payons le gaz au prix courant de \$3 par mille; je ne crois pas qu'on en brûle trop. Il y a un puits attenant à la maison. Il n'y a pas d'aqueduc où l'on puisse s'approvisionner d'eau.

La disposition intérieure du bureau est convenable. On peut faire le service avec le personnel actuel, mais on ne saurait se passer d'un seul des employés.

Les employés et le sous-maître de poste sont fort occupés et restent au bureau de neuf à dix heures par jour.

Richard J. C. Dawson dit :—Je suis sous-maître de poste, et j'ai été nommé à cette position le 1er avril 1860. Je suis employé au bureau depuis le mois de juillet 1852.

Mon traitement actuel est de \$1,000 par année. Mes heures de bureau sont de 5.30 A. M. à 6 P. M. On m'accorde trois heures et demie pour mes repas. Je surveille l'arrivée et l'expédition des malles. J'ouvre toutes les malles reçues dans la nuit ou la matinée et quelques-unes de celles qui arrivent pendant le reste du jour. J'ouvre aussi les malles qui arrivent le soir. J'aide au bureau de distribution et d'expédition quand cela est nécessaire. Je vérifie les lettres d'avis qui arrivent, et j'y mets le timbre et y incris l'heure d'arrivée. Je fais en grande partie tout le service des mandats d'argent, et m'occupe de quelques autres détails. Le maître de poste se charge de la correspondance et de la comptabilité. Je dresse l'état hebdomadaire qui doit être transmis au bureau des mandats d'argent, et le compte courant mensuel. Les feuilles mensuelles sont préparées par M. Gordon; cela l'occupe la moitié de la journée. Les loyers de boîtes à mesure qu'ils sont payés sont entrés dans un registre spécial pour les commis aux guichets. Chaque trimestre, on rend compte de ces loyers au département. Les lettres trouvées à la boîte sont comptées tous les jours, on en tient un registre. Buffalo est le seul bureau de poste des Etats-Unis avec lequel London échange les malles. Les journaux, brochures et circulaires reçus de Buffalo sont comptés avec soin à l'ouverture des malles et portés au débit du bureau. Je fais une fois par trimestre un relevé des journaux canadiens reçus à destination de London, et on en rend compte au département d'après le tarif commencé. Je pense que cette méthode est excellente et que le département reçoit aussi, au tarif commué, un compte exact du revenu produit. Je ne pense pas qu'on puisse améliorer le service du bureau. Tous les employés y sont très occupés pendant neuf ou dix heures par jour en moyenne. La bonne harmonie règne parmi les employés, et tout marche bien. Pour la préparation des malles, il y a à peine assez d'employés, et on ne pourrait faire le service à moins dans le bureau de distribution; il n'y a pas assez d'employés pour faire le travail aussi vite que le désirerait le public.

Il faudrait là un employé de plus.

Nous correspondons avec soixante-trois bureaux. Aux uns nous envoyons deux malles, aux autres trois malles par jour.

Joseph Gordon dit :—Je suis employé de troisième classe et j'ai été nommé le 1er novembre 1854. De 1847 à 1852, j'avais été employé par M. Godhue, prédécesseur du maître de poste actuel. Mon traitement est de \$800 par an. Mes heures de bureau sont de 7 a. m. à 7 p. m. J'ai deux heures pour dîner. Je suis chargé de recevoir les lettres d'avis, et de faire les feuilles mensuelles. Cela m'occupe toute la matinée. L'après-midi, je suis occupé à la distribution. Je réponds aux guichets lorsque les employés sont à dîner—ils y vont un à la fois—et je classe les lettres et journaux pour la distribution en ville.

Les lundi et mardi je sors du bureau à 5 p. m. M. Shearman accuse réception des lettres d'avis de l'employé de la maille du chemin de fer. Buffalo est le seul bureau des États-Unis avec lequel nous correspondons, et j'accuse réception des lettres d'avis de Buffalo. Nos lettres et journaux pour l'Angleterre sont expédiés à Hamilton. Les feuilles mensuelles sont généralement expédiées vers le 10 du mois suivant. Je pense que tous les employés du bureau ont beaucoup à faire, et font autant qu'il est possible. Le travail est bien divisé entre les différents employés. Pour la distribution, c'est le matin et vers 1 p. m. qu'on est le plus occupé.

Fleming French dit :—Je suis employé de 3ème classe et mon traitement est de \$600 par année. J'ai été nommé au mois de mars 1858. Mes heures de bureau sont de 5.30 A. M. à 8 P. M. On m'accorde cinq heures pour mes repas. Je suis commis principal à l'expédition des malles. Je classe les lettres, fais l'appel des malles et aide à les préparer. Les employés sont très exacts au bureau. Dans le département des malles, tout le monde est très occupé et on ne saurait se passer d'un seul employé. Les employés travaillent tranquillement, s'accordent bien et font l'ouvrage qui est imposé à chacun d'eux. Le travail est équitablement divisé entre tous les employés. Le sous-maître de poste vient à 5 A. M., et fait son service avec le plus grand soin. Il ouvre presque toutes les malles qui arrivent.

Je ne me plains en aucune façon de ma position et de la manière dont je suis traité dans le bureau. Les dispositions intérieures, entr'autres la salle de classement, sont parfaitement convenables.

J. D. Shearman dit :—Je suis employé de 3ème classe et mon traitement est de \$600 par année. J'ai été nommé au mois d'avril 1860. Mes heures de bureau sont de 5.30 A. M. à 8 P. M., et quelquefois plus tard. On m'accorde quatre heures et demie pour mes repas. (Suivent les détails de son service.) Dans le département où on fait les malles l'ouvrage est équitablement distribué et les employés travaillent beaucoup. Les employés s'entendent parfaitement entre eux et le service est fait avec soin. Le sous-maître de poste est à son bureau à 5.30 A. M. Il ouvre toutes les malles reçues pour London et aide à faire les malles quand cela est nécessaire; il fait très strictement son service. Il ne sais pas ce qu'il fait dans la chambre du maître de poste où se règlent les "mandats d'argent."

Il y a deux employés dans le bureau de distribution. J'ai été dans ce bureau pendant deux ans. Je ne crois pas que ce soit assez de deux employés dans ce département, pour distribuer les lettres, et répondre aux guichets de façon à donner satisfaction au public. Je ne pense pas qu'on pût prendre un employé dans le bureau qui se trouve en arrière, pour le mettre à la distribution.

Thomas Collisson dit :—Je suis employé de quatrième classe, et je fus nommé au mois de janvier 1861. Mon traitement est de \$500 par année. Mes heures sont de 5.30 A. M. à 8 P. M. On m'accorde quatre heures et demie pour les repas. Je suis commis à l'expédition des malles. Je timbre les lettres, classe les papiers, fais les paquets de lettre, et aide à mettre les malles dans leurs sacs respectifs. Depuis l'arrivée des troupes dans cette ville, le travail du bureau est beaucoup augmenté. Le sous-maître de poste vient au bureau à 9.30 du matin et ouvre toutes les malles pour London; quelquefois il aide à classer, à faire les malles et à distribuer les lettres.

James Carry dit :—Je suis employé de 4me classe, et mon salaire est de \$500 par année. Je suis entré au bureau au mois d'août 1861. Mes heures sont de 6.15 a. m. à 7 p. m. On m'accorde deux heures pour les repas. Je suis le premier employé à la distribution. Je distribue les lettres à la destination de London. Je réponds aux guichets de la boîte et au guichet des lettres enregistrées. Dans le bureau, en avant, je suis aidé par M. Dalton qui répond au guichet de la distribution générale. Il y a quatre guichets ouverts pendant la journée : un pour la distribution générale, deux pour la distribution de la boîte, et un pour les lettres enregistrées. Les guichets ne sont point fermés pendant la journée si ce n'est à l'arrivée de la maille anglaise. Les marchands et d'autres personnes ont des comptes ouverts à la poste. Je pense que la tenue de ces comptes est avantageuse aux commis à la distribution des malles. On vend des timbres-poste aux guichets, mais en général le public se les procure chez des libraires autorisés à faire cette vente. Ces libraires ont une remise de 5 pour cent sur les timbres qu'ils achètent. Pendant que M. Dalton et moi sommes à dîner, M. Gordon aide à la distribution, et ses services sont requis dans l'après-midi. Les mandats d'argent sont payés et émis dans la chambre du maître de

de poste qui est séparée de la salle de distribution et à laquelle on arrive par le corridor public. Je tiens les comptes du facteur. Je prépare les registres dans lesquels on tient les comptes de frais de poste. Il n'y a pas assez de monde dans le bureau de distribution. Deux employés ne sauraient faire l'ouvrage à la satisfaction du public, et je ne pense pas qu'on puisse prendre un employé dans le département des malles pour aider à la distribution. Les livres de location de boîtes et tiroirs sont remis une fois par an et les loyers perçus de temps à autre. A mesure qu'on reçoit les loyers on les entre dans un registre. On n'a point de registre pour entrer les noms des journaux canadiens et de leurs souscripteurs. Il y a un registre où on entre les frais de port pour journaux reçu de chaque particulier, au tarif communé.

On fait un relevé du nombre de numéros de chaque journal reçu à London, et c'est d'après ce relevé on fait le tableau qu'on adresse au département. Presque tous les journaux canadiens paient les frais de port au tarif communé. Un compte des journaux, etc., des Etats-Unis qui ne sont pas indiqués dans les lettres d'avis, est fait lorsqu'on ouvre les malles et entré chaque jour par le sous-maître de poste. Les frais de port sur les lettres jetées à la boîte, celles qui sont affranchies et celles qui ne le sont pas, est fait par moi avant de classer ces lettres pour la distribution. Il y a un registre où on entre chaque jour le nombre de ces lettres.

Les employés sont très-unis et s'aident les uns les autres. Les mardi et vendredi, je quitte le bureau à 5 P. M.

Henry Dalton dit :—Je suis employé de 4ème classe. Je fus nommé le 8 mars 1862, et je reçois un traitement de \$500 par année. Mes heures sont de 7 A. M. à 7 P. M. On m'accorde deux heures pour dîner. Je me tiens au guichet de distribution générale, et j'aide à classer les lettres et journaux pour la distribution de London. J'ouvre les sacs de la malle reçus dans l'après-midi. On garde quatre guichets ouverts; ces guichets, excepté à l'arrivée de la malle anglaise, restent ouverts toute la journée. Monsieur Carry et moi faisons le service des quatre guichets. Je vais dîner à 1 P. M. et je reviens à 3 P. M., alors M. Carry va dîner et revient à 5 P. M.

Pendant que M. Carry et moi sommes à dîner, M. Gordon aide au bureau de distribution. Il y a 730 boîtes et 80 tiroirs pour la distribution, 390 de ces boîtes et 30 tiroirs sont loués. Les dispositions générales pour la distribution sont bonnes et assurent la promptitude du service.

On ne vend pas beaucoup de timbres-poste aux guichets; ils se vendent surtout aux magasins de MM. Henderson, Gillean, Henry, Taylor et Reid.

(A.)

ETAT des employés du bureau de poste de London au 25 novembre 1862.

Nom.	Rang.	Traitement actuel.	Date de la nomination.	Heures de service.		Fonctions.
				A.M.	P.M.	
L. Lawless.....	Maître de P.	\$ 1,840 00	Juillet 6 1852...	9	à 7	Surveillance générale.
R. J. C. Dawson.....	Sous do	1,000 00	Juillet 13 1852...	5.30	à 6	Ouverture des malles, &c.
Joseph Gordon.....	3ème classe	800 00	Nov. 1 1854...	7	à 7	Feuilles mensuelles et guichet.
F. French.....	do	600 00	Mars 29 1858...	5.30	à 8	Commis à l'expédition.
J. D. Shearman.....	do	600 00	Avril 1 1860...	5.30	à 8	Commis à l'enregistrement.
Thos. Collisson.....	4ème classe	500 00	Jan. 1 1861...	6.15	à 8	Malles do
James Carry.....	do	500 00	Acût 22 1861...	5.30	à 7	Guichet do
H. Dalton.....	do	500 00	Mars 10 1862...	7	à 7	do do
J. Nicholls.....	Facteur.....	*	Jan. 21 1853...	8	à 7	
H. Miller.....	Messageur.....	†	Acût 1 1862...	5	à 10.30	
		\$6,340 00				

* Retient les frais du facteur sur les lettres et journaux.

† Est inscrit sur le rôle de paiement de l'inspecteur.

BUREAU DE POSTE DE LONDON,
le 25 novembre 1862.L. LAWLESS,
Maître de Poste.

(B.)

(Copie.)

TABEAU DES MALLES REÇUES AU BUREAU DE POSTE DE LONDON.

Amherstburg, Sandwich, Windsor, Chatham, Kingston, Montréal, Ottawa, Québec, Toronto, par le Ch. de F. G. T.—Distribution à 8 A. M.
 Appin—Distribution à 8 A. M.
 St. Mary's, Stratford, Thorndale, par Ch. de F. T. et L.—Distribution à 8 A. M.
 Adare, Arva, Birr, Devon, Elymfield, Exeter, Hay, Kippen, Lucan, McGillivray, Rodgerville—Distribution à 8 A. M.
 Station de Dorchester, Woodstock, Paris, Hamilton, Kingston, par le Ch. de F. G. O.—Distribution à 8 A. M.
 Sarnia—Distribution à 8 A. M.
 Port Stanley, St. Thomas, Union (trois fois par semaine)—Distribution à A. M.
 Port Stanley, St. Thomas, Glanworth—Distribution à 11.15 A. M.
 Sarnia, par la Branche de Sarnia—Distribution à 11.45 A. M.
 Komoka, Newberry par le Ch. de F. G. O. (Est.)—Distribution à 12.30 P. M.
 Ingersoll, Toronto, Hamilton, par le Ch. de F. G. O.—Distribution à 1.45 P. M.
 Stratford, par le Ch. de F. G. T. (Sarnia)—Distribution à 5.30 P. M.
 Bayfield, Brucefield, Clinton, Goderick; Ch. de F. de B. et L. H. (Est); Ch. de F. de B. et L. H. (Ouest), Brantford, Buffalo, do., Paris, Hamilton, Ch. de F. de H. et T. Toronto—Distribution à 5 P. M.

Trois fois par semaine.

Belmont, Nilestown—Distribution mardi, jeudi et vendredi, à 11.30 P. M.
 Lobo, Nairn, Williams, Hyde Park Corner.
 Bowood—Distribution lundi, mercredi et vendredi, à 8 A. M.

Deux fois par semaine.

Amiens—Distribution lundi et mercredi, à 8 A. M.
 Byron—Distribution mercredi et samedi, à 5.30 A. M.

Une fois par semaine.

St. Ives—Distribution, mercredi et vendredi, à 11.30 A. M.
 Ballymote—Distribution, vendredi, à 3.30 P. M.
 Telfer—Distribution, samedi, à 11.30 A. M.

BUREAU DE POSTE DE LONDON,

27 novembre 1862.

(Copie.)

TABEAU indiquant la manière dont les malles sont expédiées du Bureau de London.

BUREAU.	Heures de fermeture.	Adresse.
Adare	} 6 a.m.....	
Arva		
Birr		
Devon		
Elymfield		
Exeter		
Hay		
Kippen		
Lucan		
McGillivray		
Rodgerville	} 6.30 a.m.....	Ch. de F. G. O. Est.
Ch. de F. G. O., Est, y compris les malles		
pour tous les bure'x sur la ligne du G. O.		
Sarnia		
Port Stanley	7 a.m.....	Port Stanley.

Tableau indiquant la manière dont les malles sont expédiées du Bureau de London.—*Suite.*

BUREAU.	Heures de fermeture.	Adresse.	
St. Thomas.....	7 a.m.....	} St. Thomas. Appin. Newberry.	
Union.....	7 a.m.....		
Appin.....	7 a.m.....		
Newberry.....	7 a.m.....		
Bayfield.....	} 10.45 a.m.....	Chemin de fer de Buffalo et du Lac Huron, Ouest.	
Brucefield.....			
Clinton.....			
Godorich.....			
Ch. de fer G. T. E. S.....			
St. Mary's.....			} St. Mary's. Stratford. Thorndale.
Stratford.....			
Thorndale.....			
Hamilton.....			
Toronto.....			11 a.m.....	} Toronto.
Buffalo.....	11 a.m.....		
Port Stanley.....	2.30 p.m.....	} Port Stanley.	
St. Thomas.....	2.30 p.m.....		
Route d'Aylmer.....	2.30 p.m.....	} Aylmer Route.	
Glanworth.....	2.30 p.m.....		
Ch. de fer G. O. Est,.....	3 p.m.....	} Chemin de fer G. O., Est.	
Hamilton.....	3 p.m.....		
Toronto.....	3 p.m.....	} Toronto.	
Sarnia.....	3.30 p.m.....		
Sarnia, branche de.....	3.30 p.m.....	} Sarnia, Branche de	
Ch. de fer G. O.....	4 p.m.....		
Komoka.....	4 p.m.....	} Chemin de fer G. O., Ouest. Do do do	
Ch. de fer G. O., Est.....	} 7 p.m.....		
Dorchester, Station de.....			
Ingersoll.....			
Woodstock.....			
Paris.....		} 7 p.m.....	
Brantford.....			
Hamilton.....			
Toronto.....			
St. Mary's.....			
Stratford.....			
Ch. de fer G. F. T. et L.....			
Windsor.....			
Chatham.....			
Kingston.....			
Montréal.....	} Montréal.		
Ottawa.....			
Québec.....	} 7 p.m.....		
Ch. de fer G. T., Est de Toronto.....			
<i>Malles expédiées une, deux et trois fois par semaine.</i>			
Amiens.....	} 7 a.m.....	} Williams—mardi, jeudi et samedi.	
Lobo.....			
Nairn.....			
Williams.....			
Hyde Park Corner.....			
Bowood.....	} 1 p.m.....	} Belmont } mercredi et mardi. Byron } jeudi et samedi. St. Ives—vendredi. Ballymote—vendredi. Telfer—samedi.	
Belmont.....			
Nilestown.....			
Byron.....			
St. Ives.....			
Ballymote.....	1 p.m.....		
Telfer.....	12, midi.....		

BUREAU DE POSTE, LONDON,
le 27 novembre 1862.

D.—ÉTAT des recettes et dépenses du 1er octobre 1861, au 30 septembre 1862.

R E C E T T E S.

Date.	Lettes non affr. reçues et lettres payées expédies.	Timbres vendus.	Frais de poste des journaux.	Boîtes et tiroirs.	Erreurs dans les comptes précédents.	Frais d'enregistrement.	Boîtes aux lettres.	Divers.	Total.	Remarques.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1861.										
Octobre.....	439 42	1042 00					10 22		1491 64	
Novembre.....	413 77½	767 00					8 85		1189 62½	
Décembre.....	418 44½	928 00	114 50½	343 50	4 18		10 09		1818 72	
1862.										
Janvier.....	427 34	951 00					11 92		1890 26	
Février.....	405 50½	834 50					29 72		1269 72½	
Mars.....	439 16	934 00	107 47	210 00	4 80	#1 58	8 46		1705 47	* Toutes les lettres enro-
Avril.....	377 14½	1076 50					6 58		1460 22½	gistrées sont
Mai.....	382 42	839 50					9 02		1830 94	affranchies
Juin.....	386 79½	891 50	91 20	150 00	13 28		5 47		1838 24½	au bureau de
Juillet.....	406 12½	1041 00					4 38		1451 50½	moyen de
Août.....	369 47½	866 00					4 26		1239 73½	timbres.
Septembre.....	272 93	973 00	83 19	135 00	34 09		6 50		1604 71	
	\$ 4838 53½	11244 00	396 36½	838 50	56 35	1 58	115 47		17490 80	

D E P E N S E S.

Date.	Erreurs.	Lettres au rebut.	Papeterie.	Impressions et annonces.	Gaz.	Combustibles.	Commission sur timbres.	Divers.	Salaire.	Reçu au département.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1861.											
Octobre.....	11 65	21 73							503 34	354 92	1491 64
Novembre.....	8 53½	20 63							503 34	657 72	1189 62½
Décembre.....	9 04	24 73½	91 30	42 62	33 50	150 08	110 00	28 85	503 34	805 70½	1818 72
1862.											
Janvier.....	7 69	20 79							503 80	858 46½	1390 26
Février.....	8 27½	17 80							503 36	740 29	1269 72½
Mars.....	14 31	19 56		39 20	104 30	83 93	111 50	45 12	489 32	798 23	1705 47
Avril.....	8 40½	18 33½							576 75	856 73½	1460 22½
Mai.....	13 60	21 44½							525 03	754 23½	1330 91
Juin.....	13 68	24 50	34 90	53 82	66 70	2 71	113 10	22 70	524 97	681 16½	1838 24½
Juillet.....	11 97½	18 42½							528 36	892 74½	1451 50½
Août.....	11 13	18 60							528 30	681 70½	1239 73½
Septembre.....	10 13	15 72	11 55.	58 76	31 90	2 53	115 35	38 62	548 30	791 85	1604 71
	\$ 128 42	241 72	137 75	194 40	286 40	239 25	449 95	151 43	6217 71	9473 77	17490 80

* Différence dans le rôle de paiement.

BUREAU DE POSTE DE LONDON, le 25 novembre 1862.

(Copie.)

E.

PERSONNEL DU BUREAU DE POSTE DE LONDON.

Janv. 1 1859.	—L. Lawless	- - - - -	1
"	" —R. Spence	- - - - -	1
"	" —R. J. C. Dawson	- - - - -	1
"	" —J. Maitland	- - - - -	1
"	" —J. Gordon	- - - - -	1
"	" —R. D. Campbell	- - - - -	1
"	" —F. French	- - - - -	1
			7
Février	" —à ajouter J. D. Shearman	- - - - -	1
"	" —à ajouter B. Dawson, surnuméraire	- - - - -	1
			9
Avril	" —à retrancher B. Dawson	- - - - -	1
			8
Août	" —à retrancher R. Spence	- - - - -	1
			7
Janvier 1860	—à ajouter B. Dawson, surnuméraire	- - - - -	1
			8
Mars	" —à ajouter Thomas Collisson	- - - - -	1
			9
Avril	" —à retrancher B. Dawson	- - - - -	1
			8
Oct. 1861.	—à retrancher R. D. Campbell	- - - - -	1
			7
Sept.	" —à ajouter J. Carry	- - - - -	1
			8
Février 1862.	—à retrancher J. Maitland	- - - - -	1
			7
Mars	" —à ajouter H. Dalton	- - - - -	1
			8
Personnel du Bureau de Poste de London au 25 novembre 1862—total			8

TORONTO.

TORONTO, le 1er décembre 1862.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous informer que suivant vos instructions du 15 ult., nous avons fait une enquête sur l'administration et le fonctionnement du bureau de poste de Toronto, enquête dont nous avons l'honneur de vous faire rapport.

Afin de rendre notre enquête aussi complète que possible, nous l'avons divisée en deux parties : nous avons d'abord examiné séparément chacun des membres du bureau, et nous les avons examinés à l'ouvrage, de façon à nous faire une idée juste des capacités de chacun, et de la routine suivie dans le bureau.

Nous avons classé sous différents chefs les recommandations que nous croyons devoir respectueusement soumettre à votre examen. Premièrement :—

LE PERSONNEL.

L'état suivant indique le nombre total des employés au 30 juin 1857, et les changements qui ont eu lieu entre cette date et le 1er décembre 1862.

1857.

30 juin.—Personnel d'après le rôle de paiement, y compris le maître de poste, le sous-maître de poste, le messenger et le chauffeur 20

1er juillet.—A déduire M. Sweetnam, promu - - - - - 1

“ “ Falkner, renvoyé - - - - - 1

“ “ Gingras, “ - - - - - 1 3

—
17

7 sept.—A ajouter Dunlevie, nommé - - - - - 1

—
18

1er oct.—A déduire B. King, changé - - - - - 1

—
17

2 nov.—A ajouter Hope et Barker, nommés - - - - - 2

—
19

1858.

1er janv.—Personnel d'après le rôle de paie, 1858 - - - - - 19

1er fév.—A ajouter McLachlin, nommé - - - - - 1

25 mars.— “ Forsyth, “ - - - - - 1

—
21

1er avril.—A déduire Barker, changé - - - - - 1

—
20

24 mai.—A ajouter Hopkins, nommé - - - - - 1

—
21

1er déc.—A déduire Hopkins, envoyé à Kingston - - - - - 1

—
20

1858.

8 déc.—A ajouter Maher, nommé - - - - - 1

—
21

Personnel d'après le rôle au 1er janvier 1859 - - - - - 21

1859.

1er avril.—A ajouter 2 facteurs ajoutés au personnel et trois nommés 5

	Report	5	21
	A ajouter deux collecteurs, à la boîte	2	
		—	7
			—
1859.			28
6 avril.—A déduire Byrne et Maher, qui ont disparu		2	
		—	26
11 avril.—A ajouter Douglas et Sinclair, nommés		2	
		—	28
9 juin.—A déduire Sinclair, changé		1	
		—	27
15 août.—A déduire Dunlevie, changé		1	
		—	26
	Personnel d'après le rôle au 1er janvier 1860		26
1860.			
6 mars.—A déduire Bowes, nommé au service océanique		1	
		—	25
22 mars.—A ajouter Beatty, nommé		1	
		—	26
	Personnel d'après le rôle au 1er janvier 1861		26
1861.			
1er janv.—A déduire McLachlin, changé		1	
		—	25
21 janv.—A ajouter Bernard, nommé		1	
		—	26
24 fév.—A déduire McAlpine, décédé		1	
		—	25
24 août.—A ajouter F. P. Johnson, nommé		1	
		—	26
	Personnel d'après le rôle au 1er janvier 1862		26
1862.			
2 juin.—A ajouter W. E. Griffith, nommé		1	
		—	27
1er déc.—Personnel à cette date			27

Un tableau ci-joint (marqué A), indique le nom, le rang, la date de nomination, le traitement lors de la nomination, le traitement actuel, les heures de bureau et la nature des fonctions de chaque employé au 1er décembre 1862.

Dans le bureau de Toronto, les employés sont divisés en deux catégories : ceux qui s'occupent de la distribution et ceux qui font les malles. Dans la première catégorie, il y a sept employés : deux sont occupés à la distribution générale ou par ordre alphabétique ; deux à chacun des deux guichets de la boîte, et un au guichet de la distribution des lettres enregistrées.

Il y a neuf employés dans le département des malles. La nature de leurs occupations n'admet pas une classification aussi distincte que celle que nous venons de donner pour le bureau de distribution. Les fonctions de chaque employé sont indiquées dans les dispositions ci-jointes. Il y a en outre un employé qui dresse les feuilles mensuelles ; nous avons réduit son travail autant que possible afin de lui permettre d'aider au service ailleurs. Il y a cinq facteurs. Il y a aussi deux facteurs pour faire la levée des boîtes supplémentaires et un messenger. En ajoutant le maître et le sous-maître de poste, nous aurons ainsi tout le personnel qui était de 27 le 30 juin 1859, sans compter deux facteurs nommés le 1er avril 1859, lorsqu'on établit les boîtes supplémentaires et les cinq facteurs qui jus-

qu'alors avaient été payés par commission, mais qui, à la même époque, furent attachés au personnel.

Nous avons découvert dans le cours de l'enquête qu'un facteur surnuméraire (F. P. Johnson) pour lequel le maître de poste n'avait pu trouver d'emploi dans cette branche du service, avait été nommé au mois d'août dernier. Pour lui faire place, le maître de poste transféra un autre des facteurs (James McCloskey) dans le bureau où il continue d'être employé. M. Lesslie nous informe, et nous nous sommes assurés qu'à cette époque il n'y avait nullement besoin d'un employé, de plus, nous recommandons en conséquence que M. McCloskey reprenne sa place de facteur, et M. F. P. Johnson soit congédié. Nous devons dire, toutefois, que tout le temps que M. Johnson a été employé, il a parfaitement rempli ses fonctions.

Sauf l'exception précédente, nous ne voyons pas qu'on puisse réduire le personnel du bureau sans nuire au service. Dans un bureau, il ne faut pas juger du travail par les moments où il y a le moins à faire, mais il faut considérer les cas où le travail est le plus pressant. Dans le bureau de Toronto comme dans d'autres, il y a des moments où le travail est peu considérable. Mais, à d'autres époques, tout le personnel est à peine suffisant pour répondre aux besoins du service. C'est ce qui a lieu à Toronto le mardi et jeudi, à cause du grand nombre de journaux hebdomadaires et semi-hebdomadaires, qui paraissent ces jours-là. Le jeudi, il y a encore un surcroît de travail provenant de ce que la malle anglaise par le vapeur canadien est close ce jour-là. Au bureau de Toronto, le service des journaux est plus considérable que dans tout autre; dans toutes les comparaisons entre le personnel et le revenu, il faut tenir compte de ce fait, d'autant plus que le bureau qui expédie les journaux de la localité n'en retire aucun revenu.

COMMISSION DES FACTEURS

La distribution des lettres par les facteurs est une branche du service qui défraie ses propres dépenses; pendant l'année postale, expirée au mois de septembre 1862, le produit du port additionnel d'un penny sur chaque lettre, a été de \$1858.01, et les salaires des facteurs pendant la même période, de \$1740.12, ce qui donne un bénéfice de \$117.89. Deux des plus anciens facteurs se plaignent de ce qu'ils ne reçoivent pas assez.

CONDUITE ET APTITUDE DES EMPLOYÉS.

À quelques exceptions près, les employés sont parfaitement aptes à remplir leur service. Presque tous ont été longtemps au service, dont ils connaissent par conséquent tous les détails. En outre d'une grande expérience, les employés sont généralement intelligents, instruits, actifs et obligeants. Les facteurs, les messagers et les facteurs qui font la levée des boîtes sont réguliers et méritent tous éloges. Il est rare que le public ou le maître de poste aient à se plaindre des employés. Il est juste aussi de remarquer qu'une parfaite harmonie existe chez les employés, entr'eux et avec le maître et le sous-maître de poste. Sous la direction de ces deux derniers, le service se fait de la façon la plus active et la plus régulière.

M. Lesslie remplit toutes les conditions d'un bon maître de poste pour un bureau aussi important que celui de Toronto.

ETABLISSEMENT DU SERVICE DE NUIT.

Afin de faciliter l'expédition des malles, et pour soulager les employés qui viennent de grand matin au bureau, le maître de poste a désigné deux employés pour faire un service de nuit. Jusqu'à présent cet arrangement a été trouvé avantageux. Les employés de nuit sont Andrew Fenwick et William Beatty. Ils font les comptes des destinataires des lettres, étampent et taxent toutes les lettres et papiers expédiés de la ville après les heures de bureau jusqu'à minuit. De plus, ils ouvrent et classent les malles apportées par les trains de nuit.

On évite ainsi le risque d'égarer les malles lorsque les employés du matin avaient trop d'ouvrage. De cette façon aussi les employés n'ont plus d'excuse possible en cas d'erreur,

et s'ils ont à faire un service qui demande le plus grand soin, du moins le service n'est pas trop prolongé. En faisant cette altération, M. Lesslie a établi, dans le département des malles, un registre des heures pendant lesquelles chaque employé est de service.

ENREGISTREMENT

En 1861 le nombre de lettres chargées à destination de Toronto a été de.....	66920
“ nombre de lettres chargées à destination ou venant d'autres bureaux, mais non pour être distribuées à Toronto.....	59475
Total.....	126395

On peut classer comme suit les lettres chargées au bureau de poste de Toronto :

Lettres chargées à destination de la cité.	
“ “ mises à la poste à Toronto pour être expédiées.	
“ “ reçues d'autres bureaux pour être expédiées.	

Pour les lettres chargées à destination de Toronto, il y a un guichet spécial tenu par T. Forsyth. (Lorsque ce monsieur est à ses repas un des employés au bureau de distribution le remplace). La moyenne des lettres chargées et distribuées chaque jour est d'environ 220. Cet employé n'est pas suffisamment occupé par la distribution de ces lettres, et si le local de la poste était plus vaste il pourrait donner une partie de son temps à la réception et la distribution des lettres chargées. Avec un local plus vaste, on pourrait aussi occuper au bureau d'enregistrement l'employé (Cooper) qui occupe le bureau en arrière et qui tient les registres d'expédition. Ces deux employés pourraient, selon nous, faire le service de réception et de distribution des lettres chargées et tenir en même temps le registre d'expédition, ce qui délivrerait les commis aux guichets de recevoir les lettres des mains des particuliers comme ils sont actuellement forcés de le faire. On pourrait aussi, par la même combinaison, supprimer un registre qu'on tient maintenant pour la réception des lettres chargées qui pourraient être entrées immédiatement dans le registre d'expédition des lettres chargées. L'employé qui expédie les lettres chargées pourraient entrer ces lettres sur les listes d'avis ; de cette manière, la réception, l'entrée dans le registre d'expédition, et l'entrée sur la lettre d'avis seraient faites par le même employé au même pupitre.

Lettres chargées mises à la poste à Toronto. Ces lettres sont reçues aux guichets par les employés de service, jetées dans une boîte (cette boîte, jusqu'à présent n'a pas été fermée à clef, mais on prendra cette mesure à l'avenir,) d'où elles seraient tirées par l'employé qui fait l'expédition des lettres chargées, remise à l'employé qui fait les malles et qui prend leurs numéros pour les inscrire sur les lettres d'avis.

Lettres chargées venant d'autres bureaux pour être expédiées. A l'arrivée de la malle, l'employé qui l'ouvre s'assure que le nombre des lettres reçues correspond avec le nombre inscrit sur la lettre d'avis. Les lettres chargées et "l'avis" sont remises à l'employé qui expédie les lettres chargées, il vérifie les adresses, et agit comme dans le cas des lettres chargées mises à la poste à Toronto.

On pourrait, pensons nous, concentrer davantage le service d'enregistrement, mais les dispositions du local s'y opposent pour le moment.

A ce propos, nous ferons observer que la partie du bureau en avant où se fait la distribution des lettres chargées est très froide en hiver. L'employé actuel s'en plaint pour sa santé et dit que son prédécesseur en est mort. Nous avons constaté qu'on pourrait introduire dans ce bureau le tuyau d'air chaud qui part de la fournaise et remédier ainsi au mal. MM. Ritchey et Harris s'offrent à faire ce travail pour \$21.00. Ce prix étant très raisonnable et cette amélioration très-désirable nous avons cru pouvoir autoriser ce travail.

EXPEDITION

Liste des bureaux canadiens, américains et anglais, et des commis de malles sur les chemins de fer, avec lesquels Toronto est en correspondance : liste (B).

Nombre des bureaux canadiens correspondant 122.		
“	desservis une fois par jour	81 = 81
“	“ deux “ “	39 = 78
“	“ trois “ “	2 = 6
“	commis de chemins de fer qui prennent les correspon-	
	dances une fois par jour.....	6 = 6
“	“ deux “ “	2 = 4
“	“ trois “ “	3 = 9
Total.....		184

MALLES AMÉRICAINES.

Albany, 1 fois par jour ; Boston, 1 do ; Buffalo, 2 do ; New-York, 2 do.—6 malles.

MALLES ANGLAISES.

Londres, Liverpool, Glasgow, Londonderry et Dublin.

Nous avons examiné le service d'expédition du bureau de poste de Toronto, et nous avons trouvé que d'après les arrangements pris par l'inspecteur pour l'échange directe des malles entre les lignes de chemins de fer qui correspondent, sont tels que la plus grande partie des malles entre les localités qui se trouvent à l'est et à l'ouest de Toronto est expédiée sans aucun remaniement à ce dernier bureau. La tendance des dispositions prises par l'inspecteur semble être de laisser aux commis des malles des chemins de fer un service qui avait jusqu'alors appartenu à ce bureau. Toutefois, le service d'expédition est encore considérable, vu qu'il y a un grand nombre de villes avec lesquelles Toronto correspond.

On trouvera dans le rapport de M. Jolley l'arrangement des malles entre les chemins de fer correspondant.

Un tableau ci-joint marqué (C) indique l'heure de la fermeture des malles, les différentes routes, etc., etc.

DÉTAILS DES FRAIS DE PORT.

Nous avons constaté que toutes les mesures sont prises pour assurer la responsabilité du maître de poste dans tous les détails de frais de port, et qu'il en rend un compte exact.

Ces frais comprennent la commission sur les lettres distribuées par les facteurs, les frais de port commués sur les journaux, les journaux affranchis pour les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, etc., les loyers des boîtes, les lettres jetées à la poste, les lettres payées en argent à Toronto pour les malles anglaises, les lettres non-payées et reçues par les malles anglaises.

DÉPENSES INCIDENTES.

Les dépenses incidentes du bureau, pendant l'année dernière, ont été examinées. Elles sont raisonnables et ne comprennent aucun item inutile. Il y a certaines dépenses considérables dans tous les bureaux, telles que la papeterie, la cire, etc., etc.

Il nous semble, toutefois, qu'on pourrait faire une économie sur tous les articles en les achetant en gros au lieu de les acheter en détail, comme on fait aujourd'hui.

REGISTRE DES MALLES EXPÉDIÉES.

Ce registre important est, selon nous, tenu sur un mauvais principe. Les entrées des malles à mesure qu'elles sont expédiées, sont faites à la suite sur la même page, de sorte qu'avant d'inscrire les entrées dans les feuilles mensuelles, elles doivent être classées sur un autre registre tenu à cet effet. Nous recommandons que les malles expédiées soient enregistrées d'après le principe suivi au bureau de Montréal (voir la feuille ci-jointe marquée D). De cette façon les malles pour chaque bureau seront enregistrées jour par jour sous

le titre de ce bureau, et pour dresser les feuilles mensuelles il suffira de faire un extrait du registre des malles. Il est clair que ce changement simplifiera et diminuera le travail de l'employé aux feuilles mensuelles (M. Corke) et dispensera en même temps de tenir un registre. Par suite cet employé pourrait faire les listes hebdomadaires des mandats d'argent et d'autres travaux de bureau exécutés actuellement par M. Backas, le sous-maître de poste, qui pourrait par suite aider davantage dans le département des malles.

LOYERS DES TIROIRS.

On trouvera ci-joint un rapport de M. Lesslie, relativement aux loyers des tiroirs dans son bureau. Il a rendu compte de ces loyers pour les années 1853-4-5 et 6, pendant lesquelles ils ont produit \$669. Pour certaines raisons qu'il donne, M. Lesslie n'a point fait depuis de rapport de cette nature. Ces loyers doivent avoir produit environ \$1,530 pendant les années 1857-58-59-60 et 61.

ENTRÉE DANS LA LETTRE D'AVIS DES LETTRES AFFRANCHIES PAR TIMBRES.

On a dans le bureau, comme dans tous les autres, l'habitude d'inscrire sur la lettre d'avis les lettres affranchies par timbres ;—c'est, selon nous, un travail inutile qui entraîne une classification spéciale de ces lettres lorsqu'on fait la malle, et les entrées séparées sur le registre de la malle au bureau d'expédition comme au bureau destinataire. Cette manière de procéder entraîne un travail et une perte de temps qui ne sont compensés par personnes ; nous serions donc d'avis de supprimer ce travail, du moins dans les bureaux des villes.

Voici un exemple de cette anomalie : un sac de la malle expédié du bureau de Toronto au commis de la malle du chemin de fer G. T. Est, peut contenir 100 lettres affranchies par timbres ; 25 seulement de ces lettres ont été mises à la poste à Toronto et les 75 autres viennent d'autres bureaux pour être expédiées plus loin. On inscrit dans un registre spécial, au bureau de Toronto, les 25 lettres mises à la poste dans cette ville mais on ne tient aucun compte des 75 autres. Lorsque le conducteur refait la malle, par exemple à Cobourg, il ne tient aucun compte des 100 lettres affranchies par timbres. De même, les lettres non affranchies contenues dans la malle ne paraissant point dans les lettres d'avis. La routine suivie pour les lettres en question n'est point essentielle à l'exécution de la règle générale " que le contenu de chaque malle doit être strictement vérifié avant l'expédition."

DISPOSITIONS DU LOCAL DE LA POSTE.

L'organisation du travail dans un bureau de poste dépend en grande partie des dispositions intérieures de l'édifice où se trouve la poste. Il nous semble que, dans le bureau de Toronto, il y a un malheureux défaut qui entravera toujours le service. Ce défaut est la séparation qui existe entre le bureau des malles et le bureau de distribution. Cette séparation est un corridor aboutissant sur la rue et par lequel on passe pour aller au bureau de distribution, à ceux des malles et des envois d'argent et au bureau de l'inspecteur ; souvent aussi on y dépose temporairement les malles qui arrivent ou celles qui partent.

Pour communiquer du bureau des malles au bureau de distribution, il faut traverser le corridor et ouvrir deux portes, ce qui occasionne des interruptions trop fréquentes entre deux bureaux si intimement liés. Il serait très important mais aussi très coûteux de faire disparaître cet inconvénient, nous nous bornons donc à le signaler.

La disposition des boîtes aux lettres dans le bureau des malles est également défec- tueuse, ce sont simplement des planches disposées le long d'un des murs du bureau et parallèlement à ce mur. Il serait mieux de disposer les boîtes en fer à cheval comme au bureau de Montréal. M. Lesslie fera tout en son pouvoir pour exécuter ce projet.

Considérant qu'il serait bon d'avoir l'opinion de quelques négociants sur le bureau de poste de Toronto, nous avons eu une entrevue à ce sujet avec le président et le secrétaire de la chambre de commerce. Ces deux messieurs se sont plus à reconnaître que l'adminis- tration du bureau de poste était dirigée d'une façon satisfaisante pour le public, et en disant cela ils croyaient exprimer l'opinion générale.

Ils se plaignirent, toutefois, de ce que le corridor était souvent fréquenté par des mendiants ; M. Leslie s'est adressé, mais sans résultat, à la police, pour réprimer cet abus. Nous avons signalé la chose au maire.

AFFRANCHISSEMENT DES LETTRES JETÉES A LA BOÎTE POUR LA VILLE.

D'après le règlement, l'affranchissement des lettres jetées à la boîte, pour être distribuées dans la ville même, est facultatif. Nous recommandons qu'il soit rendu obligatoire.

Nous pensons que ce changement simplifierait le service, surtout dans les villes, augmenterait un peu le revenu et serait bien accueilli du public.

On trouvera ci-joint, marqué (E), un état des recettes et dépenses du bureau de Toronto, pour l'année expirée le 31 août 1862.

BOÎTES SUPPLÉMENTAIRES.

L'essai que l'on a tenté à Toronto en plaçant dans des endroits propres de la ville des boîtes aux lettres et aux journaux, promet de donner des résultats qui feront faire un progrès sensible à notre système postal. Ces boîtes sont au nombre de douze et sont placées aux endroits désignés sur la carte ci-jointe (F). On en fait la levée trois fois par jour, un peu avant de faire les malles du matin, du midi et du soir. C'est à cette besogne que sont surtout occupés A. Falkner et J. Bernard, connus sous le nom de facteurs de la levée des boîtes supplémentaires, et ce qui fait que le bureau de poste de Toronto a ajouté à son personnel deux individus pour remplir des fonctions qui n'existent dans aucune autre partie de la province. Les frais de ce service s'élèvent à \$600, dont la plupart, sinon toute la somme, retombe sur le trésor de la province comme charge additionnelle : il est vrai d'ajouter que le public trouve dans cette nouvelle facilité postale des avantages plus qu'équivalents à cette somme.

On pourra se faire une idée de ces avantages par le fait que pendant une semaine, suivant le calcul fait par M. Leslie, les levées des boîtes donnèrent 2031 lettres et 350 journaux, représentant des frais de port pour \$103.44.

COMMISSIONS SUR LES TIMBRES-POSTE.

On vend des timbres-poste à Toronto à 20 revendeurs par lots variant en valeur de \$1 à \$80, avec l'escompte ordinaire de 5 pour cent. D'après les relevés de l'année dernière, il paraît que la commission accordée sur ces ventes pour Toronto seul, s'élève à \$1,180, et à 4,417 pour toute la province.

Nous prenons la liberté de représenter que cette commission est beaucoup trop élevée pour le peu de trouble qu'exige le débit des timbres-poste, surtout lorsqu'on sait l'avantage qui en résulte pour les marchands qui, par là, attirent les chalands à leur comptoir. Il semble que la moitié de cette commission, 2½ pour cent, serait déjà une rémunération assez élevée. La mise à effet de cette proposition effectuerait une réduction de dépenses dans le département, sous forme de commissions accordées, pour la vente dans les villes de timbres-poste, d'environ \$2,200 par année.

TARIF DES LETTRES ENREGISTRÉES ET DES MANDATS SUR LA POSTE.

Quoique le sujet ne tombe pas absolument dans les attributions d'une enquête sur le fonctionnement du bureau de poste de Toronto, cependant il s'est présenté dans le cours de cette enquête des anomalies telles à l'égard du tarif des lettres enregistrées et des mandats sur la poste que nous ne saurions passer sous silence. Le résultat du tarif extrêmement bas pour les lettres enregistrées et par contre extrêmement élevé, sous forme de commission, pour les mandats sur la poste, est de développer une division du service qui ne donne presque pas de revenus au détriment d'une autre division, qui, mieux organisée, serait très profitable. D'après les règles actuelles du département, on doit exiger 2 cts

pour envoyer de l'argent sous couvert enregistré et 5 cts. pour le mandat sur la poste le plus insignifiant : il s'ensuit naturellement que le public préfère enregistrer plutôt que d'acheter des mandats. Pour faire comprendre encore plus cette anomalie, nous dirons qu'il y a quelques années la commission sur les mandats d'argent au-dessus de \$30 atteignait $\frac{3}{4}$ au lieu de $\frac{1}{2}$ pour cent, tandis que le tarif d'enregistrement restait le même, c'est-à-dire à 2 cts. Les bons sur les banques pouvant s'obtenir à $\frac{1}{4}$ pour cent de commission, les bureaux de mandats sur la poste vendent peu à leur taux de $\frac{3}{4}$ pour cent. Il en résulte que, tandis que la besogne des lettres enregistrées a plutôt augmenté que diminué, le revenu de la classe des mandats un peu élevés a subi une diminution sensible et continuelle, et que les avantages donnés au public par le système des mandats sur la poste a suivi la même marche rétrograde. Les honoraires des lettres enregistrées sont loin d'être assez élevés pour payer le travail qu'exige cette division du bureau, pour ne rien dire des dépenses et du trouble qu'occasionnent ces lettres lorsqu'elles se perdent. Nous ne voyons pas pourquoi le bureau de poste entreprendrait la dépêche des billets de banque et autres effets à perte sur chaque lettre ou paquet qu'on lui confie.

De toutes les autres divisions du service, celle-ci devrait défrayer ses dépenses, et pour atteindre ce résultat il serait peut être bon de considérer si l'enregistrement ne pourrait pas être porté avec avantage à 5 cts. au lieu de $2\frac{1}{2}$ cts., et la commission sur les mandats de poste à un taux uniforme, disons de $\frac{1}{2}$ pour cent.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur,
Vos très obéissants serviteurs,

(Signé,) EDWIN KING,
WM. BUCKINGHAM.

A l'hon. M. H. Foley,
Maitre Général des Postes,
Etc., etc., etc.,
Québec, C. E.

MANIÈRE DONT SE FAIT " L'EXPEDITION " AU BUREAU DE POSTE DE TORONTO.

Rapport de M. Jolley.

CHEMIN DE FER DE HAMILTON ET TORONTO, à Toronto, 6.45 a.m.

Sacs directs pour l'est de } Ce chemin apporte les sacs qui correspondent avec le Grand
Chatham, Windsor, Lon- } Tronc pour l'est. La correspondance pour l'Est de Toronto,
don, Paris et Hamilton. } ne doit pas être apportée dans la ville.

CHEMIN DE FER DE HAMILTON ET TORONTO, à Toronto 12.17/midi.

Il y a un commis qui accompagne la malle. La correspondance apportée par ce commis est dirigée directement sur Toronto. Ce commis ne fait aucune malle d'un parcours direct.

CHEMIN DE FER DE HAMILTON ET TORONTO, à Toronto, 5 15 p.m.

Commis de malle. Très peu de correspondance nous arrive par ce train. Il ne se fait aucune malle d'un parcours direct.

CHEMIN DE FER DE HAMILTON A TORONTO, à Toronto 9.25 p.m.

Le commis de malle n'apporte que les sacs d'un parcours direct, et les dépêches du chemin de fer Grand Tronc. Les malles de l'Est viennent dans des sacs d'un parcours direct.

CHEMIN DE FER DU NORD, Toronto, 10.25 a.m.

Il n'y a pas de commis de malle; il y a des sacs de Toronto pour Collingwood, Barrie, etc., directement. Cette malle ne contient jamais beaucoup.

CHEMIN DE FER DU NORD, Toronto 9h. a.m.

Un commis de malle fait un sac pour le Grand Tronc, partie Est, mais non pour Hamilton et Toronto.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC, OUEST, (depuis London)—A Toronto, 11.45 a. m.

Le commis de la malle, préposé à cet effet, fait les sacs, parcours direct, pour le chemin de fer Grand Tronc, partie Est; de sorte que rien de ce qui va à l'Est de Toronto ne passe pas par le bureau de poste de Toronto.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC, OUEST—Toronto, 9.20 P.M.

Il n'y a pas de commis de malle exprès. Les sacs, parcours direct, de Guelph, Stratford, Berlin, Waterloo et London pour le commis de malle du Grand Tronc, partie Est, sont apportés par ce train.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC, EST (train exprès)—Toronto, 6.37 P.M.

Il y a un commis exprès qui fait le sac destiné au commis pour Hamilton et Toronto; tout ce qui vient du district du Grand Occidental passe par Toronto.

CHEMIN DE FER GRAND TRONC, EST (train exprès)—Toronto, 11.27 P.M.

Deux commis font les sacs, parcours direct, pour Guelph, Stratford, Berlin, Waterloo, l'Ouest de Buffalo et du Lac Huron, Chatham, Windsor, London, Paris, Hamilton, le chemin de fer Grand Occidental, partie Est et partie Ouest, celui de Hamilton et Toronto et celui aussi du Nord.

Les sacs, parcours direct, faits le matin à Toronto pour le chemin de fer Grand Tronc, partie Ouest, sont ceux de Weston, Brampton, Georgetown, Guelph, Milton, Berlin, Hamburg, Shakespeare, Stratford, Ste. Marie, London.

Les divers embranchements de la malle qui dépendent du service du chemin de fer correspondent autant que possible avec les trains exprès et les trains portant les commis de malle.

Les arrangements du chemin de fer sont tels que la plus forte partie de la correspondance postale entre l'Est et l'Ouest de Toronto ne va pas à Toronto, mais se trouve échangée par les commis de malle des chemins de fer.

Le but des arrangements faits par l'inspecteur dans les 3 dernières années, a été de transférer aux commis des chemins de fer l'ouvrage qui incombait jusque là au bureau de poste de Toronto.

Alfred Cooper, j'expédie les lettres enregistrées; nommé le 1er juin 1855; salaire, \$800. Heures de bureau, 9 A. M. à 2 P. M.; 4 P. M. à 7 P. M. Le jeudi aide M. Backas à faire les sacs de la malle anglaise.

Les lettres pour l'extérieur sont envoyées avant 9 A. M., sont maintenant entrées par les commis de nuit.

Durant l'intervalle de 2 heures à 4 heures P. M., M. Carruthers me remplace.

Je vérifie aujourd'hui les lettres enregistrées par les lettres d'avis des malles, que je reçois pendant la journée,—c'est-à-dire que je confronte les entrées de la lettre d'avis et les suscriptions de chaque lettre, pour voir si elles correspondent. J'entre alors la suscription des lettres pour le dehors dans le registre des lettres de l'extérieur enregistrées, après avoir séparé le mot ville des lettres du dehors enregistrées. Je mets de côté dans une case les lettres enregistrées pour l'intérieur, c'est-à-dire pour la ville; M. Forsyth, commis du registre pour la ville, les enlève: il n'y a aucun contrôle sur le transport de ces lettres de moi à M. Forsyth.

En 1862, le nombre des lettres enregistrées qui me sont passées par les mains, s'élève à environ 67,000, ou en moyenne 214 par jour. La moyenne des lettres pour l'extérieur enregistrées qui passent par ce bureau pour être distribuées en ville, est à peu près la même.

Les lettres enregistrées reçues au guichet par le commis de service qui s'y trouve, sont enregistrées par le commis-receveur dans un livre tenu à cet effet dans le bureau de devant, et sont jetées dans une boîte. Le commis-receveur ne timbre ni ne tarifie ces lettres si elles sont affranchies;—il les note simplement au crayon avec le mot—"affranhie."—Cette boîte n'est pas à clef. Environ un quart d'heure avant la fermeture de chaque malle, je visite la boîte, j'en retire les lettres, je confronte les suscriptions avec les entrées du livre, je mets mes initiales en signe d'exactitude, et je les apporte dans le bureau de derrière où je les entre, les tarifie et les timbre.

Lorsque j'ai fini, je les remets à M. Carruthers, commis des malles. Au moment de cette remise, il ne se fait pas de vérification, mais M. Carruthers doit, deux fois par jour, confronter avec moi nos entrées,—c'est-à-dire que nous comparons les chiffres du livre des malles expédiées avec ceux de mon livre des lettres enregistrées pour l'extérieur.

Je n'ai aucune plainte, ni de suggestions à faire. Le personnel fonctionne avec régularité et accord.

(Signé,) A. COOPER.

Wm. Hope, commis faisant toutes les malles—nommé le 21 novembre 1857; salaire actuel, \$600. Heures de bureau: 7 à 8, 9½ à 2½;—5 à 7.

Entre 7 et 8 heures, je suis employé à ouvrir les malles américaines et autres, à tarifier et à assortir les journaux américains, et en général, à tout autre ouvrage où l'on a besoin de moi.

Entre 9½ et 2½, je fais les quatre malles qui partent pour Buffalo, New-York, Albany et Boston. Ces malles partent maintenant du bureau vers 11 heures A. M. A l'arrivée des malles du nord et des diligences, au nombre de 11 environ, dont j'aide à faire le dépouillement. Peu après arrivent les malles de Guelph et du chemin de fer Grand Tronc, Ouest; je les ouvre et les dépouille; vers 1 heure P. M., je ferme la malle pour l'Ouest; j'ouvre et dépouille la grande malle de l'Ouest vers la même heure. Entre 5 et 7 P. M. je suis occupé à remplir l'accusé réception des moitiés des lettres d'avis américaines, est à vérifier les moitiés renvoyées des lettres d'avis américaines, c'est à-dire l'accusé-réception des malles canadiennes aux Etats-Unis.

A l'arrivée de la malle de l'Ouest, à 5½ heures P. M., j'aide à en tarifier le contenu et à en faire le dépouillement. Cette malle renferme d'ordinaire une forte correspondance américaine. Je ne crois pas que l'on puisse se passer d'un seul employé dans le bureau des malles; au contraire, s'il en partait un seul, il en résulterait de l'embarras et des retards pour le service, en supposant le cas où l'un de ces commis serait ohligé de s'absenter pour maladie ou pour une autre cause.

(Signé,) W. HOPE.

John Forsyth, commis d'enregistrement—nommé le 25 mars 1858; salaire actuel, \$600. Heures de bureau, 7 à 1; 4 à 7 h.

A mon arrivée au bureau, je vais au coffre de sûreté, j'en enlève les lettres enregistrées reçues la veille dans la nuit, et je les entre sur le livre d'enregistrement pour en faire la distribution dans la ville. On reçoit la plus forte partie des lettres durant la nuit, par le chemin de fer Grand Tronc, Est, celui du Grand Occidental, le 2me convoi du chemin de fer du Nord, et le 2me convoi du Grand Tronc, Ouest. Depuis 7 A. M. jusqu'à 8½ A. M. je suis occupé à faire l'entrée de ces lettres et n'ouvre le guichet des lettres enregistrées qu'après avoir fini cet ouvrage. Vers 8½ h. A. M., le public commence à se présenter au guichet; je fais ainsi la distribution des lettres enregistrées jusqu'à 1 h. P. M., et je reçois encore dans cet intervalle les lettres enregistrées qui me viennent par trois trains de chemin de fer. Je ne fais de distribution des boîtes aux lettres que lorsque je remplace quelque commis. Je ne reçois pas de lettres enregistrées. Les lettres enregistrées reçues sont prises aux autres guichets. La moyenne quotidienne de la distribution à la ville de lettres enregistrées est de 220. Je suis d'avis qu'il me serait impossible d'entreprendre de recevoir et de distribuer les lettres enregistrées, l'installation actuelle du bureau d'enregis-

trement n'offrant pas assez de commodités sans compter que la foule serait trop grande. Je crois que je pourrais entreprendre la distribution de 150 des boîtes qui se trouvent dans le voisinage du guichet des lettres enregistrées, car la distribution des lettres enregistrées ne prend pas toujours aujourd'hui tout mon temps. Mes fonctions de l'après-midi (depuis 4 heures à 7) sont, comparativement à celles de la matinée, bien moindres quant à la somme d'ouvrage à faire.

Dans l'intervalle d'une heure à 4 heures, où je vais prendre mon repas, ma besogne est répartie sur les trois commis guichetiers du bureau.

(Signé,)

J. FORSYTH.

Je recommanderais d'une manière particulière d'augmenter les commodités du bureau d'enregistrement. En hiver, ce bureau est exposé à des courants d'air perpétuels, et je suis forcé souvent de travailler avec mon par-dessus. Il n'y a pas le moindre doute que la mort de M. McAlpine soit le résultat d'un froid qu'il a pris ici. J'ai eu moi-même à souffrir beaucoup de la même cause. Les changements à faire pourraient l'être à peu de frais.

J. F.

F. H. BACKAS, sous-maître de poste—nommé le 7 mars 1854 ; devenu sous-maître de poste, le 1er juillet 1857.

Heures de bureau, alternativement par deux semaines : 8 à 12 et de 2 à 7. De 8 à 12, et de 2 à 4.30.

Ces heures sont les heures régulières, mais je suis au bureau chaque fois que le service l'exige en d'autres temps. Les jeudis soir, je reste jusqu'à 11h. p. m. pour la malle anglaise et pour les journaux hebdomadaires.

En arrivant au bureau, j'ouvre la correspondance officielle et je dispose de celle qui rentre dans les affaires de routine. J'entre ensuite mes "lettres d'avis de mandats d'argent" reçues par les malles de la nuit.

Le bureau des mandats sur la poste est alors ouvert au public à 9h. a. m., et ne se ferme qu'à 4h. p. m. Je m'occupe de cette besogne personnellement de concert avec M. Lesslie, je fais plus particulièrement les entrées dans les livres.

La malle anglaise, arrivée et départ, se fait surtout sous mes soins : lorsqu'il s'agit de la dépêche de la malle anglaise, je suis généralement assisté de M. Cooper. On ne tient pas de "liste de circulation" régulière dans le bureau de poste de Toronto.

Les livres de comptes que je tiens sont dans l'ordre suivant :

Registre de tous les mandats émanés.

“ “ “ payés.

Livres de la malle anglaise venant d'Angleterre.

“ “ “ allant en “

“ “ “ pour St. Jean.

“ “ “ “ Halifax.

C'est moi qui, d'ordinaire, débite le maître de poste du port des lettres anglaises non-affranchies, distribuées à Toronto ; cependant, lorsque la malle arrive en mon absence, c'est M. Lesslie lui-même qui remplit cette besogne.

Tous les mercredis, je fais un total que je prends dans tous les livrets supplémentaires où le maître de poste se trouve débité des articles suivants, savoir :

Lettres d'argent jetées à la poste affranchies.

“ “ “ non-affranchies.

Argent reçu pour honoraires d'enregistrement.

Enfin, frais de port non-payés sur les journaux américains.

(Le compte des journaux commués est tenu par M. Spry, qui me le transmet à chaque quartier. Les frais de port mêmes sur ces journaux sont perçus au guichet par aucun des commis. Aussitôt qu'un compte est payé, M. Spry en est averti et la somme est portée au crédit de l'abonné.)

Les articles généraux de caisse sont les suivants, savoir :

Comptes de frais de port des marchands ;

Timbres-poste vendus aux débiteurs ;

Honoraires des facteurs et frais de port perçus ;

Comptant dans les tiroirs, c'est-à-dire tous les frais de port perçus aux guichets.

COMPTES DE LA BOÎTE DES MARCHANDS.

Les entrées des comptes individuels sont généralement faites par M. Spry, qui est chargé de la boîte. A la fin de chaque semaine, on fait le total, et à la fin de chaque mois on additionne les totaux et on les porte au débit de chaque individu.

Le troisième guichet fut ouvert alors que le gouvernement était à Toronto, et à la demande réitérée du public. Depuis que le gouvernement est parti de Toronto, l'affluence aux guichets a été bien moindre. A part la maladie, je n'ai été absent que deux jours cette année.

(Signé,)

G. H. BACKAS.

John Carruthers fut nommé le 7 mai 1852; salaire actuel, \$1100. Heures du bureau, de 6 à 7 A. M.; 9½ à 11½ A. M.; 2 à 7 P. M. En arrivant au bureau, je répartis mes lettres enregistrées entre les différentes malles qui partent; (les lettres enregistrées reçues la nuit sont entrées par les commis de nuit dans les livres des malles envoyées et dans les lettres d'avis.) Les commis des malles prennent alors celles dont ils sont chargés, et je les entre sur la lettre d'avis ainsi que dans le livre de la malle.

Je reçois mes lettres enregistrées de M. Cooper, le commis des lettres enregistrées expédiées, qui me les apporte. Je ne donne jamais à M. Cooper, de reçu pour les lettres enregistrées qu'il me remet, mais nous devons, deux fois la semaine, confronter nos livres. Je suis occupé à faire l'entrée des malles qui partent, durant le reste de mon temps: M. Cooper me remplace aux heures de mes repas. Je fais la même chose pour lui pendant son absence. Je n'ai rien à suggérer pour simplifier la besogne du bureau.

L'idée de placer M. Cooper au bureau d'enregistrement, avec M. Forsyth, aurait l'inconvénient suivant, savoir: que nous ne pourrions pas, comme aujourd'hui, nous remplacer mutuellement pendant nos repas.

Les commis du bureau me paraissent travailler avec ensemble et harmonie.

(Signé,)

JOHN CARRUTHERS.

John H. Davis, commis de distribution,—nommé le 7 mai 1852. Salaire actuel, \$1,100, ayant reçu \$60 d'augmentation depuis le 1er de juillet dernier. Heures de bureau, de 8 à 12, et de 2 à 7: ces heures sont sujettes à changement à l'arrivée des malles anglaises.

Je distribue 483 boîtes et la correspondance militaire. En janvier 1853, il n'y avait que 419 boîtes dans le bureau; aujourd'hui, elle dépassent 1000, à part les tiroirs. Je ne crois pas que l'on puisse fermer un des guichets sans causer beaucoup de mécontentement.

Le commis de la distribution générale est aussi occupé qu'il peut l'être, et n'a que peu de temps à consacrer à la distribution des boîtes aux lettres. Pendant mes repas, M. Spry me remplace.

(Signé,)

J. H. DAVIS.

Alexander Graham, commis de distribution—nommé le 21 août 1854. Salaire actuel, \$800 par année. Heures de bureau, de 8 à 12, et de 2 à 7.

Je distribue 519 boîtes, ce qui me tient assez occupé durant toute la journée.

Je ne crois pas que l'on puisse fermer un des guichets sans mécontenter le public.

Dans le cas où un commis de devant se trouve retenu chez lui par la maladie, c'est M. Corke qui le remplace.

(Signé,)

ALEX. GRAHAM.

Daniel Spry, commis de distribution—nommé en avril 1854. Salaire actuel, \$800. Heures de bureau, 6 à 8 a.m.; 10 à 2 p.m. et 4 à 7 p.m.

Je distribue les mêmes boîtes que M. Davis pendant son dîner. Lorsque je ne suis pas au guichet, j'aide à classer la correspondance pour les boîtes et répartis les journaux: je tiens aussi les comptes de frais de port commués et les comptes de frais de port courants.

J'écris les mandats pour les lettres enregistrées ; ces mandats sont remis par les facteurs et je tiens le livre des facteurs.

La commission prise sur les lettres affranchies par les facteurs est soigneusement portée en compte et mise au débit du maître de poste.

C'est encore ma besogne d'avertir les éditeurs du refus des journaux, publication, etc.

Je ne crois pas que l'on puisse fermer un des guichets sans causer beaucoup de mécontentement dans le public.

Je ne vois pas non plus que l'on puisse réduire le personnel actuel du bureau.

(Signé) DANIEL SPRY.

Aylmer Langley, commis de distribution—nommé le 10 janvier 1856. Salaire actuel, \$800. Heures de bureau : de 6 à 8 h. A. M. 10 à 2 h. P. M. et de 4 à 7 h. P. M.

En arrivant au bureau, je classe les lettres etc., dans les boîtes de 6 h. à 8 heures. Les guichets s'ouvrent à 7 h., je donne les instructions pour ré-expédier, je timbre les lettres non-affranchies de cette espèce avec le mot *forward*. Je pèse et tarife les frais de port non payés des journaux américains et des États-Unis, et débite le maître de poste des frais de port non acquittés pour la distribution qui s'en fait de Toronto. M. Griffiths, me remplace en mon absence. Le 1er et le 15 de chaque mois, j'assortis avec M. Barley les lettres que l'on doit annoncer et l'aide à préparer la liste qui doit être publiée. Pendant quatre semaines je distribue les boîtes aux lettres et pendant quatre autres semaines je distribue pour M. Forsyth les lettres enregistrées pour la ville.

Je ne crois pas que l'on puisse fermer un guichet sans inconvénient.

(Signé) AYLMER LANGLEY.

Alfred Barley, commis de distribution—nommé le 1er juillet 1855. Salaire actuel, \$800. Heures de bureau, de 8 à 12 a.m. et de 2 à 8 p.m.

Je suis occupé à la distribution générale ; je n'ai rien à faire avec celle des boîtes ; j'ai peu de temps de reste dans toute la journée. Je suis assisté de M. Griffiths, ou plutôt je suis relevé par M. Griffiths aux heures de mes repas. Je ne crois pas que le guichet du milieu pourrait être fermé pendant aucun temps de la journée. Je reçois aussi les lettres du public, et je distribue les lettres annoncées. Une très faible partie des lettres annoncées est réclamée peut-être pas 10 pour cent. Je distribue encore les journaux du guichet de la distribution générale.

(Signé) ALFRED BARLEY.

W. E. Griffiths, commis de distribution—nommé le 5 mars 1862, ayant passé deux mois dans le bureau de M. Dewe. Quoique nommé le 5 mars 1862, je ne commençai à remplir mes fonctions au bureau de poste de Toronto qu'en juin 1862. Ce délai résulta de ce que je fus mis à la place de M. Cuppage, dans le bureau de M. Dewe, qui avait été chargé du bureau de poste de Guelph, dont le maître de poste était mort. Je remplace dans le bureau de poste de Toronto M. McAlpine, décédé.

Dans l'intervalle écoulé entre la mort de M. McAlpine et le retour de M. Cuppage, de Guelph, M. McCloskey, (fils du facteur de ce nom) fut chargé des fonctions de commis de distribution générale. Je suis assez constamment occupé pendant la journée, mais c'est surtout dans l'après-midi, lorsque je suis à la distribution générale, que ma besogne est la plus forte, j'ai environ 260 boîtes à fournir.

(Signé) W. E. GRIFFITHS.

H. A. Johnson, principal trieur de journaux—nommé en janvier 1849 ; — environ 15 ans de service dans le département ; — salaire actuel, \$900 ; heures de bureau : 5.30 a. m. à 7 a. m. ; 10 a. m. à 2 p. m. ; 4.30 à 7 p. m. En arrivant au bureau, le matin, je me

mets à classer les journaux. Le *Globe* et le *Leader* sont les deux journaux qui me donnent le plus d'ouvrage ; leur édition du matin m'arrive vers 5½ h. Je mets à la poste tous les *Globes*, les *Leaders*, etc., etc., qui vont à l'est pour les conducteurs du matin ; les éditions hebdomadaires, semi-hebdomadaires et semi-quotidiennes de ces journaux sont mises à la poste dans le cours de la journée. S'il me reste quelques moments dans la journée, j'aide aux différentes divisions des malles. Pendant mes repas, le classement des journaux reste suspendu ; cependant, mes heures d'absence sont disposées de telle sorte que le classement des journaux n'en souffre pas. Je suis aidé, lorsqu'il y a presse, de M. A. Fenwick ; c'est ce qui a lieu les mardis et jeudis, surtout le jeudi.

Le travail du bureau me semble assez également réparti et je n'ai rien à suggérer en fait de changement ou de nouvelle répartition qui pourrait diminuer la besogne. Je dois dire en terminant que je suis quelquefois aidé de J. McCloskey, dans le classement des journaux.

(Signé),

H. A. JOHNSON.

James McCloskey, nommé facteur en avril 1860 ; salaire actuel, \$300 par année ; heures de bureau, depuis 5.30 à 7 A. M., et depuis 10 A. M. à 2 P. M., et depuis 4.30 à 7 P. M. Je suis occupé en général durant le jour soit à ouvrir les malles, soit à les vérifier, soit à vider les boîtes dans les sacs, soit à tarifier les lettres, soit à toute autre besogne incombant à un commis de poste. Depuis le mois d'avril 1859, jusqu'en août 1861, j'ai été facteur et depuis cette dernière date, j'ai toujours agi comme commis. Je fus placé à l'intérieur du bureau de poste comme commis parce que vers le mois d'août 1861, le maître général des postes fit une nouvelle nomination de facteur, M. F. P. Johnson. Ma besogne m'occupe tout le jour et tous les commis me paraissent constamment à l'ouvrage, quoique néanmoins il soit vrai de dire que la somme de travail varie quelquefois. Les jeudis, on pourrait même donner de l'emploi à un commis de plus. Je crois bon le système de travail de nuit adopté tout récemment, parce qu'il active et assure la dépêche intégrale des malles du matin. Je n'ai rien à suggérer touchant la répartition de l'ouvrage dans le bureau. Le salaire que je continue de recevoir, \$300, est celui d'un facteur de poste, bien que mes fonctions soient essentiellement celles d'un commis de malle.

(Signé),

JAS. MCCLOSKEY.

Andrew Fenwick, commis de malle—nommé en août 1853 ; heures de bureau, de 2 à 6 P. M., et de 8 à 12 A. M. ; salaire actuel, \$1,100. Mes devoirs consistent à classer, faire et fermer les malles. M. Beatty et moi faisons aujourd'hui, de 8 à 12h. du soir, la même besogne que nous avons fait jusque là le matin. Je crois que l'on pourrait avec avantage prendre l'un des quatre commis qui travaillent de bonne heure le matin pour l'adjoindre à M. Beatty et à moi pour la nuit.

(Signé),

A. FENWICK.

William Beatty, commis des malles en général—nommé le 22 mars 1860 ; heures de bureau, de 2 à 6 P. M., et de 8 à 12 A. M. ; salaire actuel, \$600.

Mes fonctions consistent à faire toutes les malles en général ; la partie la plus forte de ma besogne se fait la nuit, où M. Fenwick et moi restons seuls au bureau ; dans l'après-midi, la besogne est tantôt légère, tantôt lourde. J'aide M. Johnson à classer les journaux. Je ne puis dire s'il résulterait ou non des inconvénients du retranchement d'un employé dans le bureau. Il n'y a pas longtemps, M. Cooper fit une maladie ; je le remplaçai et ma besogne fut répartie entre les autres commis ; ils furent obligés pour cela de travailler plus que pendant les heures ordinaires du bureau. Je suis l'un des commis qui travaillent la nuit, et je crois que le système dernièrement introduit à cet effet est avantageux pour le service public, en ce que la correspondance qui avait auparavant coutume d'attendre 8 ou 10 heures jusque dans l'après-midi du lendemain, pour être expédiée, l'est maintenant par les premiers courriers du matin.

(Signé),

W. BEATTY.

G. B. Douglass, commis des malles en général—nommé le 1er avril 1860, après avoir été surnuméraire pendant plusieurs années auparavant; salaire, \$500; heures de bureau: 5½ h. a. m. à 7 h. a. m.; 9½ h. a. m. à 11 h. a. m.; 2 h. p. m. à 7 p. m.

Je fais et classe les malles ainsi que les journaux anglais.

Je crois que M. McCloskey pourrait être enlevé au classement qui se fait à bonne heure le matin pour être attaché au service de la nuit; ce qui ne l'empêcherait pas de travailler dans l'après-midi. Avant l'entrée de M. McCloskey dans le bureau, cette besogne de l'après-midi se faisait sans lui, je ne crois pas aujourd'hui que cela serait possible.

La partie la plus légère de ma besogne est de 3 à 4 h. p. m.

(Signé,) G. B. DOUGLASS.

R. Harstone, commis des malles en général—nommé en avril 1859; salaire, \$500; heures de bureau: 5½ h. a. m. à 7 h. a. m.; 9½ h. à 11 h. a. m.; 2 h. à 7 h. p. m.

Je trouve que j'ai assez d'ouvrage dans la matinée.

Lorsque la malle de l'Est arrive trop tard pour être dépouillée par les employés de nuit, elle retombe sur les employés du matin: la chose est arrivée cinq ou six fois depuis l'établissement du service de nuit. Je ne crois pas que le personnel du matin pourrait se passer des services de M. McCloskey.

(Signé,) R. HARSTONE.

Alfred Corke, commis des malles—nommé en avril 1856; salaire, \$800; heures de bureau: de 8 à 4.

Je tiens le livre des malles reçues; celui des malles expédiées, et celui de la malle américaine.

Je fais les comptes rendus mensuels pour le département des postes.

Toronto correspond avec 134 bureaux canadiens et 4 des États-Unis; on envoie à quelques-uns des bureaux les plus considérables jusqu'à deux ou même trois malles. Ma besogne m'occupe tout le temps. Lorsqu'il manque quelque employé au guichet, je le remplace et j'aide quelquefois M. Backas aux malles anglaises.

(Signé,) ALFRED CORKE.

FACTEURS DE POSTE.—(Suite.)

John McCloskey:—Je suis dans le bureau depuis dix-huit ans, et fais les fonctions de facteur de poste. J'ai aujourd'hui \$440 par année.

En considération de ce long service et de la besogne que j'ai à faire, je prends la liberté de demander une augmentation de salaire.

(Signé,) JOHN McCLOSKEY.

Peter Ross:—Je suis facteur depuis trois ans à \$300 par année. Je fais une distribution par jour.

(Signé,) PETER ROSS.

Francis P. Johnson:—Je suis facteur depuis 18 mois; j'ai été nommé pour remplacer James McCloskey qui est maintenant employé au bureau. J'ai \$300 par année.

(Signé,) F. P. JOHNSON.

Thomas Harrington.—Je suis facteur depuis environ quatre ans. J'ai \$300 par année. Je fais une distribution par jour. Je regarde mon salaire comme au-dessous de la besogne que j'ai à faire. Je distribue en moyenne 70 lettres par jour et environ 30 journaux, faisant une course équivalant à 15 ou 20 milles.

(Signé,)

T. HARRINGTON.

John Ross, facteur ; nommé le 1er avril 1859, à \$400 par année. Besogne : Je suis rendu généralement au bureau de poste tous les matins à 7 heures, j'ai coutume de classer et répartir les lettres pour les divers arrondissements des facteurs. Je quitte ensuite le bureau avec une moyenne de 30 à 60 lettres. Je fais payer 2cts. de commission pour toute lettre que je donne et 1ct. pour tout journal.

Je fais deux distributions par jour, la première à 8 h. de la matinée et je reviens à 2 heures après-midi, après avoir pris mon dîner dans cet intervalle. Je pars de nouveau à 2 heures et reviens vers 4 h. P. M.

(Signé,)

JOHN ROSS.

FACTEUR DE LA LEVÉE DES BOÎTES SUPPLÉMENTAIRES.

Henry Falkner, nommé le 20 mars 1859, à \$300 par année.

Je fais la levée des boîtes supplémentaires de ma division trois fois par jour, faisant environ 12 milles par jour. Je crois que ces boîtes sont placées dans des endroits très-convenables.

Chacune de mes levées me prend environ 1½ heure. Je ne crois pas qu'il y ait dans ma division aucune boîte qui reçoive assez peu de lettre pour en motiver l'enlèvement. Je n'ai ni plainte ni proposition à faire.

(Signé,)

HENRY FALKNER.

Joseph Bernard, \$300 par année ; nommé le 21 janvier 1861.

Je fais la levée des boîtes de ma division trois fois par jour, et parcours, à ce que je crois, 13 à 14 milles. Je pense que les serrures des boîtes ne sont pas très bonnes. En hiver, il m'est difficile de les ouvrir. Quant à leur position, je les crois bien placées. Je n'ai rien de particulier à déclarer ou à suggérer. Je serais heureux, en temps opportun, de sortir de ma position actuelle pour un poste un peu plus élevé. Je fais le service depuis le 21 janvier 1860.

(Signé,)

JOSEPH BERNARD.

MESSAGER ET GARDIEN DES ÉDIFICES.

John Loughman, \$320 par an, (\$26.66 par mois).

En général, j'ouvre les sacs des malles reçues. Je n'ai pas d'heure précise pour assister au bureau, mais j'y fais différentes besognes depuis 5 heures du matin, jusqu'à minuit. Je dois recevoir toutes les malles de la nuit et vérifier leur numéro. Je reçois ma paie de M. Dewe, inspecteur des bureaux de poste, quoique par la nature de mon travail, je sois presque constamment employé au bureau de poste de Toronto. Une gratification de \$5 par mois m'est accordée sous le titre de "gages des domestiques" pour que je tiens les bureaux en ordre ; ce genre de besogne fait ordinairement partie des travaux d'une servante.

(Signé,)

JOHN LOUGHMAN.

Joseph Lesslie, maître de poste—nommé le 10 avril 1852 ; salaire à sa nomination \$1,600 ; salaire d'aujourd'hui, \$2,000.

FONCTIONS.

Mes fonctions consistent dans la surintendance générale du bureau. Mon propre bureau contient les diverses branches de service suivantes, savoir : l'émission et le paiement de mandats d'argent ; la vente des timbres-poste aux marchands de journaux et autres ; le règlement des comptes de frais de port ; les opérations de caisse et de banque du bureau ; et en dernier lieu, la correspondance officielle. (La besogne des mandats d'argent se fait surtout par M. Backas ; je ne fais que le remplacer pendant son absence.)

Je regarde l'édifice comme tout-à-fait impropre à sa destination de bureau de poste, dans l'état actuel des choses. Je ne crois pas qu'il serait à propos de placer dans le bureau de devant le "commis aux lettres enregistrées pour l'extérieur ;" je le regarde comme rendant plus de services dans le bureau des malles où il est aujourd'hui, parce qu'il peut aider au service des malles.

J'ai toute raison d'être content, en général, de la conduite et des aptitudes du personnel du bureau. Les employés mettent du zèle à remplir leurs devoirs et il règne entre eux beaucoup d'accord. Je considère M. Griffiths (aujourd'hui dans le bureau de devant) comme plus propre à la besogne qui fait partie de la division des malles.

M. Douglas ne porte pas à son ouvrage toute l'attention désirable ; il commet assez souvent des erreurs faute de soin.

Il n'y a pas eu, de la part de certains employés, cette assiduité ponctuelle qui est nécessaire ; c'est pourquoi j'ai dernièrement établi un livre des entrées au bureau qui aura pour effet d'opérer la réforme que je veux introduire à cet égard.

SERVICE DE NUIT.

Il n'y a pas longtemps, j'ai établi dans le bureau un service de nuit. J'y ai attaché deux employés (Bcatty et Fenwick) qui s'aident du facteur de la levée des boîtes quand la chose est nécessaire. Ces commis viennent au bureau de nuit, au lieu de s'y rendre comme auparavant de bonne heure le matin. Leur besogne consiste à ouvrir toutes les malles qui arrivent après 7 heures du soir, à les dépouiller, à préparer la dépêche du contenu, à faire et à fermer toutes les malles pour la ville et les bureaux de poste qui partent le lendemain matin de bonne heure. Les sacs des conducteurs restent ouverts jusqu'au lendemain matin.

Le résultat de ce service de nuit est que tout ce qui arrive au bureau de poste de Toronto pendant la nuit pour passer outre se trouve à être expédié de suite par les trains du matin.

COMMIS DE DISTRIBUTION.

Le bureau comprend aujourd'hui 7 commis de distribution, en y comprenant le commis d'enregistrement. Je ne crois pas possible de fermer un des guichets sans susciter beaucoup de plaintes dans le public.

BUREAU DES MALLES.

Neuf employés constituent cette division du bureau ; de ce nombre, se trouve un facteur, James McCloskey, qui, quoique remplissant les fonctions d'un commis, ne reçoit cependant que le salaire d'un facteur. Voici dans quelles circonstances il est entré au bureau : le service des facteurs n'exige pas plus de cinq employés et tel avait été le nombre jusque au 24 août 1862. A cette époque, eut lieu la nomination de F. P. Johnson comme facteur, quoique je ne l'eusse pas demandée, et que de fait nous n'en eussions pas besoin. Cependant, ayant reçu sa nomination, et n'ayant pas de besogne à lui donner comme facteur, je crus que ce que j'avais de mieux à faire était d'adjoindre au bureau l'un des facteurs, James McCloskey ; je fis ce changement, et c'est depuis cette époque que James McCloskey agit comme commis des malles en général et qu'il y a eu un employé de plus d'attaché au personnel du bureau, proprement dit :

Pour ce qui regarde Johnson personnellement, je n'ai pas à me plaindre de lui ; il s'est au contraire, acquitté de ses devoirs à mon entière satisfaction : cependant, à propos de la réduction des dépenses du bureau, une répartition de la besogne, etc., des commis des malles pourrait peut-être me mettre en état de me passer de l'aide que j'ai pris par suite de sa nomination.

FACTEURS.

Il y a cinq facteurs, un par chacune des divisions indiquées dans la carte ci-jointe; voici leurs noms: John McCloskey, J. Ross, P. Ross, T. Harrington et F. P. Johnson. (Ainsi que je l'ai déjà dit, James McCloskey fait partie du personnel des facteurs, quoique remplissant les fonctions de commis du bureau.)

Deux des divisions de facteur, telles que désignées sur la carte, ont un service double par jour. Les facteurs sont occupés tout le jour. Je suis content d'eux, ce service défraie ses dépenses, puisque l'excédant des commissions perçues par les facteurs sur leurs salaires pour l'année expirée le 31 octobre 1862, a été de \$117.89.

Commission.....	\$1,858 01
Salaires.....	1,740 12
Balance.....	\$ 117 89

Je ne crois pas possible de diminuer le chiffre des facteurs, quoique, d'un autre côté, je les regarde comme suffisant pleinement au service. L'un de ces facteurs date du 14 février 1845; c'est un employé fidèle. Son salaire n'est que de \$440 et je serais heureux de le voir augmenter et de voir aussi le paiement de cette division du service généralement égalisé.

FACTEURS DE LA LEVÉE DES BOÎTES SUPPLÉMENTAIRES.

Il y en a deux: H. Falkner, \$300; et J. Bernard, \$300.

Je regarde comme très avantageux pour le public l'établissement des boîtes supplémentaires par la ville. Ces deux facteurs s'acquittent bien de leurs fonctions.

La levée des boîtes a lieu trois fois par jour; à 5.30 A. M., à 1 P. M., et à 9 P. M. Voici un état de la correspondance et des frais de port perçus de ces boîtes supplémentaires pour la semaine expirée le 28 juin 1862:

Lettres affranchies,	1,462	—	Frais de port.....	\$75 01
“ non-affranchies,	569	—	“	26 94
Journaux,	350	—	“	3 50
Total.....				\$105 45

MESSAGER ET GARDIEN DU BUREAU.

John Loughman demeure au bureau; salaire \$365 par année, à part le combustible et l'éclairage: c'est un homme intelligent et fidèle.

AGGRANDISSEMENT DU BUREAU D'ENREGISTREMENT.

Je ne pense pas possible d'agrandir la distribution des lettres enregistrées; il faudrait plutôt pourvoir à chauffer mieux cette division qu'elle ne l'est maintenant.

HONORAIRES D'ENREGISTREMENT.

Je regarde 2 cts. comme honoraires d'enregistrement trop bas, car le système a pour effet de restreindre les opérations des mandats d'argent sans offrir au bureau aucune compensation pour le travail et les frais qu'il occasionne. Les honoraires devraient être d'au moins 5 cts. A propos, je ferai la remarque que le tarif des ordres ou mandats d'argent devrait être ramené à une échelle uniforme aussi rapprochée que possible de $\frac{1}{2}$ pour cent, mon expérience m'enseignant que le paiement de $\frac{3}{4}$ pour cent sur les mandats de \$30 à \$100 a eu pour effet d'empêcher le public de retirer de ce système tout le bénéfice qu'il pourrait en retirer avec quelques changements.

LETTRES AFFRANCHIES PAR TIMBRES-POSTE.

Je considère qu'il serait très à désirer que l'on discontinuât, si c'était possible, la coutume suivie au bureau de poste des villes d'entrer sur les lettres d'avis les lettres affranchies par timbres-poste. Ce serait beaucoup de temps perdu de moins à dépêcher et à vérifier les malles, ainsi qu'à faire les comptes rendus du mois.

COMPTES DES MARCHANDS.

Je regarde ma commission sur les comptes de frais de port des marchands comme s'élevant en ce moment à environ \$900 par année. C'est là le chiffre brut par année; comme de juste, il y a à déduire de ce chiffre les pertes provenant des mauvaises dettes. Ma commission est de 5 pour cent.

AFFRANCHISSEMENT DES LETTRES DE LA VILLE JETÉES À LA POSTE.

Ce serait beaucoup de temps de gagné, de travail d'épargné et ce serait un gain réel pour le fisc, que d'obliger d'affranchir par timbres-poste les lettres que l'on jette à la poste; je ne pense pas, d'un autre côté, que l'introduction de ce système serait vue par le public d'un mauvais œil.

MANDATS D'ARGENT.

Je crois que la transmission quotidienne au département des postes à Québec des listes de mandats d'argent serait un progrès sur le mode actuel hebdomadaire.

On éprouve un grand besoin pour les maîtres de poste et les employés de livres de règles et règlements.

RESPONSABILITÉ DES MANDATS D'ARGENT.

Je considère que l'accroissement de responsabilité monétaire qui a résulté pour les maîtres de poste de ville de l'introduction du système des mandats d'argent est tel que les maîtres de poste auraient mérité à l'époque de voir cette augmentation de charges rémunérée par une augmentation correspondante de salaire. Tel n'a pas été le cas, et en ma qualité de maître de poste de ville, je crois que nous avons de bons droits à voir, et à cet égard, notre position améliorée.

CIRCULAIRES.

Je crois qu'il serait désirable que l'on donnât une définition plus exacte que celle qui existe de ce qui constitue une *circulaire* pour les bureaux de poste.

Les frais de gaz se sont élevés en 1861 à \$656.17. M. Dewe et moi nous nous sommes abouchés dernièrement avec M. Thompson, l'inventeur d'une machine pour fabriquer le gaz avec l'huile de pétrole. Nous en sommes arrivés, d'après nos calculs, à la conclusion que l'on pourrait éclairer à 25 p. cent meilleur marché qu'à présent.

EXEMPTION DE FRAIS DE PORT DE CERTAINS JOURNAUX.

Je crois que l'exemption actuelle au bénéfice de certains journaux devrait être abolie, à cause des fréquentes infractions à la loi et de la difficulté de définir quels journaux y ont droit ou non.

(Signé,)

JOSEPH LESSLIE.

Réponses de M. Lesslie à d'autres questions.

1^{re} Quest. Comment tenez-vous compte du frais de port des lettres jetées à la poste; comment en êtes-vous débité et par qui?

Rép. On tient le compte des lettres de la ville jetées à la poste par n'importe quel commis chargé du soin de vider les boîtes, qui les tarifie, les timbre et les compte. Chaque fois qu'il vide ainsi les boîtes, il écrit sur une ardoise le nombre des lettres à mesure qu'elles sont passées au bureau de devant pour y être distribuées, et à la fin de chaque

journée, on entre le total sur un livre destiné à cet usage, d'où on le transporte toutes les semaines sur le livre de compte sur lequel sont dressés les comptes courants.

2^e *Quest.* Comment tenez-vous le compte des frais de port pour les journaux de passage, ou des Etats-Unis ?

Rép. On compte avec soin les journaux des Etats-Unis et de passage chaque fois que le contenu des malles est apporté pour être distribué dans le bureau de devant ; puis, on entre de suite le chiffre des frais de port sur un livre tenu à cet effet, et c'est de ce livre que l'on extrait ce qui fait l'article portant le nom ci-dessus dans le compte courant.

3^e *Quest.* De quelle manière vous transmet-on les recettes quotidiennes comptant perçues aux guichets et par qui ?

Rép. Les recettes des guichets enlevées des tiroirs sont comptées par le maître de poste et l'assistant (chacun ayant sa semaine) à la fin de chaque journée, et le chiffre est entré par le maître de poste dans son livre de caisse privé.

4^e *Quest.* Tous les employés de votre bureau ont-ils souscrit à la déclaration du bureau de poste ?

Rép. Tous les commis et employés du bureau de poste de Toronto ont été dûment assermentés et ont souscrit la déclaration officielle ordinaire.

5^e *Quest.* Comment tenez-vous le compte de commutation de frais de port, qui le tient ; et les paiements sont-ils exigés régulièrement d'avance à chaque quartier de bureau de poste ?

Rép. Le compte des frais de port commués des journaux se tient dans un livre exprès, dans lequel on ouvre un compte avec chaque journal ayant des abonnées à Toronto à qui il est envoyé par la poste. Au commencement de chaque quartier, la somme commuée due est marquée sur chaque journal avant d'être mis dans la boîte et elle est perçue de la même manière que le frais de port des lettres. Le total des frais de port commués est entré au commencement de chaque quartier dans la colonne d'argent sous chaque compte de journal d'où l'on déduit les frais de port de ceux que peuvent être refusés ou non retirés, lorsqu'on prépare l'état général et que le compte définitif de ces frais de port est transporté dans le compte courant.

6^e *Quest.* Quelle ligne de conduite tenez-vous à l'égard des journaux qui ne commuent pas leurs frais de port ?

Rép. On exige le prix entier sur les journaux dont les abonnés ne profitent pas du bénéfice de la commutation, lequel prix est porté en compte avec les Etats-Unis et les frais de port sur les journaux de passage. Il y en a un ou deux de cette espèce ; souvent il n'y en a pas du tout.

7^e Donnez copie du compte quotidien que vous tenez avec le facteur ?

8^e *Quest.* Veuillez dire comment vous disposez des timbres-poste : pouvez-vous nous donner copie de votre dernier rapport ?

Rép. On vend, d'après les ordres du maître-général des postes, les timbres-poste à tous les marchands, libraires, marchands de journaux et agents qui en demandent. On n'en détaille pas au bureau de poste, si ce n'est aux personnes en retard qui désirent affranchir leurs lettres et qui n'ont pas assez de temps pour aller le faire chez les agents. Le compte se tient sur des blancs que nous envoie le département ; on entre sur ces blancs les ventes que l'ont fait signer du nom de l'acheteur, énumérant le chiffre des timbres-poste et la commission accordée. On ne se départit de cette règle qu'avec celui qui achète beaucoup ; et alors toutes les ventes et la commission du mois ne forment qu'un seul chapitre. Je vous transmets ci-inclus le compte du mois courant.

9^e *Quest.* Rendez-vous compte des tiroirs au département ? si vous ne le faites pas, quelle en est la raison ? combien de tiroirs avez-vous de loués en ce moment, et à quel taux ?

Rép. Le rapport que je vous envoie ci-inclus vous donne la somme produite pour le fisc par les loyers des boîtes pour 1857-58-59-60 et 61, s'élevant en total à \$6,522.88, faisant en moyenne, par année, \$1,304.57.

La somme provenant du loyer des boîtes pour 1853-54-55 et 56 est de \$668. Depuis cette époque, on a cessé de porter les loyers de tiroirs dans les comptes du fisc. Le département ayant défendu par ses règlements aux maîtres de poste de garder des comptes courants, on regarda le loyer des tiroirs comme faisant réellement partie de la commission exigée des marchands et autres personnes pour ouvrir des comptes mensuels et trimestriels

En ayant conféré avec le sous-maître-général des postes, M. Griffin, je l'entendis s'exprimer dans le même sens, et c'est après cette entrevue que je distribuai une circulaire imprimée, dont copie ci-incluse, dans laquelle je mets fin à tous les crédits au-dessous de \$5 par mois, si ce n'est aux propriétaires des tiroirs.

(Circulaire.)

BUREAU DE POSTE,
Toronto, 10 déc. 1857.

CHER MONSIEUR, — En conséquence d'ordres reçus du maître-général des postes m'enjoignant de faire, après le 1er janvier prochain, mes comptes-rendus tous les mois au lieu de tous les trois mois comme ci-devant, je prends la liberté de vous informer que je me vois dans la nécessité d'établir un changement correspondant dans l'époque de la perception des comptes du bureau pour frais de port, et qu'après la susdite date, ces comptes devront être payés le premier de chaque mois et ce sans faute.

Tout crédit pour au dessous de \$5 par mois sera discontinué; sont exceptées de cette règle les personnes qui possèdent des tiroirs.

Dans l'espoir que ces changements ne vous causeront aucun embarras.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH LESSLIE, M. de P.

L'effet de cette circulaire fut de donner au public plus de commodités quant aux boîtes et de me mettre en état de continuer des crédits que la commission de 5 p. cent ne m'aurait pas permis autrement d'accorder. Je considérai la chose comme bien comprise et en rendant mes comptes trimestriels en décembre suivant, je réclamai pour les loyers de tiroirs, ma commission s'élevant à \$668. Cette commission me fut refusée.

Quest. Cette commission ayant été ainsi refusée fut-elle portée au crédit du département?

Rép. Oui.

10^e Quest. De quelle manière se tient le compte des honoraires d'enregistrement lorsqu'ils sont payés en argent?

Rép. C'est le commis d'enregistrement qui tient compte des honoraires sur les lettres enregistrées payés en argent, en prenant le numéro des lettres à mesure qu'elles s'enregistrent, sur un livre exprès : à la fin de chaque mois, ces honoraires sont portés dans le compte courant.

11^e Quest. Veuillez indiquer comment vous tenez vos comptes avec les marchands?

Rép. Voici le système que nous suivons :—Tous les comptes des marchands et autres se tiennent dans un gros livre, appelé livre de crédit, dont les feuilles sont divisées en colonnes destinées à marquer le numéro du tiroir ou de la boîte ainsi que le nom du propriétaire; ces colonnes se remplissent toutes les semaines par ordres alphabétique; il y a ensuite une petite colonne pour chaque jour de la semaine et une autre grande dans laquelle on écrit le total de la semaine. Lorsque le classement des lettres et des journaux se fait pour la distribution, nous rangeons sur le comptoir, par ordre alphabétique, ce qui n'est pas affranchi des papiers et lettres adressés à ceux qui ont des crédits ouverts avec nous : le classement fait, un commis prend ces journaux et lettres dans l'ordre où ils sont placés et donne à haute voix le montant des frais de port non payés à un autre commis placé à un bureau voisin qui l'inscrit sur le livre de crédit ouvert devant lui, vis-à-vis du nom de la personne désignée. A mesure que cet appel se fait, les journaux et lettres sont mis dans les tiroirs et boîtes. Ce genre de besogne a lieu chaque fois qu'une malle arrive et se dépouille. A la fin de chaque semaine, on fait l'addition de tous ces items et on en porte le total dans la colonne du mois; et à la fin de chaque mois on porte au grand livre le total des semaines : c'est de ce total mensuel dont il est rendu compte. Les journaux et lettres dont on se fait débiter du port sont entrés dans le livre de crédit, après avoir été tirés d'un brouillard placé dans le bureau de classement et sur lequel on inscrit les items à mesure que les lettres sont enlevées du bureau du timbre pour être classées suivant leur adresse.

12. Je transmets ci-inclus un tableau comparé, pour l'année expirée le 30 septembre 1862, des commissions perçues par les facteurs et du montant qui leur est payé sous forme de salaires, lequel tableau fait voir que le fisc a retiré de cette source une somme de \$117.89.

13e *Quest.* Dans combien de journaux faites vous l'annonce des lettres non-réclamées? Combien coûte chaque lettre annoncée? A combien s'élève le coût actuel par mois de l'annonce des lettres mortes? Dans quelle proportion, vient-on réclamer des lettres annoncées?

Rép. J'annonce les lettres non-réclamées, par ordre du département, dans le *Christian Guardian*, le *Mirror* et le *Freeman*, en payant 6 centins pour chaque lettre, c'est-à-dire 2 centins par lettre chacun des journaux susdits. En examinant la liste du mois d'août dernier, je trouve qu'il a été distribué environ un quart des lettres annoncées.

(Signé,)

JOSEPH LESSLIE.

Question. Donnez 1°. le nombre de tiroirs loués au public chaque année, depuis la construction du bureau de poste actuel; 2°. Le prix annuel du loyer; 3°. Le montant total reçu chaque année sur ces loyers; 4°. Le montant annuel de ces loyers dont le maître de poste a rendu compte au département?

Réponse. Le nombre de tiroirs loués en

1853 a été de	-	-	-	-	-	-	-	38
1854	"	-	-	-	-	-	-	41
1855	"	-	-	-	-	-	-	41
1856	"	-	-	-	-	-	-	47

Le montant total reçu chaque année, à compte de ces loyers, a été

En 1853	-	-	-	-	-	£ 38
" 1854	-	-	-	-	-	41
" 1855	-	-	-	-	-	41 5s.
" 1856	-	-	-	-	-	47

£167 5s = \$669

Cette somme totale de \$669 a été mise en compte dans l'ordre ci dessus.

En 1857, au lieu de percevoir le loyer des tiroirs et des boîtes, on créda d'une somme égale, sous le titre de commission, les propriétaires de tiroirs et avec qui je suis obligé d'ouvrir des comptes. Ce nouveau système, ainsi que je l'ai dit plus haut, fut soumis à l'approbation du département, et c'est encore celui que nous suivons aujourd'hui.

Les sommes ainsi exigées, comme commission, se divisent comme suit, savoir :—

1857— 86 @ \$3	-	-	-	-	-	\$ 258
1858— 88	"	-	-	-	-	264
1859—113	"	-	-	-	-	339
1860—108	"	-	-	-	-	324
1861—115	"	-	-	-	-	345

\$1530

A part les pertes provenant des circonstances ordinaires de la perception du fisc, j'évalue celles faites sur les frais de port à plus de \$500.

(Signé,)

JOSEPH LESSLIE.

BUREAU DE POSTE, TORONTO,
27 novembre 1862

(B.)

LISTE des Bureaux correspondant avec celui de Toronto en novembre 1862.

Agincourt.	Hd. Landing.	Oakville.	Chippawa.	Oshawa.
Markham.	"	Wellington Square.	Clifton.	"
Malvern.	Kettleby.	"	Niagara.	Pickering.
Milnesville.	King.	Amherstburg.	Queenstown.	Port Hope.
Ringwood.	Lloydtown.	Brantford.	Acton.	"
Stouffville.	Maple.	"	Berlin.	Whitby.
Woburn.	Schomberg.	Chatham.	"	"
Albion.	Stayner.	"	Brampton.	Lindsay.
Coleraine.	Newmarket.	Dundas.	"	Peterboro'.
Humber.	"	"	Bentick.	"
Kleinburg.	Oakridges.	Galt.	Claude.	Belleville.
Thistletown.	Richmond Hill.	"	Carlton, Ouest.	"
Woodbridge.	"	Goderich.	Churchville.	Brockville.
Tomore.	Thornhill.	Hamilton.	Georgetown.	"
Leslie.	Barrie.	"	"	Montréal.
Highland Creek.	"	"	Guelfh.	"
Rouge Hill.	Beaverton.	Harrisburg.	"	Kingston.
Scarboro'.	Collingwood.	Ingersoll.	Malton.	"
Caledon, Est.	"	"	New Hamburg.	Ottawa.
Grahamsville.	Orillia.	London.	Petersburg.	"
Mono Mills.	Owen Sound.	"	Shakespeare.	Québec.
Sand Hill.	Eglinton.	"	Stratford.	B. et L., Est,
Stanley's Mill.	Willow Dale.	Newbury.	"	" Ouest
Tullamore.	York Mills.	Paris.	"	G. O., Est.
Etobicoke.	Yorkville.	"	St. Mary's.	"
Islington.	"	Preston.	"	G. O. Ouest.
Leppincott.	Chittenham.	"	Waterloo.	"
Summerina.	Campbell's Cross.	St. Catharines.	Weston.	"
Cooksville.	Caledon.	Sandwich.	"	Ch. de fer S. et S. T.
Credit.	Edmonton.	Sarnia.	Bowmanville.	"
Streetsville.	Orangeville.	Simcoe.	"	G. Tronc, Est.
Aurora.	Sligo.	"	Clarke.	"
"	"	Windsor.	Cobourg.	"
Bradford.	Milton.	"	"	Ch. de fer O.S. et H.
"	Mimico.	Woodstock.	Dumbarton.	Ch. de fer T. et L.
Concord.	Oakville.	"	Newcastle.	Ch. de fer L. B.
Davenport.			"	Ch. de fer S. et S

(A.)

Nom, rang, date de la nomination, salaires, heures de bureau et

Nom.	Rang.	Date de l'entrée.	Salaire primitif.	Salaire actuel.
Joseph Lesslie.....	Maître de Poste..	16 avril 1852.....	\$1600	\$2000
George H. Backas.....	Sous-do.....	7 mars 1854.....	590	1400
John H. Davis.....	Com. de 2e classe	7 mai 1852.....	400	1100
John Carruthers.....	"	7 mai 1852.....	400	1100
Andrew Fenwick.....	"	18 août 1853.....	400	1100
H. A. Johnson.....	"	6 janvier 1849.....	285	900
Daniel Spry.....	Com. de 3e classe	1 avril 1854.....	400	800
Alex. Graham.....	"	21 août 1854.....	400	800
Alfred Cooper.....	"	21 juin 1855.....	500	800
Alfred Barley.....	"	1 juillet 1855.....	500	800
Aylmer Langley.....	"	10 janvier 1856.....	500	800
Alfred Corke.....	"	1 avril 1856.....	500	800
William Hope.....	"	21 novembre 1857.....	500	600
John Forsyth.....	"	25 mars 1858.....	500	600
William Beatty.....	"	22 mars 1860.....	500	600
George B. Douglas.....	Com. de 4e classe	1 avril 1860.....	500	500
A. Harstone.....	"	1 avril 1859.....	500	500
W. E. Griffiths.....	"	5 mars 1862.....	500	500
John McCloskey.....	Facteur.....	14 février 1845.....	{ 120 & deniers }	{ 440 }
John Ross.....	"	1 avril 1859.....	400	400
Jas. McCloskey.....	"	1 " 1859.....	300	300
Peter Ross.....	"	1 " 1859.....	300	300
Thomas Harrington.....	"	1 " 1859.....	300	300
J. P. Johnson.....	"	24 août 1861.....	300	300
Henry F. Falkner.....	De la levée des boîtes supplém ^{te}	20 mars 1859.....	300	300
J. Bernard.....	"	21 janvier 1861.....	300	300
Wm. Fenwick.....	"	— novembre 1862.....	260	330
			\$12055	\$18720

fonctions des Employés du Bureau de Poste de Toronto, au 1er décembre, 1862.

Heures de Bureau.	Heures de travail.	Genre de fonctions.
9 a.m. à 2 p.m. et 4 à 7 p.m.	8	Surintendance générale du Bureau.
8 " 12 m. " 2 " 7 "	9	{ Tient les comptes d'argent et de la malle anglaise, prepare les rapports pour Québec, fait les malles anglaises et les comptes courants et aide la surintend. gén. du bur.
8 " 12 " " 2 " 7 "	9	{ Com. en chef du clas. et de la dist. (guic't S.)
6 à 7 a.m., 9.30, 11.30 a.m., et 2 à 7 p.m.	8	{ Com. de compte pour les malles exp., tient le liv. des mal's exp., et rempl. les let. d'avis
2 à 6 et 8 à 12 p.m. Employé de nuit.....	8	{ Distribut., classer. et composic'n des malles.
5.30 à 7 a.m., 10 a.m. à 2 p.m. et 4.30 à 7 p.m.	8½	{ Principal classeur des journaux.
6-8-10 a.m. 2 et 4 à 7 p.m.	8	{ Classer. et distrib. de boîtes. Tient le liv. de crédit, les comptes de frais de port et loyers de boîtes, ainsi que le grand liv. des fact'rs.
de 12 a.m. et 2 à 7 p.m.	9	{ Classer. et distrib. des boîtes. (guic't du mil.)
9 a.m. à 2 p.m. et 4 à 7 p.m.	8	{ Commis d'enregis. pour l'intér. de la ville; entre les lettres enregis. sur les let. d'avis, aide à faire les mal. angl. est chargé du liv. des mal. expéd. pend't l'abs. de Carruthers.
8 à 12 a.m. et 2 à 7 p.m.	9	{ Commis de classer. et de la distrib. générale
6-8-10 a.m. 2 et 4 à 7 p.m.	8	{ Classer. et distrib. des boîtes, fait la liste des lettres non-recl. et adres. de nouv. les let.
8 a.m. à 4 p.m.	8	{ Com. de la feuille mens'le de la P. et des E.-U.
7 à 8 a.m., 9 a.m. à 2.30 p.m. et 5 à 7 p.m.	8½	{ Classe et fait les malles; tient le livre des malles expéd. aux E.-U.; vérifie les accusés de récep. des E.-U., et ouv. les malles
7 a.m. à 1 p.m. et 4 à 7 p.m.	9	{ Enreg. et dist. les lettres enreg. pour la ville.
2 à 6, et 8 à 12 p.m. Employé de nuit.....	8	{ Classe et inscrit les malles. Commis d'enregistrement la nuit; ouvre les malles.
5.30 à 7, et 9.30 à 11 a.m. et 2 à 7 p.m.	8	{ Classe et appelle les malles, tarifie et classe les journaux des malles anglaises et aide à ouvrir les malles.
" " " " " " " "	8	{ Est chargé des boîtes de réception des lettres et du timbre; tarifie les lettres, classe et appelle les malles, et aide à les ouvrir.
6-8-10 a.m., 2 et 4 à 7 p.m.	9	{ Classer. et dist. gén., est chargé de la liste des lettres non-réclamées et des let. mortes
Commence à 7 a.m., 1 p.m., et revient à 5 p.m.		{ 2 dist. quotid. dep. Simcoe Est, jusq. la rue Yonge, et dep. la rue Front à la rue Queen
do do		{ 2 dist. quot. depuis la rue Caroline à la rue Yonge, et de la rue Gerrard à la rue Front.
do do		{ Timbre, ratifie et est chargé des boîtes de réception et du classement des journaux.
do do		{ Une dist. quot. entre la rue Church et le Don, et de la rue Front à la rue Winchester
do do		{ Une dist. quot. ent. les rues Church et College, et de la rue Queen à la rue Wellesley.
do do		{ Une dist. quot. de Simcoe à la rue Niagara, et au sud jusqu'à la rue Front.
7 compris la perception 10 a.m. 2.30 et 10.30 p.m.		{ Fait trois levées de boîte par jour; à 8 h. a. m., 1 p. m., et 9 p. m.
do do do		{ Do do do.
9 a.m. à 1 p.m. et 2 à 4 p.m.		{ Messenger de l'inspecteur.

E.

BUREAU DE POSTE DE TORONTO.

REVENU DEPUIS LE 1er SEPTEMBRE 1861 JUSQU'AU 31 AOUT 1862.

FEUILLES MENSUELLES		Royaume-Uni.	Halifax et Terre-neuve.	Lettres interméd's. de la ville.	Lettres brochures et journaux.	Lettres pour la province enregistrées par le bureau central.	Commission des facteurs.	Timbres-poste vendus.	Loyers de Boîte.	Surcharges.	Revenu brut.
Canada.	Etats Unis.										
\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$ cts.
1078 37	268 03	342 01	1 91	40 26	222 63	21 52	145 82	2798 0		1 07	4920 11
1235 87	282 27	383 22	1 75	28 10	17 82	25 56	150 00	2323 0			4448 73
1160 73	255 39	350 79	2 09	46 80	35 97	21 42	144 75	2414 0			4433 51
1097 64	233 05	362 45	2 14	1 05	42 11	27 48	135 08	2423 0	1263 62	2 35	5825 57
1148 36	218 09	389 03	1 70	78 93	30 09	29 14	151 87	2468 0			4515 98
1138 23	187 46	345 87	3 15	79 06	36 40	30 24	213 77	2350 0			4405 32
1237 46	234 85	378 74	3 26	57 13	244 53	27 82	155 48	2617 0		4 30	4961 06
1168 62	244 84	314 95	2 31	59 47	36 17	25 14	144 35	2362 0			4859 25
1086 13	254 84	368 85	3 64	48 24	33 01	21 48	153 27	2414 0			4393 88
998 14	232 17	348 72	1 57	55 63	223 39	18 50	138 41	2299 0		1 91	4318 42
1014 72	231 80	339 68	0 95	61 81	40 84	19 74	153 66	2698 0			4561 97
952 04	249 49	349 32	1 91	48 49	45 77	15 92	156 86	2413 0			4234 19
\$13,327 21	2,892 48	4273 63	26 98	666 03	1,202 22	233 96	1,843 32	29,579 0	1263 62	9 63	55,377 99

DEPENSES DEPUIS LE 1er SEPTEMBRE 1861, JUSQU'AU 31 AOUT 1862.

Timbre- poste mal adressé et renvoyé.	Timbre- poste des lettres mortes.	Bordereau de paie.	Compte du Télégraphe.	Compte des timbres- poste du département	Compte de marchands et hommes d'affaires.	Commission sur les tim- bres-poste.	Impression et annonces.	Papeterie.	Déboursés divers.	Combustible éclairage, eau.	Trac. Exp. Insurance. New York foreign post.	Revenu Net.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$		\$
31 35	45 20	1401 03	4 32	27 02	.....	139 90	44 76	100 67	3 95	153 95	Trac. Exp.	2967 96
23 90	49 71	1385 03	6 36	20 70	4 0	116 15	49 08	12 0	10 95	.....	2770 85	
23 07	42 20	1385 03	6 99	23 63	13 40	120 70	39 00	.....	1 40	239 20	25 0	2508 89
22 64	36 61	1385 03	8 70	43 43	148 77	121 15	57 21	88 25	2 65	253 10	.....	3658 03
25 98	29 31	1385 03	5 95	49 33	.....	123 40	36 06	.....	4 25	.....	.....	2856 67
29 57	46 36	1385 03	5 90	24 13	4 29	117 50	40 92	.....	2 95	.....	62 50	2682 17
38 19	33 37	1385 03	6 32	26 49	54 22	130 85	43 34	102 35	10 18	256 70	25 0	2903 02
30 41	28 30	1819 07	3 02	43 00	.....	118 10	56 78	.....	6 05	.....	.....	2255 62
27 36	37 91	1513 44	4 25	47 91	25 80	120 70	36 12	.....	2 50	.....	.....	2577 89
20 13	37 98	1529 92	3 70	33 64	45 73	114 95	39 82	88 02	3 05	169 74	New York foreign post.	2231 74
20 61	33 98	1560 06	2 70	26 43	.....	134 90	40 38	.....	5 55	7 75	4 05	2725 56
29 37	23 52	1559 89	4 94	33 66	.....	120 65	41 88	.....	6 82	.....	10 46	2398 00
\$827 58	447 45	17643 59	64 05	399 37	296 21	1478 95	525 35	391 29	60 30	1080 44	127 01	32536 40

No. 98.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, en date du 13 avril 1863, demandant copie de toutes pétitions, lettres, requêtes, et autres documents adressés au Gouverneur-Général de cette province, au conseil exécutif, au secrétaire provincial et à l'adjutant-général, entre le 1er juillet 1859, et le 31 décembre 1861, en tant qu'ils ont trait au rapport fait par l'officier commandant du 5e bataillon de la milice sédentaire de York; aussi, en tant que ces correspondances et documents peuvent se rapporter aux deniers reçus par le même officier pour commissions, frais d'exemption, et amendes reçues des menonistes et tunkers, pendant plusieurs années.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
1er mai 1863.

No. 99.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, en date du 30 avril 1863, demandant copie d'un ordre en conseil établissant le tarif des honoraires des registrateurs dans le Bas-Canada.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
4 mai 1863.

No. 100.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, en date du 22 avril 1863, demandant un état des actes d'accusation et condamnations dans certains districts, et des sommes payées aux avocats de la couronne.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
4 mai 1863.

No. 101.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, en date du 13 avril 1863, demandant copie des documents relatifs aux accusations portées contre D. Tassé, écuyer, inspecteur du revenu et coroner du district d'Iberville.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
4 mai 1863

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

RÉPONSE

A une Adresse de l'Honorable Assemblée Législative, en date du 16 avril 1863, demandant des renseignements au sujet des contrats pour le remorquage entre Lachine, Beauharnais et Kingston.

Par ordre,

J. O. BUREAU,

Secrétaire.

SECRETARIAT.

Québec, 5 mai 1863.

SERVICE DU REMORQUAGE, HAUT ST. LAURENT.

24 janvier 1863.—*Le député au commissaire.*—Sur le dos de 62,251.—Le député écrit au commissaire, lui conseillant d'autoriser l'annonce d'un autre contrat pour une ligne de remorquage sur le Haut St. Laurent, pour le terme de cinq années. Donne les raisons pour lesquelles le contrat doit être continué.

26 janvier 1863.—*Le secrétaire à Calvin et Breck.*—44,106.—Le secrétaire des travaux publics prie Calvin et Breck de fournir un état des remorquages accomplis par eux l'an dernier, ainsi que des sommes qu'ils ont reçues pour ce service.

31 janvier 1863.—*Calvin et Breck au département des travaux publics.*—62,900.—Calvin et Breck transmettent un état du remorquage sur le Haut St. Laurent pour l'année 1862.

2 février 1863.—*Calvin et Breck au commissaire.*—62,920.—Calvin et Breck envoient une pétition, accompagnée du rapport d'un ingénieur, au sujet des steamers placés sur la ligne du remorquage sur le Haut St. Laurent.

2 février 1863.—*Rapport au conseil.*—44,189.—Le commissaire demande l'autorisation de Son Excellence de passer un contrat pour le service du remorquage.

3 février 1863.—*Calvin et Breck au secrétaire.*—62,934.—Calvin et Breck accusent réception du No. 44,106, de ce bureau, et disent que M. Calvin est parti de Kingston pour Québec le 28 janvier, apportant avec lui l'état demandé.

24 octobre et 25 février 1863.—*R. Gaskin au Gouverneur-Général, transféré du secrétariat au département des travaux publics.*—62,960.—R. Gaskin recommande que le contrat du remorquage passé avec Calvin et Breck soit renouvelé.

18-17 février 1863.—*J. Wilson au commissaire.*—63,139.—J. Wilson demande certains renseignements au sujet du renouvellement de la subvention en faveur du remorquage sur le Haut St. Laurent, avec des observations.

18-19 février 1863.—*B. W. Bridges au commissaire, par le canal de D. A. McDonald, M. P. P.*—63,163.—B. W. Bridges transmet une pétition des habitants de Coteau Landing, demandant que le contrat de Calvin et Breck soit continué.

19 février 1863.—*Le secrétaire à J. Wilson.*—44,405.—Le secrétaire des travaux publics accuse réception de la lettre de M. Wilson, No. 63139.

23 février 1863.—*Le secrétaire à D. A. McDonald, M. P. P.*—44,431.—Le secrétaire accuse réception de sa lettre, No. 63,163, accompagnant la pétition des habitants du Coteau Landing.

23-25 février 1863.—*L'honorable L. Renaud au commissaire, ainsi qu'un mémorandum au commissaire.*—63,240.—M. Renaud recommande MM. McNaughton et Glassford, comme entrepreneurs capables de faire fonctionner la ligne de remorquage. Mémorandum du commissaire.

21-24 mars 1863.—*Ordre en conseil.*—63,614.—Son Excellence en conseil permet qu'un nouveau contrat pour le remorquage entre Montréal et Kingston soit passé pour le terme de trois années, à dater du 1er mai 1864, et que Calvin et Breck continuent d'avoir le contrat pour la présente année à une somme moindre.

28 mars 1863.—*Le secrétaire à Calvin et Breck.*—44,790.—Le secrétaire écrit à Calvin et Breck, leur offrant de continuer le contrat au prix de \$16,000 au lieu de \$20,000, avec une déduction de 10 pour cent sur le tarif de la présente année.

1-2 avril 1863.—*Calvin et Breck au secrétaire.*—63,706.—Télégramme de Calvin et Breck, accusant réception du No. 44,790, et acceptant les conditions proposées.

1-4 avril 1863.—*Calvin et Breck au secrétaire.*—63,729.—Calvin et Breck écrivent au secrétaire pour accuser réception de No. 44,790, et acceptent les conditions proposées.

13 avril 1863.—*Le secrétaire à W. B. Simpson.*—44,992.—Le secrétaire écrit à W. B. Simpson, et lui transmet le projet du contrat de Calvin et Breck, avec l'obligation de leurs obligations pour le remorquage entre Montréal et Kingston pour la présente année, le priant de les faire signer et de les retourner à ce bureau.

17-20 avril 1863.—*W. B. Simpson au secrétaire.*—64,025.—W. B. Simpson écrit au secrétaire pour lui envoyer le contrat de Calvin et Breck, avec les obligations de leurs cautions, signés.

17 avril 1863.—*Contrat.*—2,562.—Contrat entre Calvin et Breck et le gouvernement, pour le service du remorquage sur le Haut St. Laurent, pour l'année 1863.

(Sur le dos du No. 62,251.)

Québec, 1862.

DÉPUTÉ-COMMISSAIRE.

M. LE COMMISSAIRE.—Le contrat pour le service du remorquage ayant expiré l'automne dernier, je recommande que la permission d'offrir des soumissions pour un autre soit obtenue. Ce dernier devrait être pour le terme de cinq années, mais il vaudrait mieux qu'il fut pour sept ans, afin que les entrepreneurs puissent avec avantage bâtir ou acheter des bâtiments spécialement destinés au service. Ceux dont l'on fait actuellement usage ne sont que pour l'occasion, et ne sauraient lutter avec de véritables remorqueurs. Néanmoins, tout impropres qu'ils soient, il n'y a pas, avec un contrat de court durée, d'encouragement à encourir des frais considérables pour construire des bâtiments de la classe voulue, et c'est là la raison du mécontentement qui existe contre la ligne subventionnée des remorqueurs. Je considère que cette ligne est indispensable à la navigation de nos canaux ; isolés comme ils le sont par les lacs et les rivières, le remorqueur devient un chemin de halage, et si ce chafnon est enlevé de la chaîne, le commerce sera laissé à la merci des expéditeurs.

(Signé)

S. KEEFER.

24 janvier 1863.

(Copie du No. 44,106.)

QUEBEC, 26 janvier 1862.

MESSEIERS,—J'ai ordre de l'honorable commissaire de vous prier de vouloir bien fournir à ce département, sous le plus court délai, un état des remorquages accomplis en bas et en haut du St. Laurent, l'an dernier, en vertu de votre contrat, et le montant que vous avez retiré de cette somme.

(Signé)

T. TRUDEAU,
Secrétaire.

MM. Calvin et Breck,
Kingston, C.-O.

(Copie du No. 62,900.)

ETAT des remorquages opérés en vertu du contrat entre Calvin et Breck et le département des travaux publics, entre Montréal et Kingston, indiquant le nombre de remorquages accomplis par chaque bâtiment sur les routes respectives, et les sommes retirées de cette source en 1862 :—

Routes.	Nom du remorqueur.	Embarcations.	Sommes.
Kingston à Dickinson's Landing	Gildersleeve.....	96	\$ 2279 86
do do	Chieftain.....	10	188 26
do do	William.....	199	4677 34
do do	America.....	143	3306 25
do do	City of Hamilton.....	90	2169 60
do do	Highlander.....	41	908 32
Cornwall au canal Beauharnois	Gildersleeve.....	25	287 09
do do	Traveller.....	559	5429 24
Canal Beauharnois à Lachine	Gildersleeve.....	44	301 84
do do	Chieftain.....	6	26 85
do do	Sir C. Napier.....	701	3601 08
Total		1914	23175 73
Dickinson's Landing à Kingston	Hercules.....	11	251 97
do do	Gildersleeve.....	101	3551 64
do do	Chieftain.....	2	42 00
do do	William.....	227	8261 88
do do	America.....	172	5755 67
do do	City of Hamilton.....	112	4182 41
do do	Highlander.....	73	2691 57
do do	Traveller.....	3	133 34
Canal Beauharnois à Cornwall	Gildersleeve.....	70	1093 80
do do	Traveller.....	751	11652 98
do do	Chieftain.....	4	82 40
Lachine au canal Beauharnois.....	Gildersleeve.....	59	282 63
do do	Chieftain.....	5	26 00
do do	Sir C. Napier.....	854	6628 18
Total.....		2444	44637 49

RECAPITULATION.

Routes.	Embarcations.	Sommes.
Total des remorquages entre Kingston et Dickinson's Landing.....	1280	38400 11
do do Cornwall et le canal Beauharnois.....	1409	18546 51
do do canal Beauharnois et Lachine.....	1669	10866 60
Total pour 1862.....	4358	67813 22

ÉTAT des dépenses, réparations et assurances pour six steamers sur la ligne des remorquages du Haut St. Laurent, pour 1862, telles qu'estimées par Calvin et Breck.

Pour l'équipage, y compris la pension, chaque steamer \$3581.68.....	\$21490 08
“ combustible pour six bâtiments.....	32452 56
Réparations nécessaires durant l'hiver, à la coque et aux chaudières, installation au printemps, \$1000 chaque	6000 00
Frais incidents durant la saison des affaires, pour cordages, huile, emballage, etc., \$800 ch.	4800 00
Assurance de six bâtiments pour une année, disons	6000 00
	\$70742 64
Ce montant ne comprend pas les dépenses incidentes nécessitées par l'établissement, telles que le salaire d'un commis, d'agents à Montréal, Prescott et Kingston, le quaiage à Kingston, les télégrammes, etc.	
Ainsi que le nolissement de 6 bâtiments, \$3000.....	\$18000 00

(Signé,) CALVIN ET BRECK.

Kingston, 31 décembre 1862.

(Copie du No. 62,920.)

QUEBEC, 2 février 1863.

A l'honorable commissaire des travaux publics,
Canada.

MONSIEUR,—Nous prenons la liberté de vous transmettre sous ce pli des pétitions signées aux principaux ports établis sur le St. Laurent, entre cette localité et la tête des lacs à l'ouest de Kingston, ainsi qu'un rapport rédigé par un ingénieur distingué par sa longue expérience, lequel a fait un minutieux examen des steamers que nous avons placés sur la ligne de remorquage du Haut St. Laurent.

Nous sommes, monsieur,
Vos obéissant serviteurs,
(Signé,) CALVIN ET BRECK.

A la demande de MM. Calvin et Breck, j'ai inspecté leurs steamers, et je sou mets les résultats de mon examen :—

Le *Gildersleeve*—Parti de Kingston, le 25 septembre 1862, à 5 heures p. m., à bord du “Henry Gildersleeve,” ayant à sa remorque une goëlette et trois barges, et arrivé à Dickinson's Landing le 26 septembre, à midi.

DIMENSIONS DE LA MACHINE.

Diamètre du cylindre - - - - -	39 pouces.
Jeu du piston - - - - -	7½ pieds.
Moyenne de la vapeur par pouce carré - - - - -	20 lbs.
No. de révolutions par minute - - - - -	17.
Moitié du jeu du piston égale à la longueur totale - - - - -	16 lbs.
Force de cheval - - - - -	97.

Steamer *Traveller*—Embarqué à bord du “Traveller,” à Cornwall, le 26 septembre 1862 ; parti de Cornwall le 27 à 10h. a. m. ; arrivé à la tête du canal Beauharnois à 7h. a. m., ayant à sa remorque une goëlette et sept barges. La machine était en bon ordre et fonctionnait bien.

DIMENSIONS DES MACHINES—AU NOMBRE DE DEUX.

Diamètres des cylindres	- - - - -	34	pouces.
Jeu du piston	- - - - -	7	pieds.
Moyenne de la vapeur par pouce carré	- - - - -	17	lbs.
No. de révolutions par minute	- - - - -	18.	
Moitié du jeu du piston égale à la longueur totale	- - - - -	14	lbs.
Force de cheval	- - - - -	134.	

Steamer *America*—Parti de Kingston, le 22 septembre 1862, à 6h. p. m., à bord l’ “America,” avec cinq barges à la remorque bien chargées ; arrivée à Dickinson’s Landing à 11h. a. m., le 23. La machine était en bon ordre et fonctionnait bien.

DIMENSIONS DE LA MACHINE.

Diamètre du cylindre	- - - - -	40½	pouces.
Jeu du piston	- - - - -	8	pieds.
Moyenne de la vapeur par pouce carré	- - - - -	20	lbs.
No. de révolutions par minute	- - - - -	16.	
Moitié du jeu du piston égale à la longueur totale	- - - - -	16	lbs.
Force de cheval	- - - - -	112.	

Steamer *William*—Embarqué à bord le “William,” à Dickinson’s Landing, le 23 septembre 1862 ; Parti à 6h. p. m., ayant à la remorque une goëlette et une barge bien chargée ; arrivé à Kingston le 25, à 6h. a. m. La machine était propre et en bon ordre.

DIMENSIONS DE LA MACHINE.

Diamètre du cylindre	- - - - -	55	pouces.
Jeu du piston	- - - - -	8	pieds.
Moyenne de la vapeur par pouce carré	- - - - -	16	lbs.
No. de révolutions par minute	- - - - -	16.	
Moitié du jeu du piston égale à la longueur totale	- - - - -	13	lbs.
Force de cheval	- - - - -	167.	

Steamer *Sir Charles Napier*—Embarqué à bord le “Sir Charles Napier” le 29 septembre 1862 ; parti de Beauharnois à 3h. a. m., le 30 ; arrivé à Lachine à 7½h. a. m. Remorquant 4 barges.

DIMENSIONS DE LA MACHINE.

Diamètre du cylindre	- - - - -	40	pouces.
Jeu du piston	- - - - -	8	pieds.
Moyenn de la vapeur par pouce carré	- - - - -	20	lbs.
No. de révolutions par minute	- - - - -	17.	
Un-tiers du jeu du piston égale à la longueur totale	- - - - -	18	lbs.
Force de cheval	- - - - -	92.	

Steamer *Highlander*.—Embarqué à bord du “Highlander,” à Williamsburgh, le 2 octobre 1862, à 9 heures a. m. ; arrivé à Kingston le 3 à 9 heures a. m., avec 3 barges en remorque. Machine en bon ordre.

DIMENSIONS DE LA MACHINE.

Diamètre du cylindre	- - - - -	44	pouces.
Jeu du piston	- - - - -	11	pièds.
Moyenne de la vapeur par pouce carré	- - - - -	22	lbs.
No. de révolutions par minute	- - - - -	14.	
Un-tiers du jeu du piston égale à la longueur totale	- - - - -	15	lbs.
Force de cheval	- - - - -	153.	

Steamer *City of Hamilton*.—Parti de Kingston le 10 octobre, à 4 heures p. m., à bord du “City of Hamilton,” remorquant une goëlette ; arrivé à Prescott le 11 octobre, à une heure a. m. ; parti de Prescott à cinq heures ; arrivé à Dickinson’s Landing à huit heures et demie a. m. le 11. La machine est dans le meilleur ordre, et fonctionne bien.

DIMENSIONS DE LA MACHINE.

Diamètre du cylindre	- - - - -	43	pouces.
Jeu du piston	- - - - -	10	pièds.
Moyenne de la vapeur par pouce carré	- - - - -	32	lbs.
No. de révolutions par minute	- - - - -	14.	
Un-quart du jeu du piston égale à la longueur totale	- - - - -	19	lbs.
Force de cheval	- - - - -	163.	

Steamer *Chieftain*.—Embarqué à bord du “Chieftain,” à Cornwall, le 13 octobre 1862. La machine était en très bon ordre, et fonctionnait bien.

DIMENSIONS DE LA MACHINE.

Diamètre du cylindre	- - - - -	36	pouces.
Jeu du piston	- - - - -	8	pièds.
Moyenne de la vapeur par pouce carré	- - - - -	12	lbs.
No. de révolutions par minute	- - - - -	20.	
Force de cheval	- - - - -	82½.	

Steamer *Wellington*.—Embarqué à bord du “Wellington,” à Kingston, le 20 octobre 1862. La machine fonctionnait bien, mais il y avait une petite fissure dans la chaudière.

DIMENSIONS DE LA MACHINE.

Diamètre de cylindre	- - - - -	47	pouces.
Jeu du piston	- - - - -	10	pièds.
Moyenne de la vapeur par pouce carré	- - - - -	18	lbs.
Moitié du jeu du piston égale à la longueur totale	- - - - -	15	lbs.
No. de révolutions par minute	- - - - -	15.	
Force de cheval	- - - - -	165.	

Steamer *Hercules*.—Embarqué à bord du “ Hercules,” à Garden Island, le 21 octobre 1862. La machine fonctionnait bien.

DIMENSIONS DE LA MACHINE.

Diamètre du cylindre	57	pouces.
Jeu du piston	10	pieds.
Moyenne de la vapeur par pouce carré	26	pouces.
Un-tiers du jeu du piston égale à la longueur totale	18	lbs.
No. de révolutions par minute	16.	
Force de cheval	311.	

(Signé,)

THOMAS MASSON.

22 octobre 1862.

Comme toutes ces machines ont été depuis plusieurs années plus ou moins sous nos soins quand il s'est agi de les réparer ou améliorer, nous pouvons certifier que l'état qui précède est correct.

DAVIDSON ET DEVAY,
Propriétaires, fonderie de Kingston.

MONTREAL, 29 janvier 1863.

A l'honorable ULRIC J. TESSIER,
Commissaire des travaux publics.
Québec.

MONSIEUR,—Nous, les soussignés, gérants et agents de compagnies d'assurance maritime en Canada, prenons respectueusement la liberté de vous recommander que le contrat du remorquage sur le Haut St. Laurent soit continué en faveur de MM. Calvin et Breck, vu qu'à raison de la manière dont le service a été rempli, et de l'expérience des patrons et pilotes, nous sommes convaincus qu'il ne saurait être placé entre d'autres mains sans mettre sérieusement en souffrance le commerce de cette province; veuillez en même temps ne pas perdre de vue que dans le cours des huit dernières années, il n'est pas survenu un seul retardement ou dommage sérieux sur la route.

(Signé,) WM. MURRAY, gérant de la compagnie d'assurance de Montréal.
ROBERT WOOD, agent de la compagnie d'assurance de Etna, Hartford et Home.
M. A. GAULT, agent de la compagnie d'assurance Britannique Américaine.
T. HALL, New-York, bureau des assureurs.
SIMPSON et BELEMNER, agents de la compagnie d'assurance de Neptune.
F. W. GRIFFITH, agent général de la compagnie d'assurance de Montréal.
A. DAVIDSON, agent de Salvage du bureau canadien d'assureurs.

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte CHARLES STANLEY MONCK, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc., en conseil.

La pétition des constructeurs de bâtiments, expéditeurs, et autres intéressés dans la navigation du fleuve St. Laurent, à l'ouest de Lachine,

EXPOSE HUMBLEMENT :

Que vos pétitionnaires ayant été informés que les entrepreneurs actuels de la ligne des remorqueurs (MM. Calvin et Breck) cherchent à faire renouveler leur contrat, désirent très respectueusement représenter à Votre Excellence que nous avons été très-satisfaits de la ponctualité et l'énergie avec lesquelles la ligne a été conduite par les entrepreneurs

actuels; et qu'ils espèrent bien sincèrement que ce contrat sera renouvelé en leur faveur; et qu'ils osent respectueusement demander que le terme en soit prolongé à huit ou dix ans, dans le but de leur permettre de construire ou réparer plusieurs de leurs bâtiments.

Nous désirons en même temps vous informer qu'à notre avis qu'il est nécessaire d'avoir des capitaux considérables pour l'exploitation d'une pareille ligne; et que dans le cas où le contrat des soumissionnaires ne serait pas renouvelé ou prolongé, ils devront, comme propriétaires de ces bâtiments, éprouver des pertes très sérieuses, vu que généralement parlant ces steamers ne conviennent pas au transport du fret ou des passagers.

Nous nous permettrons de plus de dire que nous avons toute confiance dans les entrepreneurs actuels, leurs steamers, capitaines, mécaniciens et pilotes; en les employant, nous avons l'avantage de faire assurer les effets confiés à leur soin à une prime moindre que nous serions obligés de payer si des étrangers étaient chargés de l'exploitation de cette ligne.

Vos pétitionnaires prient donc Votre Excellence de vouloir bien prendre la demande de MM. Calvin et Breck en sa favorable considération. Et ils ne cesseront de prier.

Canada-Est, décembre 1862.

<i>Noms.</i>	<i>Résidence.</i>	<i>Occupation.</i>
Alex. Gignac,	Champlain,	Capitaine et pilote.
Leger Hamelin,	do	Pilote.
François Marchand,	do	do
Louis Marchand,	do	Navigateur,

et quarante-trois autres signatures.

Une autre pétition du 25 septembre 1862,

(Même que la précédente.)

Signée par WM. F. CAMPBELL,
Goëlette "Sardinia."
WM. ROSS ET CIE.,
Propriétaires de navires et marchands,

et quatre-vingt-dix-huit autres signatures.

Une autre pétition du 25 septembre 1862,

(Même que la précédente.)

Signée par JOHN HAMILTON,
A. CAMPBELL,
O. S. GILDERSLEEVE,

et quatre-vingt-quinze autres signatures.

Une autre pétition du 25 septembre 1862,

(Même que la précédente.)

Signée par WM. D. EBERTS,
A. R. ROBERTSON, Jr.,

et neuf autres signatures.

Une autre pétition du 25 septembre 1862,

(*Même que la précédente.*)

Signée par C. C. FARRAN, propriétaire de moulin,
WM. MARTIN, maître de station,
SIMON BAKER, J. P.,

et treize autres signatures.

Une autre pétition du 25 septembre 1862,

(*Même que la précédente.*)

Signée par GEO. STEEL et Cie.,
RAMSEY et INGLIS,
HUGH McLERMAN et Cie.,

et cinq autres signatures.

Une autre pétition du 25 septembre 1862,

(*Même que la précédente.*)

Signée par A. G. MACDONELL,
A. B. SHERMAN,
JUS. HOLDEN,

et trente-deux autres signatures.

Une autre pétition du 25 septembre 1862,

(*Même que la précédente.*)

Signée par THOS. WATERS, propriétaire de navires,
JOHN CLARK, maître du havre,

et douze autres signatures.

Une autre pétition du 25 septembre 1862,

(*Même que la précédente.*)

Signée par BURNER, propriétaire de navires, Port Hope, C.-O.
ROBERT WALLACE, " " "
CRAICK et GILLESPIE, marchands, Port Hope, C.-O.

et sept autres signatures.

Une autre pétition en date du 25 septembre 1862, [Prescott,]

(Même que la précédente.)

Signée par W. H. BROUSE, M.L., maire de Prescott,
Capitaine JOHN SAVAGE,
" THOS. MILVILLE,

et 69 autres signatures.

Une autre pétition en date du 25 septembre 1862—Comtés de Frontenac, Lennox et Addington,

(Même que la précédente.)

Signée par JOHN STEVENSON,
JOHN MCGINNESS

et 29 autres signatures.

Je, par les présentes, certifie, que les noms qui précèdent sont ceux de membres du conseil des comtés-unis de Frontenac, Lennox, et Addington,

(Signé,) JOHN FLANIGAN,
Préfet,
C. U. de F., L. et A.

Une autre pétition, en date du 10 décembre 1862,

(Même que la précédente.)

Signée par GEAR R. CHISHOLM,
J. BARCLAY, commerçant,
W. E. HAGAMAN, "

et 32 autres signatures.

A Son Excellence le Très-Honorable CHARLES STANLEY, Vicomte MONCK, Baron MONCK de Ballytrammon, dans le Comté de Wexford, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, et Capitaine-Général et Gouverneur-en-Chef des Provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, et Vice-Amiral d'icelles, etc., etc., etc.

La pétition des soussignés

EXPOSE HUMBLEMENT :

Que vos pétitionnaires sont propriétaires de bâtiments naviguant sur le lac St. François et le lac St. Louis, de Cornwall à Montréal.

Qu'ils ont utilisé les avantages offerts par la ligne de remorqueurs de Montréal à Kingston depuis que le gouvernement l'a établie, et ont l'espoir qu'elle sera continuée au grand bénéfice du commerce et de vos pétitionnaires.

Que discontinuer cette ligne ce serait pour ainsi dire amener la ruine de vos pétitionnaires qui, au lieu de voir remorquer leurs bâtiments en montant et descendant les lacs, tel

que cela se pratique aujourd'hui, se trouveraient à la merci des expéditeurs et autres spéculateurs, qui exerceraient un monopole et exigeraient des prix exorbitants, au grand détriment des pétitionnaires, et cela sans acte du parlement ou ordre en conseil pour régler les prix à payer, comme c'est aujourd'hui le cas pour la ligne provinciale des remorqueurs.

Que vos pétitionnaires prennent la liberté d'informer Votre Excellence en conseil qu'ils sont parfaitement satisfaits de la manière en laquelle la ligne de remorquage est actuellement administrée par MM. Calvin et Breck. Ayant depuis les sept dernières années, reçu de cette compagnie toute l'attention possible, sans partialité ni surcharge; et que de fait elle a été en tout temps bien conduite et administrée.

En conséquence de ces circonstances et après une pareille expérience de l'utilité et des services de la ligne provinciale de remorquage, telle que conduite par MM. Calvin et Breck, à raison de notre connaissance personnelle des avantages qu'en ont retiré le public et nous-mêmes, nous prenons la liberté de recommander à Votre Excellence en conseil que le contrat, pour le remorquage entre Montréal et Kingston, soit continué pendant un certain nombre d'années sous le contrôle de MM. Calvin et Breck.

Et nous ne cesseront de prier.

(Signé,)

B. W. BRIDGES,

Maire du Coteau Landing, propriétaire,

C. McPHERSON, propriétaire "Alma,"

GEORGE WILLIAMS, barge "Nelly Blyth,"

Et quarante-et-une autres signatures.

CHICAGO, 23 octobre 1862.

MM. D. D. Calvin et Cie.,
Québec.

MESSIEURS, — Je vous transmets une pétition, demandant que la ligne de remorquage actuelle soit continuée, vous verrez qu'elle est signée par les expéditeurs de ce port à Montréal. Nos envois *viâ* le St. Laurent, cette année, excéderont 4,000,000 de minots, et vous trouverez sur la pétition, les noms d'un grand nombre d'expéditeurs, à l'exception d'un qui a refusé de signer, non pas parce qu'il avait à se plaindre de la ligne, mais parce qu'il en connaissait rien, agissant comme il le fait pour des tiers dans l'acquisition et l'expédition des marchandises.

Comme je connais parfaitement la ligne de remorquage à compter de son existence, je suis heureux de pouvoir vous féliciter de la manière en laquelle le service a été accompli depuis le commencement, et je n'hésite pas à croire que vous continuerez à posséder ce contrat. Ceux qui sont intéressés à ce que le service soit accompli avec efficacité, doivent savoir qu'il serait impossible qu'il fût confié à une autre organisation. Quand Calvin et Breck passèrent leur premier contrat ils avaient neuf bâtiments, et sous leurs ordres des hommes beaucoup plus expérimentés qu'aucune autre société pourrait se procurer en toute possibilité.

Tout à vous,

(Signé,)

HUGH M. CHERMAN.

[Copie du No. 44,189.]

QUEBEC, 2 février 1863.

MEMORANDUM.

Le soussigné à l'honneur de dire, pour l'information de Votre Excellence en conseil, que le contrat de MM. Calvin et Breck, pour le remorquage entre Montréal et Kingston, a cessé d'exister l'automne dernier, et il recommande que ce département soit autorisé à passer un nouveau contrat pour ce service.

Il croit bon de recommander en même temps, que le nouveau contrat soit fait pour un terme de pas plus de trois ans, à commencer du 1er mai 1864. Dans le cas où la durée du contrat serait moins considérable, rien ne saurait engager les entrepreneurs à faire de grandes dépenses pour se procurer des bâtiments d'une classe supérieure. Tandis que, avec le nouvel arrangement que l'on propose, il sera possible d'établir une ligne capable de faire face aux exigences du commerce. Pour la présente année, il recommande que le contrat, entre le gouvernement et MM. Calvin et Breck, soit continué, mais en en réduisant le montant de \$20,000 à \$16,000, et que dix pour cent soit réduit du tarif.

Respectueusement soumis,
(Signé.)

U. J. TESSIER,
Commissaire.

Conseil Exécutif.

[Copie du No. 62,934.]

KINGSTON, 30 janvier 1863.

T. Trudeau, écuyer,
Sec. Dép. Trav. Publics,
Québec.

MON CHER MONSIEUR,—La vôtre du 26 courant a été reçue, et en réponse je dois vous informer que M. Calvin est parti pour Québec le 28 du même mois, apportant avec lui l'état demandé par votre département, et je présume que vous l'aurez reçu avant la présente.

Vos obéissants serviteurs,
(Signé.) CALVIN ET BRECK.

[Copie du No. 62,960.]

KINGSTON, C. O., 24 octobre 1862.

A Son Excellence le Très-Honorable CHARLES STANLEY, Vicomte MONCK, Gouverneur-Général de l'Amérique Britannique du Nord, etc., etc.

Après les quelque mots de conversation que j'eus avec Votre Excellence à Kingston, et trouvant que vous manifestiez tant d'intérêt à la prospérité générale du pays—je suis sûr à l'avance que vous me pardonneriez de m'adresser à vous personnellement au sujet de la question de continuer l'exploitation de la ligne de remorquage du Haut St. Laurent, laquelle à mon avis est d'une haute importance pour les propriétaires de navires. Comme il est impossible que les embarcations faites pour les lacs puissent naviguer sur les rivières. Alors, si la ligne de remorquage du gouvernement est discontinuée, la navigation à vapeur sur ces rivières sera monopolisée par les expéditeurs intéressés à empêcher les embarcations des lacs à naviguer sur les rivières, dans le but de maintenir le prix du fret. Depuis plusieurs années, la ligne de remorquage sur le Haut St. Laurent a été habilement et heureusement administrée par les entrepreneurs, MM. Calvin et Breck, et je suis certain que je n'exprime pas seulement ma propre conviction, mais celle du public en général, quand je dis que si le gouvernement continue à encourager les entrepreneurs actuels il sera grandement approuvé.

Je suis, avec respect,
Votre obéissant serviteur,
(Signé.)

R. GASKIN.

[Copie du No. 63,139.]

QUEBEC, 13 février 1863.

A l'honorable U. J. Tessier,

Commissaire des travaux publics.

MONSIEUR,—Les propriétaires des bâtiments à vapeur de Québec à la Pointe-Lévi se sont formés en une compagnie, dans le but d'apporter plus d'économie dans la direction des affaires qu'il en existait autrefois, et ils vous seraient grandement obligés si vous vouliez bien leur dire si le gouvernement a l'intention de renouveler la subvention en faveur des remorqueurs faisant le trajet entre Kingston et Lachine. La compagnie se propose d'avoir trente bâtiments, dont quelques-uns ont été engagés à remorquer des barges entre Québec et Kingston l'été dernier, sous les ordres d'une organisation particulière. Ils ne croient pas qu'il soit juste ou convenable que le gouvernement dépense les deniers publics à subventionner des lignes de bateaux-à-vapeur; mais s'il est vrai que la subvention doit être renouvelée, ils espèrent que le public pourra, après avis raisonnable, être appelé à soumissionner.

J'ai l'honneur d'être

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

G. WILSON.

[Copie du No. 63,163.]

QUEBEC, 18 février 1863.

MONSIEUR,—La lettre que vous trouverez sous ce pli m'a été transmise par M. Bridges, et je prends la liberté de vous l'expédier.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé,)

D. A. MACDONALD.

L'honorable M. SICOTTE.

COTEAU LANDING, 16 février 1863.

L'honorable M. TESSIER.

J'ai l'honneur de vous adresser une pétition des habitants de Coteau Landing, demandant que la ligne des remorqueurs continue à être exploitée par MM. Calvin et Breck pour un certain nombre d'années; vous voudrez bien placer cette lettre avec les autres déjà transmises à votre département par les personnes intéressées au maintien de la ligne de remorquage entre Montréal et Kingston.

J'ai, etc.,

(Signé,)

B. W. BRIDGES,

Maire du Coteau Landing.

Une autre pétition du 25 septembre 1862.

(Même que la précédente.)

Signée par

JOHN MADDEN,

J. A. WILSON.

et 20 autres signatures!

[Copie du No. 44,405.]

QUEBEC, 19 février 1863.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur de recevoir le 17, votre lettre du 13 du présent mois, dans laquelle vous demandez si la subvention en faveur des remorqueurs faisant le trajet

entre Lachine et Kingston doit être accordée cette année, afin que le public puisse avoir l'occasion de soumissionner ; en réponse, je dois vous informer que l'honorable commissaire va sans délai s'occuper de ce sujet.

M. J. Wilson,
Propriétaire de bateaux-à-vapeur, Québec.

(Signé,) T. TRUDEAU,
Secrétaire.

[Copie du No. 44,431.]

QUEBEC, 23 février 1863.

MONSIEUR,—J'ai eu l'honneur de recevoir le 19, la vôtre du 18 courant, contenant une pétition des habitants de Coteau Landing, demandant que la ligne de remorquage, à l'ouest de Lachine, continue d'être exploitée par MM. Calvin et Breck ; en réponse, je dois vous informer que l'honorable commissaire va sans délai s'occuper du sujet.

D. A. Macdonald, écuyer, M.M.P.,
Québec.

(Signé,) T. TRUDEAU,
Secrétaire.

[Copie du No. 63,240.]

MONTREAL, 23 février 1863.

L'honorable U. J. Tessier,
Commissaire des travaux publics,
Québec.

MONSIEUR,—Les porteurs de la présente, MM. McNaughton et Glassford, sont les personnes que je vous ai mentionnées la semaine dernière, comme étant les propriétaires de bâtiments à vapeur bien conditionnés pour faire le service du remorquage entre Lachine et Kingston. Ces messieurs sont en tous points en état de remplir à la satisfaction du gouvernement et du public, tout contrat auquel ils pourront être parties.

Votre, etc.,
(Signé,) LS. RENAUD.

[MEM.]—J'ai eu une entrevue avec ces messieurs, et ils ont offert d'accomplir le service sans aucune autre rémunération que celle prévue par le tarif contenu dans le contrat passé avec Calvin et Breck ; mais quand je leur fis part des autres conditions du contrat avec Calvin et Breck, entre autres celle de ne pas transporter de fret quand ils seraient occupés à remorquer, ils n'ont pas semblé disposés à accepter ces conditions. En outre, un arrangement avait déjà été conclu entre Calvin et Breck, lors de la visite de l'un de ces messieurs à Québec, en présence du procureur-général Macdonald,* en vertu duquel le contrat leur était assuré pour une année de plus, à condition qu'ils déduiraient \$4,000 de leur prime, et 10 pour cent de leur tarif. MM. McNaughton et Glassford furent alors informés de ce fait.

(Signé,) U. J. T.

* Ancien contrat, 8 juillet 1858.

[Copie du No. 63,614.]

Copie d'un rapport du comité de l'honorable conseil exécutif, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 21 mars 1863.

Vu le mémorandum en date du 2 février 1863, de l'honorable commissaire des travaux publics, exposant que le contrat de MM. Calvin et Breck, pour le remorquage entre Montréal et Kingston, a cessé d'exister l'automne dernier, et recommandant que le département soit autorisé à passer un autre contrat pour le même objet.

Le commissaire recommande que le nouveau contrat soit pour un terme n'excédant pas trois années à compter du 1er mai 1864, et que le contrat soit continué pour la présente année au prix réduit de \$16,000 au lieu de \$20,000, et que dix pour cent soit déduit du tarif.

Que rien ne saurait engager les entrepreneurs à faire de grandes dépenses pour se procurer des bâtiments d'une classe supérieure, tandis qu'avec le nouvel arrangement que l'on propose il sera possible d'établir une ligne capable de faire face aux exigences du commerce.

Le comité recommande que l'autorisation nécessaire soit accordée.

Certifié.

A l'honorable
Commissaire des travaux publics,
Etc., etc., etc.

(Signé,) WM. H. LEE, G.C.E.

[Copie du No. 44,790.]

QUEBEC, 28 mars 1863.

MONSIEUR,—L'honorable commissaire me charge de vous informer qu'il est autorisé à continuer avec vous le contrat de remorquage entre Montréal et Kingston, au prix réduit de \$16,000 au lieu de \$20,000, et une déduction de dix pour cent sur le tarif.

Veillez, trois jours après la réception de la présente, faire connaître à ce département si vous acceptez ou non cette proposition.

(Signé,) T. TRUDEAU,
Secrétaire.

MM. Calvin et Breck,
Expéditeurs,
Kingston, C.-O.

[Copie du No. 63,706.]

QUEBEC, 1er avril 1863.

TELEGRAMME DE KINGSTON.

A. T. TRUDEAU.

Votre lettre du 28 du mois dernier a été reçue ce jour. Nous acceptons les conditions proposées par l'honorable commissaire pour le service du remorquage. Nous vous écrivons à ce sujet par la malle d'aujourd'hui.

(Signé,) CALVIN ET BRECK.

[Copie du No. 63,729.]

KINGSTON, C.-O., 1er avril 1863.

T. TRUDEAU, écuyer,
Sec. Dép. Travaux Publics,
Québec, C.-E.

CHER MONSIEUR,—La vôtre du 28 du mois dernier, est reçue, et en réponse je dois vous informer que nous acceptons les conditions proposées par l'honorable commissaire des travaux publics, et d'après lesquelles nous devons continuer de remplir, pendant la présente année, le contrat de remorquage entre Montréal et Kingston, au prix réduit de \$16,000 au lieu de \$20,000, avec 10 pour cent de déduction sur le tarif.

Nous sommes, etc.,
(Signé,) CALVIN ET BRECK.

:[Copie du No. 44,992.]

QUEBEC, 13 avril 1863.

MONSIEUR,—J'ai ordre de l'honorable commissaire des travaux publics de vous envoyer, sous ce pli, un projet du contrat, en double, entre MM. Calvin et Breck et Sa Majesté, pour le remorquage des bâtiments entre Montréal et Kingston, pour la présente année, ainsi que le projet d'un acte de cautionnement pour la due exécution de ce contrat; vous voudrez bien faire signer ces documents, devant deux témoins sachant écrire, par les entrepreneurs et leurs cautions, et ensuite les renvoyer à ce département pour les compléter.

(Signé,) T. TRUDEAU,
Secrétaire.

W. B. Simpson, écuyer, percepteur,
Kingston, C.-O.

[Copie du No. 64,025.]

HÔTEL DES DOUANES,
Kingston, 17 avril 1863.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, conformément à votre lettre du 18 du présent mois, de vous renvoyer, sous ce pli, le contrat, signé en double, de MM. Calvin et Breck, ainsi que l'obligation consentie par deux cautions pour l'accomplissement du contrat.

J'ai, etc.,
(Signé,) W. B. SIMPSON,
Percepteur.

T. Trudeau, écuyer,
Sec. Dép. Travaux Publics,
Québec.

CONTRAT.

[Copie du No. 2,562.]

Ce contrat, passé en double, ce 17^e jour d'avril 1863 ; entre Delino Dexter Calvin et Ira A. Breck, expéditeurs, domiciliés à Kingston, Canada-Ouest, faisant commerce sous les nom et raison de Calvin et Breck, entrepreneurs, d'une part ;

Et Sa Majesté la Reine Victoria, représentée aux présentes par l'honorable U. J. Tessier, de la cité de Québec, en qualité de commissaire des travaux publics de cette province du Canada, de l'autre part ;

Fait foi que les dites parties ont stipulé et convenu entre elles :

Le contrat passé en double le 8 juillet 1858, entre les dites parties, pour fournir les remorqueurs, équipages et autres personnes, matériaux et choses quelconques nécessaires pour accomplir, à la satisfaction du dit commissaire, le service du remorquage des vaisseaux et autres embarcations, entre Montréal et Kingston et les ports intermédiaires, est par le présent discontinué pour la présente année, savoir : l'année à compter du 1^{er} mai (1863), jusqu'au 1^{er} mai de l'année prochaine (1864), sous toutes et chacune les conditions, stipulations et restrictions portées au dit contrat (du 8 juillet 1858), sauf et excepté que le *bonus* à payer par le gouvernement provincial de Sa Majesté aux dits Calvin et Breck, pour le dit service durant la présente année, ne sera que de \$16,000 (£4,000), payables en trois versements égaux de cinq mille trois cent trente-trois piastres trente-trois centins et un tiers de centin (£1,333 6s. 8d.) le 1^{er} jour de chacun des mois d'août, octobre et décembre de la présente année (1863).

Le présent est de plus fait à la condition expresse qui suit, sans laquelle le présent contrat n'aurait pas été continué, savoir : que les dits entrepreneurs déduiront 10 pour cent du montant total de chaque compte pour remorquage d'un vaisseau ou autre embarcation, le dit compte étant classé d'accord avec le tarif ou la liste des prix ou autres charges, portées ou annexées au contrat ci-dessus mentionné.

Toutes ou aucune les clauses et conditions du dit contrat (du 8 juillet 1858) ou toute partie qui pourra être incompatible avec le présent, sont révoquées, rescindées et annulées ; et le présent est substitué à leur lieu et place, et se lira et sera interprété comme étant compris dans le dit contrat et en faisant partie, bien entendu que toutes les autres stipulations du dit contrat (du 8 juillet 1858) vaudront pour la présente année.

En foi de quoi les dites parties ont au présent apposé leurs sceings et sceaux, et le secrétaire des travaux publics l'a contresigné en double, les jour et an ci-dessus.

Signé par les entrepreneurs en présence de

(Signé,)	S. D. FOWLER,	(Signé,)	D. D. CALVIN, (L.S.)
"	C. G. OLIVER,	"	I. A. BRECK (L.S.)

Signé par le commissaire et le secrétaire des travaux publics, en présence de

(Signé,)	H. A. FISSIAULT,	(Signé,)	U. J. TESSIER,
"	J. F. N. BONNEVILLE,	"	T. TRUDEAU,
			Secrétaire.
			(L.S.)

OBSERVATION.—Les conditions énoncées dans le montant de MM. Calvin et Breck, datant du 8 juillet 1858, mentionnées dans le contrat actuel, sont les mêmes que celles énumérées dans leur premier contrat du 17 décembre 1855 ; copie duquel dernier contrat se trouve à la page 66 du rapport du commissaire des travaux publics, pour l'année finissant le 31 décembre 1855,

CAUTIONNEMENT.

SACHEZ tous par ces présentes que nous, John Fraser, de la cité de Kingston, négociant, et Angus Cameron du même lieu, écuyer, se sont solennellement engagés et obligés envers notre Souveraine Dame la Reine, ses héritiers et successeurs, en la somme pénale de dix mille piastres, argent courant du Canada, au paiement fidèle de laquelle somme nous et chacun de nous nous lions individuellement, nos et chacun de nos héritiers, exécuteurs et administrateurs, par les présentes. Scellé de nos sceaux et daté le 17e jour d'avril 1862.

CONSIDERANT qu'en vertu de certaines stipulations faites et passées le 17e jour d'avril, en l'année de Notre Seigneur 1863, entre MM. Calvin et Breck, entrepreneurs, de la première part, et Sa Majesté la Reine Victoria, représenté par l'honorable U. J. Tessier, commissaire des travaux publics du Canada, de la seconde part, les dits Calvin et Breck ont entrepris d'accomplir le remorquage des vaisseaux et autres embarcations entre Montréal Kingston et les ports intermédiaires, en la manière prescrite dans les conventions y arrêtées.

MAINTENANT LA CONDITION de cette obligation est que si les dits Calvin et Breck, leurs exécuteurs ou administrateurs, remplissent et accomplissent bien et fidèlement toutes et chacune les diverses conventions et stipulations qu'ils doivent remplir ou accomplir en la manière mentionnée au dit contrat, alors la présente obligation sera nulle et de nul effet, autrement elle sera et demeurera en pleine vigueur.

EN FOI DE QUOI les parties aux présentes y ont opposées leurs seings et sceaux les jour et an susdits.

(Signé,)

JOHN FRASER, (L.S.)

A. CAMERON, (L.S.)

Signé, scellé et délivré en présence de

(Signé,)

C. G. OLIVER,

S. D. FOWLER.



SAINT LAWRENCE CANAL.

Main table with columns for years 1856-1862 and rows for various articles (e.g., Flour, Wheat, Sugar) and tolls. Includes sub-totals for 'Total' and 'Vessels of all kinds, tons'.

* This item appears in the printed Trade Returns of 1859 as 306,972 Tons, owing to an error in the Returns from the Williamsburg Office, in which the number of feet, Board measure, was placed in the column of Tons, and inadvertently assumed to be tons. The correct total should be 306,972 as represented here, and the total given in subsequent comparative tables, viz: 612,768 was adopted as an approximation sufficiently correct for comparative purposes and involving the change of the initial figure only instead of the series.

(* Cet item est indiqué dans le rapport du commerce et de la navigation de 1859 au chiffre de 306,972 tonneaux; cette erreur provient du bureau de Williamsburg, où le nombre de pieds, mesure de la planche, était placé, par erreur, dans la colonne des tonneaux. Le total exact est celui qui est donné ici. On a pris 612,768 comme chiffre approximatif, et qui n'exige, dans les comparaisons, que le changement du premier chiffre).

FINANCE DEPARTMENT, Customs, Quebec, 18th April, 1868.

This Department is not in possession of the let-passes, which are the original data upon which the Returns are made. One of the monthly Returns is also missing. The yearly aggregate Return furnished by the Collector, is in accordance with the Trade Returns of the year. (Le département n'a pas les laissez-passer qui sont les données d'après lesquelles sont faits les tableaux. Un des rapports mensuels manque. Le total fourni par le percepteur est d'accord avec les tableaux du commerce.)

FINANCE DEPARTMENT, Quebec, May 6th, 1868.

R. S. M. BOUCHETTE, W. P. HOWLAND, Minister of Finance.

A RETURN IN DETAIL of the Upward and Downward Traffic on the Welland and St. Lawrence Canals during the last seven years, distinguishing the Upward Tonnage from the Downward, specifying the number of Vessels, and distinguishing the Tonnage and Tolls on the Welland and on the St. Lawrence Canal. (RENT détaillé du trafic, monté et descendu, sur les canaux Welland et du St. Laurent pendant les sept dernières années, indiquant séparément le tonnage, monté et descendu, specifying le nombre de navires et donnant séparément le tonnage et le montant des péages sur le canal Welland et sur celui du St. Laurent.)

WELLAND CANAL.

Table with columns for years (1856-1862) and tonnage types (Up, Down, Total). Rows list various articles such as Flour, Wheat, Corn, and other goods, along with their respective tonnage and toll amounts.

FINANCE DEPARTMENT, Customs, Quebec, 18th April, 1863.

R. S. M. BOUQUETTE.

REPONSE

A une Adresse de l'honorable Conseil Législatif, en date du 23 février 1863, demandant des renseignements sur les mesures prises par la commission du havre de Montréal pour le creusement de ce havre.

Par ordre.

J. O. BUREAU,

Secrétariat,

Secrétaire.

Québec, 24 avril 1863.

A M. ALEXANDER CLERK,

Secrétaire de la commission du havre de Montréal.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre ci-après mon rapport annuel sur les travaux faits dans le havre de Montréal, sous ma surveillance, durant l'année 1862.

Je diviserai, comme je l'ai fait précédemment, mes observations en chapitres sous les titres suivants : travaux exécutés, réparations, draguages et propositions d'améliorations.

TRAVAUX EXECUTES—PROLONGEMENT DE LA JETEE VICTORIA.

Cet ouvrage a été commencé en 1861 ; on a calé, cette année-là, une certaine étendue de la charpente ; le printemps dernier, on a continué, dès qu'on l'a pu faire, les travaux avec toute la vigueur possible, et on les a terminés cet automne, à l'exception de l'empierrement et des rigoles à la surface, devenus nécessaires par un changement fait au plan par ordre de la commission : celui de substituer le macadam au planchéage en épinette rouge.

Je ne pense pas que ce changement, dans une localité comme celle-ci, soit une amélioration, et je ne le trouve ni aussi convenable ni aussi économique que le planchéage, d'autant que le macadam peut être charié tout l'hiver par un fort courant, et qu'il demande beaucoup d'entretien et de réparations, au lieu que le planchéage durerait probablement dix à douze années sans réparations, serait propre et sec, ou du moins coûterait peu pour être tenu en bon état.

La jetée en aval devait avoir, selon le plan, 835 pieds de long ; mais à cause de la force croissante du courant à l'angle ou extrémité inférieure, j'ai recommandé de raccourcir de 100 pieds la longueur projetée par le plan primitif ; ma proposition a été adoptée, et la jetée a maintenant 735 pieds en aval de la jetée Victoria.

Par suite de l'échouage des glaçons sur les hauts-fonds extérieurs, situés en arrière de la nouvelle jetée, et sur les têtes de la *cage* submergée, une masse d'eau considérable a pénétré dans le bassin militaire, et s'est précipitée par dessus le coin de l'ancienne et de la nouvelle construction avec une force et une rapidité telles qu'elle a emporté une partie du sable qui forme le fond du bassin militaire, et l'a déposé à 200 et 300 pieds plus bas ; cet accident a enlevé la fondation de l'une des *cages* de la nouvelle jetée. On a retiré cette *cage* de l'eau, pour qu'elle ne gênât pas la navigation du bassin, et l'entrepreneur en a fait caler une autre à la place.

J'ai pris la précaution de faire déposer de grosses pierres et le gravier dragué dans l'ouverture affouillée par l'eau en cet endroit ; mais comme la vieille jetée est située bien plus bas que la nouvelle, l'eau inondera le quai cet hiver, et pourra bien agrandir l'excavation qu'elle a ouverte l'hiver dernier sur le bord ; car le bassin en cet endroit est très-peu profond, et la charpente de la vieille jetée n'a que 6 pieds sous l'eau.

La jetée nouvellement construite sera accessible à un nombre considérable de bâtiments de mer, et désencombrera notablement le champ d'évitée dans la partie supérieure du havre.

Par cette amélioration, la superficie totale de quai nouveau est de 2003 pieds; le coût total ne se monte jusqu'à présent qu'à \$81,341.64.

QUAI DU BAC A VAPEUR DE LONGUEUIL.

Ce quai a été bâti pour l'usage du bac à vapeur de Longueuil et pour le trafic qui se fait ou qui viendra à se faire dans cette section du havre. Il est à regretter toutefois qu'il n'ait été calé que dans 10 pieds d'eau, quand il est probable que cette partie du havre va devenir bientôt une localité très-importante, et qu'en outre la commission a adopté pour principe de ne pas permettre d'établir de quais dans moins de 20 pieds d'eau aux étiages d'été.

Ce quai est fini, à l'exception d'une portion du remblayage et des abords; ces derniers travaux seront terminés de bonne heure l'été prochain; quant au quai, il sera livré au trafic auquel il est destiné à l'ouverture de la navigation. Le coût total de cet ouvrage se monte jusqu'à présent à \$11,491.85.

Je puis ajouter que le droit de passage au fleuve ayant été mis en question, la commission a acquis ce droit moyennant la construction d'un mur de pierre sur la limite extérieure du chemin du côté de terre, au lieu de la clôture en bois projetée par le plan; le propriétaire a accepté ce mur de pierre pour équivalent de la chaussée et s'est engagé à le tenir en état de réparation.

QUAI DES COMMISSAIRES.

Ce quai est la continuation des levées en aval du quai militaire, et sert de dépôt pour les curages du havre et le lest des navires. La charpente est assise dans 20 pieds d'eau et remplie sur une longueur de 300 pieds; son élévation au-dessus de l'étiage est de 56 pouces. Il n'y a qu'à exhausser et à planchier cette partie du quai pour la rendre propre aux opérations maritimes l'année prochaine.

Les fondations pour la pose de la charpente ont été creusées au moyen d'une des machines à draguer de M. Brown, et avant de pouvoir rendre le quai entièrement accessible aux gros bâtiments de mer, il faudra creuser aussi le fond du côté extérieur.

Quoique cet approfondissement ne soit pas, à proprement parler, compris dans l'entreprisal du creusement du bassin militaire, néanmoins le marché pourvoit au cas où la commission pourrait désirer faire ce travail, qui sera exécuté au même prix que le draguage des autres parties du bassin militaire.

Les remblais en arrière de ce quai s'étendent plusieurs centaines de pieds plus bas que la jetée du front, et comme c'est là que l'on décharge tous les curages du havre et autres matériaux propres au remblayage, il sera nécessaire de continuer de ce côté la levée en charpente, pour empêcher le fleuve de reprendre ces terres.

Le coût total de ce quai, y compris le creusement des fondations, la charpente et le remblayage, s'élève à \$16,004.02.

JETÉE DU GRAND TRONC.

Cette jetée est demeurée durant plusieurs années dans un tel état de dégradation, surtout l'extrémité extérieure, qu'elle n'offrait guère une installation utile.

L'encombrement des navires ayant, cette année, nécessité l'emploi de chaque pied de quai disponible, on a cru devoir laisser tout le bassin du roi aux bâtiments océaniques, de sorte qu'il a fallu voir à placer ailleurs les bateaux de la compagnie du Richelieu qui font le service entre Québec et Montréal; on a donc ordonné dans ce but la mise en réparation de la jetée du grand tronç. La commission résolut d'augmenter de 30 pieds la longueur de cet ouvrage, en calant une cage dans 20 pieds d'eau, et de redresser le côté d'er bas (où se trouvait un enfoncement) de façon à rendre carré le front de la jetée; ces changements ont été faits; mais je regrette que l'on ait pas alors prolongé davantage la jetée dans le fleuve pour que les bâtiments qui y accostent ne gênent pas ceux placés

le long de la jetée Jacques-Cartier ; j'ai fait connaître à ce sujet mon opinion dans le temps.

Un bassin pour les bateaux a été construit à l'extrémité intérieure du bassin Jacques-Cartier. Cette installation était très-nécessaire depuis plusieurs années, car les petits bacs à vapeur ne possédaient aucune station sûre dans le havre. Cette difficulté n'existe plus aujourd'hui.

La réparation de la jetée du grand tronc et la construction du bassin pour les petits bateaux, ont coûté en tout \$12,884.71.

HALLE AU FRET.

On a édifié, cette année, pour la compagnie des paquebots océaniques de Montréal une halle au fret, couverte en tôle galvanisée, qui forme une toiture légère, durable et imperméable ; cette halle a 250 pieds de long sur 45 pieds de large. A la clôture de la navigation, cette année, on a construit une plate-forme qui exhausse de 2 pieds 3 pouces le niveau du quai, pour le protéger contre les grosses eaux du printemps ; cet exhaussement a été bâti solidement et les intervalles des pièces ont été remplis de terre glaise.

Le coût de la halle, la plate-forme comprise, se monte à \$4,984 32.

RÉPARATIONS.

Les réparations générales du havre ont été les mêmes que celles des autres années ; la principale étant le renouvellement du planchéage de la jetée Albert et du bassin du roi. Sur la première on a posé, au centre, des madriers d'épinette rouge de cinq à six pouces d'épaisseur, pour pouvoir résister au grand roulage allant au quai de l'île, et on s'est servi sur les côtés et tout le long du bassin du roi, de madriers d'épinette rouge de quatre pouces (posés sur traverses neuves). Cette partie du havre ne demandera pas de réparations importantes d'ici à plusieurs années, à moins qu'on ne fasse des améliorations aux quais du front, dont le planchéage, levé avec soin, pourrait dans ce cas servir encore.

L'eau, après l'ouverture de la navigation, a monté au-dessus des quais, et, quoiqu'il ne soit pas nécessaire de faire autant de plates-formes pour les navires que l'année dernière, j'ai suggéré, (mais on n'a pas adopté ma proposition) d'exhausser les nouvelles constructions d'un pied et demi à deux pieds au-dessus du niveau actuel des quais, vu que ce changement serait fort avantageux à la classe de navires qui viennent aujourd'hui à Montréal, lesquels sont bien plus gros que ceux qui fréquentaient ce port avant qu'on ait fait les améliorations actuelles.

ECLAIRAGE DES QUAIS.

Le havre cette année a été, comme les autres années, éclairé à l'huile de charbon, et le résultat accuse une diminution de la dépense plus importante encore que celle qui a été effectuée l'année dernière. Ce mode d'éclairage est excellent. Il y a eu 22 lampes employées pendant toute la saison ; trois lampes supplémentaires ont été posées dans l'automne sur la jetée Victoria et on en a établi plusieurs autres, qui n'ont pas été allumées. La dépense totale de ce mode d'éclairage en 1862, y compris la pose et le déplacement des lampes, l'allumage et le nettoyage, ainsi que la consommation de mèches, d'huile, etc., mais non le coût des poteaux de lampes et les lampes, s'est élevé à \$253.11.

Montant total du compte des réparations faites dans le havre suivant les livres du secrétaire \$15,728 14

Halle pour Edmonstone, Allan et Cie.....	\$4,984 32
Planchéage neuf de la jetée Albert et du bassin du roi.	3,787 89
Construction de plates-formes en temps de hautes eaux.	157 88
Eclairage du havre, les poteaux de lampes compris.....	325 11
Réparation des rampes.....	492 50

\$9,747 70

Pierre restée de l'année dernière..... 857 60

————— \$10,605 30

Coût total des réparations (proprement dites) du havre..... 5,122 84

DRAGUAGES.

Par suite de la crue qu'il y a eu à Sorel, le printemps dernier, la flottille de bateaux dragueurs est arrivée dans le havre plus tard que les années précédentes; et, comme les avaries qu'ils avaient éprouvées étaient graves, ils ont commencé à fonctionner près d'un mois après l'époque ordinaire.

CURE-MÔLE.

Le cure-môle est arrivé à Montréal le 26 mai, et lorsqu'il a été équipé il est allé, le 31 mai, fonctionner dans le bassin Bonsecours, près du côté supérieur de la jetée Victoria, où l'eau était très-peu profonde. Il a été occupé en cet endroit jusqu'au 6 juin, que s'est rompue la pièce en fonte au fond de la grue; le bateau a dû être envoyé au dock pour être réparé, et y est resté jusqu'au 14 juin; ensuite on l'a employé pour nettoyer les fondations des cages de la jetée Victoria; après quoi il a été creuser le bassin Elgin et curer l'entrée de la crique qui se décharge dans le bassin, où il a fonctionné jusqu'à ce qu'on ait trouvé qu'il gênait la navigation. Alors on l'a établi dans le bassin du prince, pour creuser certains points qui restaient à approfondir dans cette partie du havre.

Le 15 septembre, on a passé ce cure-môle à la corporation de ville pour enlever certains amoncellements qui obstruaient l'embouchure des ouvrages hydrauliques de Montréal; il a été occupé à ce travail jusqu'au 20 octobre, que, revenu au port, il a été placé dans le bassin du roi, qu'on voulait rendre aussi propre que possible aux bâtiments de mer pour le printemps suivant: c'est alors qu'on a proposé d'installer les bateaux à vapeur de Québec à la jetée du Grand Tronc.

Après que le mouvement du port a été un peu diminué, on a placé le cure-môle dans le bassin du prince, pour l'approfondir sur certains points, ce qu'on n'avait pu faire lorsque le havre était rempli de navires. Il y a été employé jusqu'au 3 décembre, qu'on l'a dégrégé et préparé pour l'hivernage.

Il a enlevé, dans le cours de la saison, 11,210 yards cubes, comme l'indique en détail "l'état annuel du draguage."

BATEAU-DRAGUEUR NO. 1.

Ce bateau est arrivé le 30 mai dans le port; après l'avoir muni d'ancre, (il avait perdu les siennes dans la crue) on l'a établi près de l'embouchure du canal de Lachine pour achever l'élargissement du chenal: 300 pieds de large et 18 pieds de fond. Ce travail l'a occupé du 3 juin au 13 août: ensuite on l'a mis à l'extrémité inférieure du bassin du prince et de la jetée du Grand Tronc, pour y opérer des déblais. Il y est resté jusqu'au 30 septembre, que la commission a ordonné la mise en réparation de la jetée du Grand Tronc pour l'usage des bateaux de la compagnie de bateaux à vapeur du Richelieu. Il a été alors placé à l'extrémité inférieure de la jetée Victoria pour creuser un endroit peu profond; puis il a dragué le long du côté extérieur de la jetée. Cela l'a occupé jusqu'au 3 décembre. C'est alors que j'ai ordonné de le préparer pour l'hivernage à cause de la gelée.

Ce bateau a dragué, dans la saison, 15,465 yards cubes de matériaux.

BATEAU-DRAGUEUR NO. 4.

Le bateau-dragueur No. 4 a été amené à la remorque dans le havre le 28 mai; il a été employé, durant toute la saison, à élargir le chenal de 200 à 300 pieds, et à le creuser jusqu'à 18 pieds de fond en amont de la jetée Victoria et à 20 pieds en aval. Le 2 juin, ce dragueur a commencé à creuser vis-à-vis la jetée Jacques-Cartier, et a continué à opérer par section jusqu'au 24 octobre, que la drague ayant saisi les jas d'une vieille ancre perdue, celle-ci s'embarrassa si bien dans la chaîne du godet, qu'en faisant des efforts pour relever l'appareil, on a rompu l'arbre, et la machine s'est brisée. Après avoir été en réparation jusqu'au 25 novembre, ce bateau a continué ensuite à draguer jusqu'au 2 décembre; puis on l'a mis en état d'hivernage.

Cette drague a enlevé, durant la saison, 12,210 yards cubes de curages; en outre, les deux bateaux Nos. 1 et 4 ont extrait une grande quantité de cailloux, ce qui les a occupés pendant un temps considérable.

Pour ce travail, la machine à lever les pierres est d'une grande utilité; car les pierres

sont souvent trop grosses pour pouvoir être retirées par le puits du dragueur : dans ce cas, la machine est placée le long du bord de ce bateau, au-dessus des roches, et mise en action par l'équipage du dragueur, qui ne peut avancer que lorsque les roches sont enlevées.

Il y a une autre cause de retard, c'est le manque de bateaux plats suffisants pour chaque bateau dragueur. L'année dernière, on fit construire un bateau plat pour le dragueur No. 4, qui allait ainsi en avoir trois ; mais par suite de l'inondation du printemps dernier, un d'eux n'a pu servir que tard dans la saison, ce qui a réduit le travail du bateau-dragueur à ce qu'il était auparavant. Les curages ont été déposés à la pelle sur le bord de la rivière, en aval du quai militaire, et, à cause de la nature des matériaux dragués, il a été presque impossible de placer à bord de ces bateaux plats assez de manœuvres pour les vider aussi vite qu'ils étaient quelquefois remplis ; de là de nouveaux retards et pertes de temps.

Le déchargement des bateaux plats a été donné à entreprise avec publicité et concurrence ; mais trois entrepreneurs, après avoir essayé d'exécuter l'ouvrage, ont abandonné la partie, et la nécessité de les pousser sans cesse a fait perdre beaucoup de temps. En ayant quelques autres bateaux plats on gagnerait du temps, et les dragues seraient moins sujettes à rester dans l'inaction.

Comme il n'y a qu'une seule allée à Montréal pour tous les bateaux dragueurs, lorsque ceux-ci opèrent sur un fond de médiocre consistance, elle ne peut répondre à tous les besoins. Dans la dernière saison, toutefois, j'ai été autorisé à affréter le vapeur "Minerva" pour aider occasionnellement le vapeur "Montréal."

Lorsqu'on a eu donné à M. Brown le remplissage du quai du bac de Longueuil à exécuter, il ne m'a plus été possible de faire usage de la *Minerva*, qui avait même trop à faire pour transporter les matériaux dragués du bassin militaire audit quai.

Le chenal d'un bout à l'autre du havre est maintenant large de 300 pieds au moins et profond de 18 pieds, excepté sur un point, en face de la jetée Victoria, lequel est teinté en vert sur le plan ci-joint (non imprimé), où la drague No. 4 a été occupée jusqu'à la clôture de la navigation, l'automne dernier.

Après qu'on a eu extrait la couche de tuf dans le chenal du havre, j'ai découvert que le courant avait creusé en quelques endroits le sable sous-jacent à une profondeur de trente-six pieds ; je n'ai pu découvrir nulle part dans le chenal de lais de ce sable, et je pense qu'il a été charrié en eau profonde dans le courant de Sainte-Marie ; je n'ai pas cru, en conséquence, utile de continuer l'approfondissement de 20 pieds par le moyen de dragueurs ; je vais laisser le courant faire l'ouvrage ; mais je verrai à faire creuser à temps les restes d'exhaussements jusqu'à une profondeur de 20 pieds d'eau, aussitôt qu'on aura fait disparaître les autres obstacles qui obstruent le trajet entre Montréal et Québec.

Outre les draguages exécutés cette année avec le matériel de la commission du havre, il en a été fait de considérables à forfait par M. John Brown, entrepreneur.

Ce monsieur, sur la demande de la commission, qui s'était adressée à lui, fit une soumission pour quelque draguage, et elle fut acceptée. Le résultat de ce marché a été des plus avantageux à la commission ; car il lui a permis d'exécuter des travaux et d'opérer dans le havre des installations qu'elle était tout-à-fait hors d'état de faire avec le matériel ordinairement à sa disposition ; d'un autre côté, la différence du coût est extrêmement importante, tant il est inférieur à la dépense que la commission aurait encourue en se servant de ses bateaux.

Les cure-môle de M. Brown sont particulièrement propres au sous-sol du havre de Montréal, formé de sable noir sur lequel repose une couche de tuf et de cailloux, qu'il est difficile et dispendieux de creuser par le moyen de dragues à godets.

Il est évident, d'après l'état ci-annexé, que le cure-môle convient mieux pour creuser les bassins que nos grosses dragues, et ce fait est encore corroboré par les anciens rapports de l'ingénieur du havre. Dans cette conviction, j'ai recommandé, dans mon rapport annuel de 1860, de faire construire un cure-môle plus grand que celui que nous possédons, lequel n'a été fait que pour opérer dans 12 à 14 pieds d'eau au plus, bien que la nécessité m'ait obligé quelquefois de le faire opérer dans une profondeur de 20 à 27 pieds.

Le marché conclu avec M. Brown comprend le transport des curages aussi bien que le draguage, et lorsque l'on compare le prix de trente-huit cents que ce marché lui donne par yard cube, mesuré d'après la coupe (non imprimée), avec le coût du draguage exé

cuté par les dragues du havre (le cubage fait sur les bateaux plats est indiqué dans l'état ci-annexé), auquel il faut ajouter les frais de déchargement, on n'a plus de doute que l'avantage que la commission a eu à donner ces travaux à l'entreprise n'ait été extrêmement important au point de vue de l'amélioration prompte et économique du havre et de l'augmentation des installations.

L'introduction de ces puissantes machines dans nos travaux a jeté dans l'ombre nos grosses dragues du havre; et si l'on se procurait des cure-môle capables d'opérer dans les courants forts, on ferait sagement de mettre entièrement de côté les grosses dragues dont on se sert aujourd'hui. Je suggère donc de faire exécuter par entreprise tous les creusages nécessaires dans les bassins, à cause de la différence de prix entre les travaux effectués à forfait et ceux faits par le moyen des dragues du havre.

En dressant mes états de draguage, cette année, j'ai dû ajouter une nouvelle colonne pour le coût des draguages, comprenant les frais de l'équipement de printemps de nos bateaux à Sorel; une autre colonne contient les frais d'opérations de chaque bateau. Mon motif, en ajoutant la colonne dont je viens de parler, est que je ne trouve pas que les montants mis au compte des différents bateaux de la flottille du havre aient été bien répartis par le surintendant à Sorel; et comme je n'ai pas les moyens de les corriger, je me trouve obligé de soumettre mon état sous cette forme.

Je sais que la crue de ce printemps a causé de très grandes avaries à une partie de la flottille; néanmoins, les comptes au débit du havre contiennent des dépenses qui, selon moi, ne doivent pas être à sa charge. Je citerai un cas: celui de la barque à charbon *Whitney*, appartenant au matériel du havre. Ce petit bâtiment a coûté \$1,400 en 1857, et, le printemps dernier, je l'ai trouvé débité d'un compte considérable par suite des circonstances suivantes: dans la crue arrivée à Sorel le printemps dernier, il coula à fond; il portait alors quelques chaînes appartenant à la flottille du lac St. Pierre; le relèvement et la réparation de cette barque coûtèrent \$1,300 70, qui sont portés en compte contre le havre. Il me semble que le bâtiment auquel appartenaient les chaînes devait supporter une partie des frais ci-haut. En général, les comptes auraient pu être réduits de beaucoup, si l'on avait acheté les matériaux pour réparer les bateaux sur le marché le plus favorable.

Le tableau ci-après démontrera que les deux cure-môle de M. Brown font beaucoup plus d'ouvrage que les trois dragues qui appartiennent à la commission du havre.

Les cure-môle ont commencé tard: le premier fut mis en activité le 1^{er} juillet, l'autre ne le fut que le 8 août; ils furent même quelque temps employés à la journée à nettoyer autour des nouveaux ouvrages et là où les grosses dragues ne pouvaient être installées: ces deux cure-môle ont extrait 44,403 yards cubes de matériaux, mesurés sur la coupe de l'excavation, conformément au marché, et les ont déposés sur la jetée Victoria et autres ouvrages en construction, moyennant le prix de 38 cents par yard cube. Les dragues du havre ont extrait pendant la saison entière 38,885 yards cubes, mesurés sur les bateaux plats, qui ont coûté, avec les frais d'opération et ceux de réparation à Sorel, 69 cents l'yard en moyenne; auxquels il faut ajouter de 7 à 10 cents par yard pour le déchargement des curages sur les nouvelles constructions.

Afin de faire voir l'avantage qu'on gagne à donner le draguage à entreprise, je grouperai les chiffres ci-dessus de manière à les rendre plus intelligibles.

Dépense totale relative aux dragues du havre (y compris le coût des réparations de printemps à Sorel en 1862) et montant des yards cubes de matériaux dragués dans le havre et le chenal, avec le coût du pied cube.

	Yards cubes extraits.	Coût total.	Coût moyen de l'yard.	Supplément pour déchargement.	Total.
Dragues du havre.....	38,885	\$26,485.96	69 cents.	10 cents.	99 cents.
Dragues de Brown.....	44,403	16,873.14	38 cents.	.....	38 cents.

D'après ce tableau, il est évident que la méthode adoptée par la commission de faire exécuter cet ouvrage par entreprise, est très-avantageuse.

Le plan annexé à ce rapport indique les principaux points sur lesquels les dragues ont été installées dans l'année. Ayant expliqué le plus clairement possible les opérations de 1862, je demande la permission de faire quelques propositions par rapport au genre d'améliorations qui, selon moi, sont le plus nécessaires au perfectionnement du havre en 1863.

Conformément au plan arrêté par la commission du havre, je suggérerais de déposer les curages, comme l'année dernière, en aval du quai militaire ; et, pour empêcher l'eau de les entraîner dans le fleuve, il faudra continuer le quai du front d'après le système de construction suivi l'année dernière, c'est-à-dire en faire un lieu de délestage pour les navires et un quai temporaire pour le bois de chauffage ou de construction, qu'on pourra toujours compléter pour les bâtiments de mer, vu que la charpente sera noyée dans 20 pieds d'eau.

Ce lieu de déchargement constituera une addition importante au havre ; la surface créée pourra être utilisée pour les chemins de fer et d'autres objets, et l'étendue additionnelle de quai du nécessaire cette année pour retenir et protéger les draguages et autres matériaux sera à peu près de 800 à 1000 pieds, qui, au prix de l'année dernière (\$22 le pied), feront pour 1000 pieds \$22,000.

Il serait donc à propos de construire une jetée vers l'endroit indiqué sur le plan qui accompagne ce rapport, laquelle aura l'effet de rendre l'eau parfaitement calme de l'extrémité extérieure de la jetée proposée à l'extrémité de la jetée Victoria, et plusieurs centaines de pieds au-dessous de la jetée proposée. On a objecté à la construction de jetées sur le front du fleuve, parce qu'on a cru qu'en rétrécissant ainsi sa largeur on augmenterait le courant ; ces objections ne sont que théoriques et me rappellent les remarques qui ont été faites au sujet du creusement du chenal à une profondeur de trois ou quatre pieds dans les bas-fonds du lac St. Pierre, ce qui devait, disait-on, avoir l'effet de faire baisser d'autant le niveau de l'eau dans le havre de Montréal. Je ne pense donc pas que les jetées proposées puissent exercer d'effet sur le courant à 100 pieds de leur extrémité ; le chenal actuel de la navigation est de 600 à 800 pieds, et il n'y a pas de différence dans le courant.

Il est d'une grande importance pour le commerce de la ville et du pays que le Grand Tronc prolonge ses lisses jusqu'au havre, et on doit beaucoup regretter que les rivalités locales aient jusqu'ici empêché la réalisation des différents projets qui ont été proposés. Les lisses une fois posées dans le havre, je pense que les intéressés ne tarderaient pas à exécuter tous les autres travaux, tels que hangars pour les grains et autres marchandises. Comme la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer choisit actuellement pour terminus le dépôt du chemin de fer de Lachine, je crois que le plan proposé par M. Shanly pour relier la voie au havre est aujourd'hui le plus facile à réaliser, tant sous le rapport des frais que sous celui des commodités à créer ; lequel est de suivre la rue des commissaires, la rue William, et de traverser la rue des inspecteurs pour atteindre le dépôt actuel.

Il existe dans la partie supérieure du havre une difficulté qu'on a souvent opposée au prolongement des lisses sur nos quais, et qu'on devrait, sui ant moi, s'empresser de faire disparaître.

De la jetée Nelson au bassin du roi, les quais actuels sont trop étroits pour permettre d'établir des communications convenables de chemin de fer, et je propose de rendre sans retard cette portion du havre propre à cet objet.

Bien qu'on puisse faire durer encore plusieurs années les anciennes levées, elles sont tellement minées dans plusieurs endroits qu'il serait dangereux d'y déposer de grands poids de marchandises ; pour faire disparaître cet obstacle à l'établissement de la voie ferrée, je propose qu'on élargisse tous les anciens quais de l'extrémité inférieure du bassin du roi à la jetée Nelson, de manière que dans leur partie la plus étroite ils aient de 80 à 90 pieds à partir du mur de revêtement. Cette largeur donnerait suffisamment d'espace pour une voie double et les besoins du commerce.

Comme tous les bassins, de celui du roi au bassin Sydenham inclusivement, ont besoin d'être approfondis pour répondre à la moyenne du tirant d'eau des vaisseaux qui fréquentent ce port, il serait à propos de faire simultanément le draguage et les quais, en ne travaillant qu'à un seul bassin à la fois, afin de gêner le moins possible la navigation.

Je soumets ici des estimations pour chaque bassin et recommande que le draguage et les quais soient donnés à l'entreprise et que tous les ouvrages de charpente soient posés à une profondeur de vingt pieds d'eau.

ESTIMATION du coût du draguage et des quais aux bassins ci-dessous dans le havre de Montréal.

BASSIN DU ROI.

Charpente et remplissage.....	\$15,500 00	
Chaussée et rigoles	1,000 00	
Draguer à une profondeur de 20 pieds, 11,000 yards à 50 cents...	5,500 00	
Dépenses imprévues.....	2,200 00	
		\$24,200 00

BASSIN ELGIN.

Charpente et remplissage.....	8,370 00	
Chaussée et rigoles.....	650 00	
Draguer à une profondeur de 20 pieds, 6,547 yards à 50 cents ...	3,273 50	
Dépenses imprévues.....	1,229 85	
		13,522 85

BASSIN METCALF.

Charpente et remplissage	7,853 00	
Chaussée et rigoles.....	600 00	
Draguer à une profondeur de 20 pieds, 7,167 yards à 50 cents ...	3,533 50	
Dépenses imprévues.....	1,203 65	
		13,240 15

BASSIN SYDENHAM.

Charpente et remplissage.....	5,289 00	
Chaussée et rigoles	500 00	
Draguer à une profondeur de 20 pieds, 7,920 yards à 50 cents....	3,960 00	
Dépenses imprévues.....	974 90	
		10,723 93

Coût total des quatre bassins \$61,686 90

Je propose qu'on installe au commencement de la navigation, le printemps prochain, la drague No. 4 à l'endroit où elle a cessé d'opérer l'automne dernier, afin de porter à 300 pieds l'élargissement, et à 18 pieds la profondeur du chenal à la jetée Victoria; cela fait, ce bateau et le No. 1 seraient employés à creuser les endroits peu profonds qui se trouvent de ce côté-ci du chenal.

L'absence de communication par chemin de fer à nos quais et d'améliorations que nécessitent le chargement, le déchargement et le hangarage des marchandises, est à mon avis la cause qui empêche Montréal d'être l'un des grands ports à céréales de ce continent. Il est donc à désirer que l'on fasse tous les efforts possibles pour amener la voie ferrée du Grand-Tronc le long de nos quais; ce point réalisé, l'entreprise individuelle créera de suite les autres améliorations nécessaires.

J'ai, dans une occasion précédente, parlé de la construction de hangars à grain sur les quais ou sur la rue des Commissaires et en face du fleuve, et il serait à désirer que les citoyens de Montréal missent une fois de côté les rivalités locales pour se réunir comme un seul homme et prendre la résolution d'avoir sans retard un système complet de voie ferrée d'un bout du havre à l'autre, qui relierait en un point commun la navigation d'outre-mer et de l'intérieur avec les divers chemins de fer du pays.

En soumettant le rapport qui précède à la considération et pour l'instruction de la commission,

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

ROBERT FORSYTH,
Ingénieur de la commission du havre.

Bureau de la commission du havre,
Montréal, 31 décembre 1862.

ÉTAT indiquant la quantité, le lieu et le coût des draguages dans le havre de Montréal, pendant la saison de 1862 :—

DATE.	Jours d'ouvrage.	Bateaux remplis.	Yards par bateau.	Yards cubes dragués.	Yards par jour.	Coût par verges sans l'équipement du printemps.	Coût total sans l'équipement du printemps.	Coût par verge avec l'équipement du printemps.	Coût total avec l'équipement du printemps.	LIEU.
Drague No. 1.*										
Juin 3 à août 15....	62	.....	.....	6085	98	cts. 36	\$ 2208 44	cts. 62	\$ 3773 32	Chenal près du canal.
Août 15 à sept. 10...	25	200	20	4060	160	22½	900 50	38	1521 90	Bassin du Prince.
Sept. 10 à sept. 30..	19	95	20	1900	100	35	876 78	61	1156 54	Extrémité jetée du G. T.
Sept. 30 à déc. 3....	54	152	....	3480	64	55	1913 82	94	3286 02	Extram. jetée Normand.
	160	.....	.....	15435	105	37	\$5699 54	64cts.	\$ 9737 58	
Drague No. 4.†										
Juin 2 à juillet 16...	40	130	...	4890	122	cts. 41	\$ 2034 00	cts. 71	\$ 3474 40	Chenal en amont jetée [Vic.
Juillet 16 à déc. 2...	95	183	40	7320	77	66	4830 69	\$ 1 12	8252 53	En aval jetée Vic.
Oct. 2 à nov. 25....	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Avariée.
	160	.....	.....	12210	100	53½	\$6864 69	91½	\$11726 93	
Cure-mole.‡										
Mai 31 à juin 6....	5	44	15	660	132	cts. 18	\$ 118 50	30	\$ 202 50	Bassin Bonsecours.
Juin 6 à juin 14....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Avariée. [jetée.
Juin 14 à juillet 8....	21	107	15	1605	76	31	497 70	54	867 30	Fondations nouvelle
Juillet 8 à sept. 10...	54	383	15	5745	106	22	1279 80	38	2187 00	Bassin Elgin.
Sept 10 à sept. 15..	4	12	15	180	45	52	94 80	90	162 00	Bassin du Prince.
Sept. 15 à oct. 20....	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Loué à la corporation.
Oct. 20 à nov. 26 ...	33	167	.....	2525	76	31	782 50	52	1320 15	Bassin du Roi.
Nov. 26 à déc. 3....	7	33	15	495	76	33	165 90	57	283 50	Bassin du Prince.
	160	.....	.....	11210	85	31	2939 20	53	5022 45	

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
Montréal, 22 avril 1863.

MONSIEUR,—En obéissance à l'ordre transmis par votre entremise en date du 24 février dernier, demandant que certains renseignements sur les mesures prises par la commission du havre pour le creusement du havre de Montréal soient communiqués à l'honorable Conseil Législatif, j'ai reçu instruction de vous adresser :

1°—Copie d'un contrat passé avec M. John Brown pour le creusement du Bassin Militaire; c'est le seul contrat passé par la commission pour le creusement de quelque partie du havre ;

2°—Un état indiquant les travaux faits et à faire par cet entrepreneur.

3°—Les renseignements demandés sous ce chef se trouvent dans l'état ci-dessus et dans le plan qui accompagne le contrat.

4°—La commission n'a pas publié d'annonces demandant des soumissions pour le draguage. Le contrat a été adjugé à M. Brown par résolution adoptée à une assemblée de la commission.

5°—Il n'y a pas de "surintendant" des travaux du havre. Ces travaux sont exécutés sous la surveillance et d'après les instructions de l'ingénieur du havre.

6°—Ci-jointe est une copie du "rapport" de l'ingénieur du havre pour 1862.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER CLERK, Secrétaire.

A l'honorable secrétaire provincial, Québec.

*Frais d'opération par jour sans l'équipement du printemps, \$35.62; avec l'équipement du printemps, \$60.86.

†Frais d'opération par jour sans l'équipement du printemps, \$50.85; avec l'équipement du printemps, \$86.86.

‡Frais d'opération par jour sans l'équipement du printemps, \$23.70; avec l'équipement du printemps, \$40.50.

MÉMOIRE sur le contrat passé entre les Commissaires du Havre de Montréal et M. John Brown pour donner au Bassin Militaire une profondeur de vingt pieds d'eau dans les basses eaux.

Excavation pour donner au Bassin Militaire une profondeur de 20 pieds aux eaux d'étiage d'été, savoir:—17 pieds au busc de l'écluse inférieure du canal Lachine—103, 353 yards cubes à 38 cts.....	\$39,274.14
Travaux exécutés par M. Brown pendant la saison de 1862, 31,485, yards à 38 cents	\$11,964.30
Moins 10 pour cent, retenus par les commissaires	1,196.43
	<hr/>
	\$10,767.87
	<hr/>
	\$28,506.27

M. Brown a de plus fait, pour les fondations du quai des commissaires, 12,918 yards cubes d'excavation à 38 cents... \$4,908.84

Bureau du Havre,
Montréal, 14 avril 1863.

ROBERT. FORSYTH,
Ingénieur de la C. H.

Aujourd'hui, le dixième jour de janvier en l'an de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-deux, par devant nous, notaires publics soussignés, dûment commissionnés et assermentés dans et pour cette partie de la province du Canada ci-devant province du Bas-Canada, résidant en la cité de Montréal dans la dite province; sont comparus en personne M. John Brown, du village de Thorold, dans le comté de Welland, Haut-Canada, entrepreneur, d'une part, et les commissaires du havre de Montréal, corporation et corps politique, agissant et représentés aux présentes par Hannibal Hodge Whitney, de la cité de Montréal, écuyer, président de la commission du havre de Montréal; et dûment autorisé pour toutes et chacune les fins des présentes, ainsi qu'il le déclare. Lesquelles dites parties ont déclaré à nous, dits notaires, être convenues et avoir stipulé entre elles comme suit, savoir: Le dit John Brown, moyennant et sous les conditions et stipulations ci-après énoncées se charge, promet et s'oblige de faire exécuter et accomplir tout le draguage de cette partie du dit havre de Montréal, en aval de la jetée Victoria, et marqué d'A à B sur le plan à dresser, le quel plan (non imprimé,) fera partie du présent contrat, comprenant tout le draguage à exécuter de l'extrémité de la jetée projetée jusqu'en eau profonde, aussi les excavations nécessaires dans les dites limites pour les fondations des cages en charpente suivant que les commissaires du havre de Montréal ordonneront de temps à autre l'exécution des dits travaux. Et à cet effet, le dit entrepreneur devra et s'engage à trouver et fournir tous matériaux, outillage, machines, main-d'œuvre, instruments, voitures, etc., et le nombre suffisant de mécaniciens et ouvriers et toutes choses nécessaires et voulues pour l'exécution et l'achèvement des dits travaux entrepris et toutes matières et choses y nécessaires. Tous les dits draguages devront être faits à une profondeur de vingt pieds au-dessous du niveau des plus basses eaux, lequel point ils seront supposés avoir atteint lorsqu'il n'y aura que dix-sept pieds d'eau au busc de l'écluse inférieure du canal Lachine.

Les dits draguages seront commencés aux endroits qu'indiqueront les dits commissaires du havre de Montréal qui pourront aussi, pendant l'exécution du présent contrat, ordonner que le draguage se fasse à toute autre partie du havre dans les dites limites, suivant qu'ils le croiront à propos dans l'intérêt soit des dits travaux ou de la navigation, ou pour toute autre cause.

Les matériaux dragués seront déposés sur et en aval de la jetée Victoria, suivant les instructions des dits commissaires, et le dit entrepreneur s'oblige par les présentes de déposer les dits matériaux aux endroits qui lui seront indiqués et de les niveler au niveau que désignera l'ingénieur des dits commissaires.

Les dits travaux seront immédiatement commencés à l'ouverture de la navigation de la présente année (1862) et seront achevés et terminés à l'entière approbation des dits commissaires à la clôture de la navigation de la présente année (1862), sous une pénalité de vingt piastres par chaque jour de navigation ouverte après ce temps, jusqu'à entier et parfait achèvement des dits travaux entrepris, laquelle somme de vingt piastres par jour sera payée aux dits commissaires ou retenue par eux en liquidation des dommages à con-

tater et non sous forme de pénalité pour chaque jour de navigation ouverte après le temps fixé et prescrit pour l'achèvement du dit contrat. Le présent contrat est ainsi fait par le dit entrepreneur pour et moyennant la somme de trente-huit cents par yard cube pour draguage et déchargement des matériaux dragués, laquelle somme les dits commissaires du havre de Montréal, représentés comme susdit, promettent et s'obligent bien et fidèlement payer ou faire payer au dit John Brown par paiements mensuels d'après l'estimation de l'ingénieur des dits commissaires, moins dix pour cent sur telles estimations que retiendront les dits commissaires à titre de garantie pour la due et fidèle exécution du présent contrat, et qui seront payés lors de l'estimation finale de l'ingénieur des dits commissaires. Il est de plus convenu et entendu que les dits commissaires du havre de Montréal ne se portent pas responsables des retards et empêchements que pourra faire éprouver au dit entrepreneur la navigation du port ou toute autre cause; mais toute facilité raisonnable lui sera donnée pour exécuter et compléter les dits travaux avec célérité et économie. Et il est de plus convenu que le plan ci-dessus mentionné sera censé par les parties aux présentes donner la configuration exacte du fond de cette partie du fleuve qui doit être draguée comme susdit, lors du commencement de la mise à exécution du présent contrat, et il en sera dressé un autre plan lors de l'achèvement des travaux; les sections seront convenablement calculées, les excavations payées par yard cube et mesurées sur les plans; les dits deux plans se référeront au point plus haut indiqué, savoir: le busc de l'écluse inférieure du canal Lachine. On ne paiera ni on n'admettra d'ouvrage extra ou additionnel sans un ordre écrit de l'ingénieur des dits commissaires, et pour tous les travaux qu'on pourra faire faire en aval du quai militaire actuel, on accordera un délai additionnel à raison d'un jour pour chaque cent cinquante yards cubes par chaque bateau-dragueur.

Si le dit entrepreneur refuse de pousser les dits travaux avec la diligence nécessaire pour les compléter au temps fixé, les dits commissaires pourront prendre en mains les dits travaux et les terminer aux frais de l'entrepreneur, et ce qu'ils dépenseront en ce faisant en sus et au-delà du prix stipulé au présent contrat sera recouvré par les voies de droit, s'il y a lieu.

L'entrepreneur ne souslouera pas le présent contrat ni aucune partie d'icelui, sans le consentement par écrit des dits commissaires du havre. S'il s'élève quelque différence d'opinion sur l'interprétation à donner à quelque une des clauses du présent contrat, l'ingénieur des commissaires du havre prononcera et son opinion et décision liera les deux parties.

Tout avis qu'il sera nécessaire de signifier au dit entrepreneur, au sujet des dits travaux, pourra lui être adressé à son domicile ou être laissé au bureau de poste de Montréal; et tout écrit ainsi adressé et laissé au bureau de poste sera censé avoir été légalement signifié au dit entrepreneur. Et il est par les présentes convenu et entendu entre les dites parties qu'aucune des clauses du présent contrat ne sera censé comminatoire; mais au contraire elles seront, et surtout celle relative à la pénalité qu'encourra l'entrepreneur s'il fait défaut dans l'achèvement des travaux, strictement exécutées et elles sont de rigueur comme exprimant l'intention et la volonté bien arrêtée des parties, sans quoi les présentes n'eussent pas été passées. Et pour l'exécution des présentes les parties ont fait élection de domicile à leurs demeures ordinaires ci-haut mentionnées; auquel endroit etc.

Fait et passé en la cité de Montréal, au bureau de James Stewart Hunter, l'un de nous dits notaires, les jours, mois et an en premier lieu nommés et signé par le dit John Brown, Hannibal Hodge Whitney, en sa qualité de président, et contresigné par Alexander Clerk, Ecuier, secrétaire de la dite commission du havre de Montréal, avec et en présence de nous dits notaires, l'un de nous ayant d'abord dûment fait lecture aux dites parties des présentes portant le numéro six mille six cent trente.

(Signé),

JOHN BROWN,
H. H. WHITNEY,
Prés. Commission du Havre.
ALEX. CLERK,
Secrétaire.

(Signé) R. BEAUFIELD, N. P.
" J. S. HUNTER, N. P.

Pour copie conforme de l'original resté en dépôt à mon bureau.

J. S. HUNTER, N. P.

(No. 105.)

R É P O N S E

A une adresse de l'honorable Conseil Législatif en date du 17 avril 1863 demandant certains renseignements sur les terres de la Seigneurie du Sault St. Louis.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat
4 mai 1863.

[Conformément à la recommandation du comité conjoint des impressions, ce rapport n'est pas imprimé.]

RÉPONSE

A une Adresse de l'honorable Conseil Législatif, en date du 2 mars 1863, demandant copie du rapport de la commission d'enquête sur le bureau de poste de Montréal.

Par ordre,

J. O. BUREAU,
Secrétaire.

Secrétariat,
20 avril 1863.

Copie.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
QUÉBEC, 27 août 1862.

MONSIEUR,—Des plaintes de diverses natures m'ayant été faites sur l'existence de graves irrégularités et de pratiques repréhensibles dans l'administration et le service du bureau de poste de Montréal, j'ai résolu de faire une enquête spéciale qui puisse me mettre à même de juger de la véracité de ces imputations, et, si elles se trouvaient exactes, d'appliquer le remède exigé par les circonstances.

Comme j'ai grande confiance en votre intégrité et en votre capacité, et qu'à cause de ces qualités jointes à votre expérience pratique, je vous crois propre de toute manière à remplir cette fonction, je vous ai choisi pour faire une enquête qui puisse me mettre en état de juger de l'exactitude ou de l'inexactitude des imputations, et d'appliquer le remède qui sera jugé nécessaire.

Vous vous rendrez donc tout de suite à Montréal, et vous prendrez les mesures qui vous paraîtront les plus judicieuses. Vous ne devez point borner vos recherches aux plaintes exposées dans les pièces ci-jointes; mais vous devez de plus examiner soigneusement le service du bureau dans toutes ses parties, et, pour cela, interroger les employés et consulter les livres, documents et papiers du bureau, à votre discrétion et selon votre jugement, et faire rapport à ce département du résultat, avec les remarques et les recommandations que vous croirez nécessaires.

Signé,

M. H. FOLEY,
M. G. des postes.

M. JOSEPH LESLIE,
Maître de poste,
Toronto, H.-C.

Copie,

TORONTO, 20 octobre 1862.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous mander que nous avons commencé l'enquête sur le service et l'administration du bureau de poste de Montréal, par l'interrogatoire des employés sur leur nomination, fonctions, heures de bureau, salaires, griefs, etc. Cette marche nous a paru convenable pour diverses raisons :

1^o Pour nous permettre de juger avec exactitude de la capacité des employés pour leurs devoirs respectifs.

2° Pour découvrir la cause de cet esprit d'insubordination qui semble avoir existé chez certains membres du personnel.

3° Pour constater si la besogne du bureau de poste de Montréal avait augmenté au point de nécessiter les nombreuses adjonctions qui ont été faites au personnel en mars et août 1861.

4° Enfin pour déterminer ce qui a servi de base au rapport parlementaire, qu'on a dit être inexact.

Le résultat de l'interrogatoire individuel des employés, nous a convaincus qu'à très-peu d'exceptions près, ils égalent en fait d'habileté et de connaissances générales des services d'un bureau de poste, les personnels des autres grandes postes urbaines de cette province; et l'esprit d'insubordination qui a existé parmi eux peut être attribué surtout à l'absence de toute discipline régulière dans le bureau sous l'ancien maître de poste, le Dr. Meilleur, due à l'incapacité notoire de ce dernier aux fonctions de maître de poste, et à la négligence de son assistant, M. James Simpson, qui, au lieu d'exercer un ascendant convenable sur les commis ou les autres personnes employées dans le bureau, (ce que l'ancien maître de poste n'a pas su faire) a tellement perdu de vue les responsabilités que sa charge faisait peser sur lui, qu'il s'était abandonné à des habitudes qui non-seulement l'empêchaient de s'acquitter convenablement de ses devoirs ordinaires d'assistant-maître de poste, mais donnaient aussi l'exemple le plus démoralisateur comme le plus subversif de tout ordre et de toute discipline dans le corps.

Un autre élément d'insubordination, c'est ce principe inculqué dans les esprits, que non-seulement la nomination mais encore le rang d'un commis ou employé dépendait plus ou moins de la somme d'influence politique qu'il pouvait faire peser en sa faveur auprès du gouvernement. Comme toutes les nominations émanent du gouvernement, depuis celle du maître de poste jusqu'à celle du messenger, certaines questions de discipline, telles que la suspension d'un employé pour désobéissance, négligence de devoirs, absence durant les heures de bureau, habitudes d'intempérance ou pour quelque autre motif, ont été quelquefois décidées sans qu'on ait consulté le maître de poste, ou même contre son opinion bien expresse, fondée sur ses observations et son expérience journalières, grâce à des influences étrangères qui avaient été invoquées à l'appui de l'employé en faute.

Lorsque le maître de poste actuel, M. Freer, est entré en fonctions, il a trouvé le bureau fort en désordre, par les causes qui viennent d'être exposées. Outre l'esprit d'insubordination qui régnait alors, le personnel était insuffisant, et il était nécessaire d'opérer dans la distribution matérielle de l'intérieur du bureau certains changements recommandés précédemment par M. Dewe.

Depuis que M. Freer exerce sa charge, il a été fait plusieurs améliorations d'une grande utilité pratique; mais ce fonctionnaire montre évidemment une tendance à subdiviser beaucoup plus qu'il n'est nécessaire la besogne du bureau, ce qui fait que le temps des commis n'est pas aussi judicieusement employé qu'il avait été sous un système qui fractionnait moins le travail. Par exemple, la section de la distribution générale, — c'est-à-dire celle où sont délivrées toutes les lettres et journaux adressés à des personnes qui n'ont pas de boîtes ou tiroirs au bureau, — était installée dans le vestibule de la poste, séparant tout-à-fait les commis chargés de cette partie du service des guichetiers préposés aux boîtes. Le désavantage résultant de cette disposition était que les commis de la distribution générale ne pouvaient jamais être employés à d'autres objets, et on perdait par là un temps précieux. Ce n'est là qu'un exemple entre ceux qu'on peut citer de la mauvaise distribution de la besogne du bureau, qui autorisait en apparence la demande de nouveaux commis, tout en faisant naître dans l'esprit des commis ou employés l'idée qu'au lieu d'être mutuellement responsables du bon fonctionnement du bureau, ils n'avaient à répondre chacun que pour la partie qui leur était spécialement assignée. Une fois ce pli pris, il devient difficile de ramener des employés au sentiment vrai de leur solidarité comme serviteurs publics.

Pour remédier au mal autant que possible, nous avons retiré de sa pièce, le service de la distribution générale et nous l'avons réuni à celui des boîtes. Cet arrangement laisse un commis entièrement disponible, en cas de besoin, pour toute autre besogne. Le vestibule se trouve aussi agrandi. Une boîte aux lettres et journaux a été posée à l'intérieur dans un endroit convenable; et on a fait faire cent vingt nouveaux tiroirs qui étaient nécessaires et dont une partie déjà sont loués.

Par le témoignage du maître de poste, de l'assistant-maître de poste et des commis, il n'appert pas qu'il y ait eu aucun surcroît subit et extraordinaire de besogne au bureau de poste de Montréal, pour nécessiter l'augmentation considérable du personnel qui a eu lieu le 26 mars et le 9 août 1861. M. Freer, maître de poste, dit dans son témoignage, que lorsqu'il est entré en fonctions (1er février 1861) le personnel se composait de

Commis permanents.....	15
“ temporaires.....	2
Facteurs.....	5
Gardien de la poste.....	1
Messageur et aide-messageur.....	2

faisant en tout, y compris le maître de poste, vingt-six employés.

La translation de la branche des mandats d'argent du bureau du maître de poste, où elle avait été jusque-là placée à une chambre séparée, construite pour cet objet dans le portique nord-est de l'édifice, et la confection d'une pièce entièrement à part dans le vestibule du front pour le service de la distribution générale, nécessitèrent l'emploi, comme le dit M. Freer, d'au moins trois commis additionnels.

En février 1861, deux commis (J. B. Hill et A. Green) furent attachés au personnel permanent. Un autre (P. Norris) fut transféré au service des mailles de chemins de fer; et on en prit trois autres temporairement. Le personnel du bureau se trouva être en conséquence, le 28 février 1861, en comptant le maître de poste, de trente-et-un employés, savoir:

Commis permanents.....	16
“ temporaires.....	6
Facteurs.....	5
Gardien de la poste.....	1
Messageur et aide-messageur.....	2

Le 26 mars 1861, on nomma sept nouveaux commis permanents et on congédia quatre commis temporaires. Entre cette date et le 1er août, on suspendit un employé temporaire et on en démit deux; deux autres résignèrent. On ajouta encore deux autres commis au personnel, qui comptait le 1er août 1861, y compris le maître de poste, trente et un employés, savoir:

Commis permanents.....	19
“ temporaires.....	2
Facteurs.....	5
Facteur temporaire.....	1
Gardien de la poste.....	1
Messageur et aide-messageur.....	2

Le 9 août 1861, on adjoignit sept commis au personnel permanent, et on en destitua un autre; le nombre des employés s'élevait le 31 août, en y comprenant le maître de poste, à trente-sept, savoir:—

Commis permanents.....	26
“ temporaires.....	1
Facteurs.....	5
“ temporaire.....	1
Gardien de la poste.....	1
Messageur et aide-messageur.....	2

En septembre 1861, un facteur se démit de son emploi; on en nomma deux temporaires; et en octobre on en nomma un autre. En janvier 1862, on destitua un commis et on lui nomma un remplaçant. Depuis lors il ne paraît pas y avoir eu de changement dans le personnel à venir jusqu'à la date du présent rapport, à laquelle le nombre des employés du bureau de poste de Montréal, y compris le maître de poste, se monte à trente-neuf.

Afin que les changements que nous venons de rapporter puissent être mieux compris, nous renvoyons au document qui accompagne ce rapport, sous le titre de “ Liste des employés du bureau de poste de Montréal, du 1er février 1861 au mois de septembre 1862,” et coté C; et aussi à un autre état intitulé: “ Noms des employés du bureau de poste de Montréal le 1er et le 28 février 1861,” coté D.

RAPPORT PARLEMENTAIRE.

Nous ne saurions dire ce qui a servi de base au rapport parlementaire. Il demandait les " noms de toutes les personnes employées au bureau de poste de Montréal, la date de leur nomination, leurs salaires et si quelques-uns desdits employés avaient été suspendus, la date et le motif de cette suspension, et la somme d'argent à eux payés durant cette suspension."

A la date de ce rapport, 10 mai 1862, le nombre des personnes employées était exactement ce qu'il est à présent, savoir :—

E. S. FREER, maître de poste,
B. McEVENUE, assistant-maître de poste.

COMMIS :

Michael Emery,	Alfred D'Amour,
Henry Huddell,	Robert Millar,
McDuff Simpson,	James McNab,
M. Murphy,	Vital Baillargeon,
James Maitland,	John T. Wright,
Ulric Benoit,	John J. Stuart,
John McKeon,	Joseph Vallée,
Alexander Robertson,	Thomas F. Larseneur,
Léon Malard,	H. A. Bourret,
William McGillivray,	Thomas Forsyth,
James Simpson,	Joseph L. Palmer,
Oliver Raymond,	George J. Carter,
Andrew Green,	David Robinson.

FACTEURS :

Philip O'Reilly,	Louis Lafricain,
John J. Drew,	Samuel Johnson,
A. E. Auger,	O. Filiatreault.

GARDIEN DE LA POSTE.

Jeremiah Mullins.

MESSAGERS :

William Fenton,	Michael Mullins.
-----------------	------------------

FACTEURS TEMPORAIRES :

Edward Mayer,	Charles A. Raymond.
---------------	---------------------

RÉCAPITULATION

Maître de poste	1
Commis	27
Facteurs	6
" temporaires	2
Gardien de la poste	1
Messenger et aide-messenger	2
Total	39

Le rapport parlementaire imprimé porte le nombre des employés du bureau de poste de Montréal, le 10 mai 1862, à vingt-huit. Evidemment ce chiffre ne comprend que les commis et le maître de poste. M. Freer a déclaré dans son témoignage, lorsqu'on l'a interrogé sur ce point, qu'il n'avait point reçu de copie de la résolution ou adresse de l'honorable Conseil Législatif, qui demandait le rapport, ni aucune autre communication du département à ce sujet, que la lettre suivante, d'après laquelle on a fait le rapport :—

DÉPARTEMENT DES POSTES,

Québec, 10 mai 1862.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le maître-général des postes de vous prier de faire et de transmettre à ce département, le plus tôt possible, un rapport indiquant l'emploi et les heures de service de chaque commis du bureau de poste de Montréal.

J'ai etc.,

(Signé,)

WILLIAM WHITE,

M. E. S. Freer, maître de poste

Secrétaire.

M. Freer dit que, conformément à cette demande, il dressa le rapport demandé et le transmit au département; et, en nous reportant à l'original de ce rapport, nous voyons qu'il comprenait tout le personnel du bureau de poste de Montréal à cette date, et qu'il a été transmis à Québec le 12 mai suivant:—

Maître de poste.....	1
Assistant, maître de poste.....	1
Commis.....	26
Facteurs.....	6
“ temporaires.....	2
Gardien de la poste.....	1
Messenger et aide-messenger.....	2
	39

Ce rapport n'indique que les noms, rangs, emplois et heures de service des employés. Les colonnes qui dans le rapport imprimé, portent les rubriques de “ date de la nomination,” “ salaire,” “ suspension,” “ somme d'argent payée, s'il y en a eu, pendant cette suspension,” le classement des commis suivant leurs heures de service, leur emploi; l'état comparatif du nombre d'employés au bureau de poste de Montréal en février 1861, août 1861 et janvier 1862, et le mémoire intitulé: “ ports de lettres perçus au bureau de poste de Montréal dans les mois de février et de mars 1861 et 1862,” ne se trouvaient point dans le rapport de M. Freer.

Le rapport parlementaire imprimé, en ce qui regarde l'énumération des employés, s'accorde avec le rapport de M. Freer, pour les noms, rangs, devoirs et heures de bureau. Dans la colonne intitulée “ suspensions,” paraît s'être glissé une erreur: il y est dit que M. McGillivray a été suspendu, durant une enquête sur des plaintes portées contre lui, depuis le 6 mai jusqu'au 1er juillet 1861. En consultant le témoignage du maître de poste dans cette enquête, nous trouvons que M. McGillivray a été suspendu de ses fonctions et de son salaire par ordre du maître-général des postes, par une lettre du département, datée de Québec 6 mai 1861, et adressée à M. King, inspecteur des postes, Montréal. Sur autorisation communiqué par une autre lettre du département des postes, en date du 1er juin 1861, et adressée à M. Freer, maître de poste, la partie de l'ordre du 6 mai qui prescrivait la suspension du salaire de M. McGillivray, fut révoquée, et M. McGillivray resta suspendu depuis le 6 mai 1861 jusqu'au 25 avril 1862, tout près de douze mois, durant lesquels son salaire lui fut payé régulièrement. (Voyez le témoignage de M. Freer, comprenant des copies de la correspondance officielle sur ce sujet, à la suite de ce rapport.)

Relativement à James Simpson, suspendu du 1er octobre 1860 au 31 mars 1861, le rapport imprimé est exact. M. Simpson n'a point touché de salaire pendant la durée de sa suspension.

L'état comparatif contenu dans le rapport imprimé donne comme suit le nombre des personnes employées au bureau de poste de Montréal:

Février 1861.....	22
Août 1861.....	24
Janvier 1862.....	26

Par l'état nominatif des commis, facteurs et messagers, permanents et temporaires, de la poste de Montréal, ci-joint et coté D, on remarquera que le personnel entier, y compris le maître de poste, se composait, le 1er février 1861, de vingt-six employés.

Ce chiffre, dans le rapport imprimé, paraît comprendre tout le personnel, à l'exception du maître de poste et des messagers, savoir :

Commis permanents	15
“ temporaires	2
Facteurs	5
Total.....	22

Dans la même pièce, cotée D, on observera que le nombre total des employés du personnel, le 1er août 1861, était de trente et un. Ce chiffre, dans le rapport imprimé, paraît donc comprendre le tout, en laissant de côté le maître de poste et six facteurs, savoir :

Commis permanents.....	19
“ temporaires	2
Gardien de la poste.....	1
Messenger et aide-messenger.....	2
Total.....	24

On verra par la liste de l'émarginement et les pièces justificatives, ci-jointes et cotées E, que le nombre total des employés du personnel, le 1er janvier 1862, était de trente-neuf, savoir :

Maître de poste et assistant.....	2
Commis permanents.....	25
“ temporaires	3
Facteurs	6
Gardien de la poste	1
Messenger et aide-messenger.....	2
Total.....	39

Ce chiffre, dans le rapport parlementaire, ne paraîtrait donc comprendre que

L'assistant maître de poste.....	1
Les commis permanents	25
Total.....	26

laissant de côté le maître de poste, les facteurs, le gardien de la poste et les messagers.

L'état comparatif correct du nombre des personnes employées à la poste de Montréal, en février 1861, août 1861 et janvier 1862, serait en conséquence comme suit :

NOMBRE RÉEL DES EMPLOYÉS.	NOMBRE ÉNONCÉ DANS LES RAPPORTS IMPRIMÉS.		
Février 1861.....	26	Février 1861.....	22
Août 1861.....	31	Août 1861.....	24
Janvier 1862.....	39	Janvier 1862.....	26

Il est dit dans les “remarques” ajoutées au rapport parlementaire par le maître de poste, M. Freer, “qu'en terme moyen, il y a toujours de quatre à six commis absents du bureau pour cause de maladie ou de congé.” A la suite d'information spéciale sur ce point, nous avons constaté que le nombre moyen des absents n'est jamais de plus de trois.

LETTRÉ ANONYME.

Relativement à la lettre anonyme, datée de Montréal, le 29 juillet 1862, et transmise au maître-général des postes sur les inexactitudes du rapport parlementaire au sujet des employés du poste de Montréal, les assertions qu'elle renferme sont jusqu'à un certain point d'accord avec les faits, comme le font voir les remarques précédentes sur ce rapport.

Le salaire du maître de poste y est correctement fixé à deux mille dollars par année. La commission sur les comptes de port est portée erronément à douze cents dollars. Elle est d'environ mille dollars, et comme cette somme est retirée du public sous forme de commission pour l'avantage d'avoir des comptes courants mensuels à la poste, elle n'est pas comprise dans la disposition statutaire concernant le salaire des maîtres de postes de ville.

Les règlements du département défendent aux maîtres de poste de faire crédit pour les ports des lettres, à moins que ce ne soit à leurs propres risques. Conséquemment, les pertes provenant de mauvaises dettes, lesquelles peuvent être considérables, tombent sur le maître de poste, et le département ne peut convenablement prendre connaissance d'un marché fait entre le maître de poste et les personnes qui ont des comptes courants dans l'intérêt de la commodité publique, et pour lesquels ces personnes paient de commission cinq ou dix pour cent, selon ce qu'il a été convenu.

L'assertion contenue dans la lettre anonyme en question, touchant une inexactitude du rapport parlementaire imprimé, au sujet du temps pendant lequel un des commis, M. William McGillvray, a été suspendu ou absent du bureau, a déjà été expliquée dans une autre partie de ce rapport.

Dans le cas de James Simpson, autre commis, le rapport parlementaire imprimé est exact pour ce qui est de la durée de la suspension. Pendant cette suspension, du 1er octobre 1860 au 31 mars 1861, M. Simpson n'a pas touché de salaire. Il a été cependant absent avec permission environ neuf mois par maladie. Pendant ce temps, il a occupé un appartement dans le bâtiment de la poste, où il logeait avec sa famille, et il est resté inscrit sur la liste d'émargement, recevant son salaire comme c'est la coutume lorsque des commis ont congé. Son absence a duré en tout quinze mois, de décembre 1859 à avril 1861.

Il est une autre imputation dans la lettre anonyme ; c'est "que M. O. Raymond est inscrit sur le rapport parlementaire avec un salaire de \$600 (tandis qu'il a droit à davantage ; on aurait dû dire qu'il venait d'avoir de l'avancement avec une augmentation de salaire à compter du 1er avril, mais n'avait pas encore profité de l'augmentation. Il n'a jamais reçu que \$500 par année."

Dans l'enquête, il a été établi que M. O. Raymond a été nommé commis de quatrième classe à la poste de Montréal le 1er octobre 1856 ; qu'en avril 1862 il a été élevé à la troisième classe, et qu'après avoir été employé deux ans dans la quatrième classe il avait demandé à plusieurs reprises de l'avancement au département, par l'entremise du Dr. Meilleur, l'ancien maître de poste, par M. Jobin, M. P. P., et par d'autres personnes ; mais qu'il n'a été avancé qu'à la date qui vient d'être mentionnée. Comme le rapport parlementaire a été fait dans le mois de mai suivant, le salaire de M. O. Raymond s'y trouve correctement fixé à \$600 par année, et une réclamation d'arrérages ne pouvait avoir d'autre motif que l'interprétation erronée de "l'acte du service civil," qui prescrit qu'au bout de deux ans d'emploi, les commis de la quatrième classe, s'ils en sont jugés capables, pourront être élevés à la troisième classe. M. O. Raymond ayant été employé près de six années, savoir : du 1er octobre 1856 au mois d'avril 1862, avant d'avoir de l'avancement, il semble croire qu'il a droit à une réclamation de salaire, comme commis de troisième classe, à partir du 1er octobre 1858, ou deux ans après sa nomination, jusqu'à son avancement en avril 1862, vu qu'il n'a reçu pendant ce temps que le salaire d'un commis de quatrième classe.

Comme l'acte du service civil laisse évidemment au gouvernement la faculté d'avancer les commis de quatrième classe au bout de deux années d'emploi, M. O. Raymond ne peut faire de réclamation, tel que la lettre le prétend, avec quelque fondement légal.

Quant à l'assertion que M. Raymond avait demandé un congé, qu'il n'avait pas reçu de réponse et qu'il était l'objet d'un espionnage, nous demandons la permission de citer le témoignage de M. Freer, le maître de poste, et aussi celui de M. O. Raymond. M. Freer dit :—

" Relativement à l'assertion contenue dans la lettre anonyme au sujet de la demande de congé faite par M. O. Raymond, je dirai que M. O. Raymond écrivit au maître-général des postes une lettre, accompagnée d'un certificat du Dr. Trudel, dans laquelle il demandait un congé pour cause de maladie ; il m'écrivit aussi une note me demandant de faire parvenir cette lettre avec les remarques que je pourrais juger à propos de faire. M'étant assuré auprès de personnes dignes de foi que la maladie de M. Raymond n'était point sérieuse, mais bien plutôt un prétexte pour s'absenter du bureau, je ne crus pas convenable de transmettre sa demande au maître-général des postes, parce que je sentais que je ne serais pas excusable de la recommander. Mais comme sa demande était accompagnée d'un certificat de médecin, je n'insistai point pour qu'il revînt au bureau, mais je lui laissai prolonger son absence. Autant que je puis m'en souvenir, M. O. Raymond reprit son emploi vers la fin d'avril ou le commencement de mai. Quand j'ai rapporté l'époque de

son retour dans mes remarques annexées au rapport parlementaire imprimé, c'était pour faire voir que l'absence des commis avait l'effet d'entraver le travail du bureau; et non par aucun sentiment d'inimitié personnelle à son égard. Quant à l'imputation d'espionnage exercé contre M. O. Raymond, je dirai que, à part les informations que j'ai prises pour savoir s'il était réellement malade ou non, comme il le disait dans la lettre où il demandait congé, il n'a été l'objet d'aucun espionnage de ma part. J'ai eu occasion plusieurs fois de le réprimander parce qu'il lisait les journaux pendant qu'il était de service au guichet."

Cette déclaration n'est contredite en aucun point important par les autres témoignages entendus dans l'enquête. M. O. Raymond, dans son interrogatoire, dit: "Vers le mois de mars dernier, j'ai demandé un congé par l'entremise de M. Freer, maître de poste, et je n'ai jamais reçu de réponse. Depuis, j'ai sollicité des congés par l'entremise de l'assistant-maître de poste, et je les ai toujours obtenus." Il n'a pas été non plus prouvé que M. O. Raymond ait été l'objet d'un espionnage de la part de M. Freer; cette imputation paraît être venue de ce que M. Freer a négligé de transmettre la lettre de M. Raymond au maître-général des postes, après s'être assuré par sa propre observation ou celle d'autres personnes que la raison pour avoir congé n'était pas, comme M. Raymond l'alléguait, son incapacité à remplir son devoir pour cause de maladie, mais quelque obligation d'une nature privée.

Les fonctions désignées dans le rapport parlementaire imprimé comme étant celles assignées à chaque commis, sont généralement exactes, quoique la lettre anonyme prétende que "l'emploi que le rapport attribue à quelques-uns des employés, soit rapporté de façon à paraître beaucoup plus important en certains cas qu'il ne l'est en réalité." Lorsque la besogne d'un bureau n'est pas assez considérable pour qu'on puisse assigner à chaque commis un devoir tout spécial, et que les employés sont tenus d'aider à tout travail que peut exiger le service du département, il est excessivement difficile de définir la manière précise dont chacun d'eux doit employer son temps pendant les heures de bureau, et dans une grande poste, les fonctions doivent varier selon la besogne. Cette nécessité ne diminue aucunement l'efficacité du personnel là où les emplois sont convenablement répartis. A cet égard, nous avons cru nécessaire de recommander certains changements qui sont plus spécialement décrits sous le titre "Des qualités et devoirs des employés du bureau de poste de Montréal."

L'accusation plus grave de la lettre anonyme, que les journaux américains reçus journellement n'avaient pas été comptés depuis plus d'un an, mais simplement évalués au terme moyen, et l'insinuation que pour tenir secrète cette manière de faire son rapport, le maître de poste avait choisi pour comptable certain commis, qui, à ce que présume l'auteur de la lettre, devait être le plus disposé à agir de connivence, n'ont aucun fondement. Nous trouvons que depuis que M. Feer est maître de poste, la tenue des comptes du port sur les journaux des Etats-Unis et ceux en passe, a été confiée à M. Murphy, qui remplit la charge de confiance de préposé aux caisses et compte l'argent reçu aux guichets par les commis de la distribution. Questionné sur ce point, M. Murphy dit: "Indépendamment d'autres fonctions mentionnées, je suis chargé par le maître de poste des caisses au nombre de quatre. J'ai les clés de ces tiroirs, d'où je retire l'argent chaque jour, à midi, et quand la besogne est finie, à 7 heures du soir. Je compte cet argent, j'en porte chaque fois le montant sur un livre, je le verse entre les mains du maître de poste tous les matins avant l'ouverture des banques, et je reçois de lui un récépissé. Je tiens aussi un compte des lettres pour la ville ou des lettres jetées à la boîte, et des journaux, soit du pays ou des Etats-Unis, qui paient le port. Voici comment je fais: dans chaque caisse se trouve une boîte séparée pour le port sur les journaux; les commis de la distribution y déposent chaque cent, qu'ils reçoivent pour ce port, et le nombre de cents détermine le nombre des journaux. Les lettres pour la ville et les lettres jetées à la boîte, non affranchies, sont comptées lorsqu'on les prépare pour la distribution."

Ce mode de comptes est sujet à objections, et nous avons suggéré à M. Freer de faire compter avec soin, à chaque malle qui est ouverte, tous les journaux soumis au port et non chargés contre la poste dans les feuilles d'avis, et de faire inscrire sur un registre exprès et transporter sur le compte courant mensuel le nombre de ces journaux et le montant du port sur iceux.

L'auteur de la lettre anonyme sous considération prétend que le maître de poste, en demandant au gouvernement un plus grand nombre de commis, prouve qu'il ne sait pas répartir convenablement les emplois entre les membres de son personnel, déjà plus que

suffisant pour le travail du bureau, et insinue que M. Freer emploie un des messagers, Michael Mullins, à travailler à son jardin. Il y a quelque vérité dans la première de ces assertions ; mais l'autre est sans fondement. Michael Mullins est aide-messager et gardien de bureau. Ses heures de service sont, en été, de 4 heures A. M. à 1 heure P. M., et, en hiver de 3 heures A. M. à 1 heure P. M. et ce qu'il a à faire l'occupe tout ce temps. M. Freer, questionné sur ce point, s'exprime ainsi : " Quant à l'accusation que j'ai employé l'un des messagers de la poste, Michael Mullins, à travailler dans mon jardin, je dirai que pendant ses heures de service, qui durent de 4 heures A. M. à 1 heure P. M., je ne me souviens pas de lui avoir rien fait faire pour moi, si ce n'est de lui avoir fait porter des messages de ma maison au bureau, ou, quand il pleuvait, de l'avoir envoyé chercher ma voiture pour me mener chez moi."

On a constaté dans cette enquête que le serment d'office que la loi prescrit à chaque employé du département de prêter avant d'entrer en fonctions, n'avait point été exigé de quelques-uns des commis les plus nouveaux. Voici ceux qui n'avaient pas été assermentés :

V. BAILLARGEON	J. T. WRIGHT.
JOHN J. STUART,	JOSEPH VALLEE,
T. F. LARSENEUR,	H. A. BOURRET,
J. L. PALMER,	C. RAYMOND,
E. MAYER,	R. MILLER.

lesquels ont immédiatement reçu ordre de se conformer à cet égard aux règlements du département. Relativement à certains autres membres du personnel, M. Freer dans son témoignage dit ce qui suit : " La règle de ce département qui prescrit que tous les employés devront être assermentés avant d'entrer en fonctions, n'a pas été observée ou particulièrement suivie dans les dernières nominations. Je suis sous l'impression que les anciens commis ont été assermentés. Je me souviens d'en avoir envoyé trois ou quatre chez un juge de paix pour cet objet, il y a dix huit mois ou deux ans. Les certificats de serments ou déclarations ne sont pas déposés à mon bureau ; mon prédécesseur ne me les a point remis."

Il y a d'autres assertions et recommandations de la lettre anonyme, qui seront examinées plus particulièrement sous le titre de *Remarques générales*.

AFFAIRE DE JAMES SIMPSON, EX-ASSISTANT MAÎTRE DE POSTE.

JAMES SIMPSON, ayant prêté serment, dit : — J'étais assistant-maître de poste au bureau de Montréal en 1859. Vers le 5 décembre de cette année-là, je tombai malade et fus forcé de m'absenter du bureau. Dès que je pus quitter mon lit, je me rendis au bureau, environ six ou sept semaines après être tombé malade. Je le fis d'après l'avis de mon médecin, qui pensait qu'en m'occupant un peu l'esprit et le corps, je me rétablirais beaucoup plus vite. Je ne repris pas mes fonctions au bureau ; je n'y allais point non plus dans cette intention, car ma santé n'était pas suffisamment rétablie pour cela. Vers ce temps, M. Meilleur, alors maître de poste, reçut une lettre du département de Québec, lui mandant que le maître-général des postes désirait que je ne repris point trop tôt mon emploi, eu égard à la cause de ma maladie, ou quelque chose de semblable. Ce passage de la lettre me fut lu par le maître de poste. Vers le même temps, M. F. Ritchie, d'Hamilton, descendit à Montréal pour prendre la charge d'assistant-maître de poste, et le Dr. Meilleur reçut alors une autre lettre du département, l'informant qu'il m'était donné congé jusqu'au 1er mars 1860, et que je n'eusse à reprendre mon emploi que sur nouvelle instruction. Je ne reçus aucune autre communication à ce sujet, et je demurai en congé jusqu'au 30 septembre 1860, en touchant mon salaire tous les mois. M. Dewe, inspecteur de postes, a passé ici trois semaines à examiner le bureau, dans le but de faire certaines améliorations. Ce séjour a duré de mars à septembre, et j'ai dû aider M. Dewe pendant ce temps. Il me dit de ne point quitter la ville ni de m'éloigner à une distance d'où je ne pourrais pas me rendre au bureau sous six heures d'avis. Cet avertissement n'était pas officiel ; c'était un avis verbal qu'il me donnait de crainte que je ne fusse requis de reprendre mon emploi d'assistant-maître de poste. J'attendais tous les jours des nouvelles du département. Vers le mois d'octobre 1860, je reçus une lettre du maître de poste, M. Meilleur, m'informant qu'il avait reçu instruction, par le canal de l'inspecteur des postes, de discontinuer mon salaire d'assistant-maître de poste à partir du 30 septembre 1860.

Depuis ce jour à venir jusqu'au 1er avril 1861, je n'ai rien touché. J'ai été absent du bureau tout ce temps et jusqu'à ma nomination de commis de troisième classe, le 1er avril 1861. Pendant presque toute la durée de ma maladie et de mon absence du bureau, j'ai été logé, chauffé et éclairé gratuitement avec ma famille dans le bâtiment du bureau de poste. Je fus averti par M. Freer de sortir de cet appartement dans la première semaine de mars 1861, parce qu'on avait besoin de ces pièces pour faire des améliorations. A la fin de mars, M. Freer m'envoya quérir et me lut dans une lettre qu'il avait reçue du département, qu'on eût à me reprendre au bureau comme commis de troisième classe, aux appointements de six cents dollars par année. J'entrai donc en emploi et je n'ai pas cessé depuis de remplir cette place; mon salaire étant augmenté depuis le 1er avril dernier (1862) de \$600 à \$640 par année. La lettre produite en ce moment, datée de Montréal, 8 août 1862, et adressée au maître-général des postes, a été écrite par moi. Mon but, en l'écrivant, était d'avoir une augmentation de salaire, et, si la chose était possible, d'obtenir certains arrangements que je considérais comme m'étant dus en qualité d'assistant-maître de poste, c'est-à-dire, pour le temps écoulé entre la suspension de mon salaire et ma nomination à ma charge actuelle de commis de troisième classe. Je n'avais aucun autre objet en vue en écrivant cette lettre. Quoique je demandasse à être réintégré dans ma première charge d'assistant-maître de poste, je n'espérais pas l'être, vu que la place était occupée; aussi, je ne faisais ma demande qu'afin d'obtenir quelque chose comme équivalent.

Question.—Expliquez pourquoi vous renvoyez dans votre lettre à une enquête tenue devant MM. Dewe et Freer en février 1860, et accusez ces messieurs de s'être servis indûment de certaine influence pour vous induire à reconnaître l'imputation portée contre vous et à retirer des certificats de médecins que vous aviez produits pour votre justification, et d'avoir ensuite grossi vos aveux plus qu'ils n'avaient raison de le faire?

Réponse.—J'ai dit cela parce que M. Dewe (dont l'opinion était partagée par M. Freer) m'avait conseillé, comme la meilleure résolution à prendre, de faire l'entier aveu des actes d'intempérance dont on m'accusait. J'ignorais quels rapports ils avaient faits au département au sujet de mes aveux. Si j'avais connu ces rapports, je n'aurais pas accusé MM. Dewe et Freer d'avoir grossi mes aveux ou de me les avoir arrachés. La déclaration ou confession que je leur ai faite était, autant que je me le rappelle, véridique et exacte. En substance, elle admettait que j'avais commencé, parce que ma santé s'affaiblissait, à boire d'abord de la bière et du porter. Dans le printemps de 1859, trouvant que ces boissons aggravèrent plutôt qu'elles n'amélioraient l'état de ma santé, j'en discontinuai l'usage, et commençai à prendre du vin de Porto; j'admets encore que j'ai passé parfois les bornes de la prudence sans néanmoins, au mieux de ma connaissance, me rendre incapable de remplir mon devoir. J'ai dit à MM. Dewe et Freer, en cette occasion, que m'étant aperçu que l'usage des stimulants était nuisible à ma santé, j'en avais cessé l'usage six semaines avant de tomber malade. (Voir la déclaration de M. Simpson dans le rapport de MM. Dewe et Freer, qu'il admet être exacte en substance, autant qu'il peut se souvenir des choses.) Je n'ai pas voulu dire que ces aveux m'avaient été arrachés, mais seulement conseillés. Si j'eusse su ce que ces messieurs énonçaient dans leur rapport, je ne les aurais pas accusés d'avoir grossi mes aveux, et je désire retirer et je retire maintenant cette imputation. Mon but en me procurant le certificat du médecin était de montrer que ma maladie n'était point causée par l'intempérance. Lorsque je mentionne dans ma lettre au maître-général des postes, maintenant sous considération, qu'à mon congé l'on avait joint la condition que je resterais en des endroits d'où je pourrais être rappelé sous six heures au bureau de poste, ce qui m'empêchait d'aller chercher ce changement d'air qui était utile à ma santé, je ne veux pas dire que c'était là une condition apposée officiellement à mon congé, mais seulement un avis verbal de M. Dewe. En réponse à la question si j'ai maintenant quelque sujet de plainte soit contre le maître de poste ou quelque autre employé, j'ai l'honneur de dire que je n'ai aucun juste sujet de me plaindre; mais qu'au contraire je m'aperçois qu'on est plus indulgent pour moi que pour d'autres dans l'accomplissement de ma part de travail.

Questionné par M. Freer.—Je me souviens qu'une fois M. Freer m'a reproché d'être pris de boisson et m'a menacé de me dénoncer à M. Griffin. Je le suivis à l'étage supérieur, je le priai de ne point faire rapport et je lui promis de ne plus lui en donner l'occasion.

Le Dr. MEILLEUR dit:—J'ai été maître de poste depuis le 1er juillet 1855 jusqu'au

1er février 1861. M. James Simpson était alors commis des mandats d'argent et des lettres enregistrées, et de cette place il fut élevé à celle d'assistant-maître de poste en 1857. Il se montrait ponctuel dans son emploi. Je l'ai vu une fois sous l'influence de la boisson dans le bureau et j'en ai été étonné. Cela est arrivé peu de temps avant qu'il soit tombé malade.

Quelques jours après, j'eus de nouveau occasion de penser que M. James Simpson était sous l'effet de la boisson, mais pas autant. Je l'ai réprimandé les deux fois, surtout la première; M. Simpson était venu dans ma chambre; c'est ainsi que je m'en étais aperçu. Il se montra peiné et me promit, si je lui pardonnais, de ne plus retomber en faute. M. Simpson me dit que la chose était arrivée par hasard. A ma connaissance, la même chose est arrivée une autre fois, vers le temps où il est tombé malade. Je n'y ai pas fait allusion comme à la cause de sa maladie. J'allais le voir tous les jours. Il était alors au lit dangereusement malade. Je puis me tromper sur la brièveté du temps qui s'est écoulé entre ces cas d'intempérance et la maladie de M. Simpson. M. Simpson a juré qu'il n'avait bu d'aucune boisson stimulante pendant les six semaines qui ont précédé sa maladie, et je puis me tromper sur les dates. Je ne puis pas dire si la maladie de M. Simpson a été causée par l'intempérance. Elle a pu l'être ou ne pas l'être. D'après les apparences elle l'a été.

(Signé,)

J. B. MEILLEUR.

E. S. FREER, ayant prêté serment, dit:—Je suis maître de poste de Montréal. En 1859 et 1860, j'étais inspecteur de postes. Je reçus instruction du département, en 1860, de faire, conjointement avec M. Dewe, une investigation de l'état de la poste de Montréal. Je jugeai que l'administration du bureau par M. Simpson, alors assistant maître de poste, sous le Dr. Meilleur, maître de poste dans le temps, faisait partie de l'enquête que nous étions chargés de faire. M. Simpson, quand on le questionna sur ses habitudes, présenta deux certificats, l'un de son médecin, l'autre signé par les commis de la poste de Montréal, pour établir, suivant ce que je compris, qu'il avait toujours été sobre. Convaincu, d'après ma connaissance personnelle, que les personnes qui avaient écrit ces certificats ignoraient son genre de vie, j'insistai pour qu'on retirât ces certificats et pour que M. Simpson nous avouât qu'il était adonné à des habitudes d'intempérance, ce à quoi il consentit,—M. Dewe et moi lui faisant entendre qu'à cause de ses longs services et d'autres circonstances qui lui étaient favorables, nous recommanderions de le reprendre au bureau. Je ne suis pas sûr que nous ayons dit à M. Simpson que nous demanderions sa réintégration dans son premier emploi d'assistant-maître de poste, mais nous lui avons dit que nous le recommanderions favorablement. Autant que je puis m'en souvenir, M. Simpson parut se rendre volontiers à nos recommandations. Autant que je me le rappelle, ce que notre rapport contient au sujet des aveux de M. Simpson, est exact. Par moi-même, j'ai vu M. Simpson ce que j'appellerai complètement ivre au bureau dans deux occasions. Je soupçonnais dès avant ce temps-là qu'il était enclin à ces habitudes, mais je craignais de blesser ses sentiments en lui en parlant. Après les occasions dont j'ai parlé, je le vis de nouveau, vers le commencement de novembre, dans un tel état d'ivresse que je lui demandai de laisser le bureau et d'aller en haut. Il logeait alors au-dessus du bureau. Cette fois-là, (novembre 1860) j'allai trouver M. Meilleur et je lui demandai s'il savait jusqu'où l'intempérance menait M. Simpson. M. le docteur Meilleur me parut alors connaître les choses. Je ne fis point de rapport officiel au département de ce que j'avais remarqué. Désirant voir M. Simpson se corriger, j'allai voir M. J. C. Beckett, rédacteur et propriétaire du "*Temperance Advocate*," vers la première semaine de novembre 1830, pour lui dire que je désirais sauver M. Simpson et le prier d'aller le voir. Je ne pris aucune mesure contre M. Simpson jusqu'à ce que je susse qu'il avait dû prendre le lit pour cause de maladie. C'est peut-être quelques semaines après cette troisième fois que je l'avais vu ivre. Comme je savais que le bureau de poste n'était pas convenablement dirigé, j'écrivis d'une manière non-officielle à M. Griffin, député maître-général des postes, lui suggérant d'envoyer quelqu'un pour faire les fonctions d'assistant-maître de poste. La réponse disait que si j'eusse mandé officiellement la dixième partie de ce que j'avais communiqué non-officiellement, au sujet de M. Simpson, j'aurais prévenu beaucoup d'inconvénients, ou quelque chose d'analogue. Quant à la suspension de M. Simpson, je crois qu'elle était sous forme d'un congé de deux mois, mais je crois que le but de cette suspension était d'empêcher qu'il ne revînt au bureau,

M. Ritchie remplissant alors la charge d'assistant-maître de poste. Le 1er février 1861, je devins maître de poste; M. Simpson revint au bureau en qualité de commis de troisième classe en avril 1861. Il a été depuis lors régulier et ponctuel, à ma connaissance. Eprouvant des doutes sur la fermeté des résolutions de M. Simpson, je ne crois pas, par ce que je connais de lui, qu'il eût été désirable de le réintégrer dans sa première place d'assistant-maître de poste.

(Signé,)

E. S. FREER.

JOHN C. BECKETT, ayant prêté serment, dit:—

Je réside à Montréal et suis le rédacteur-propriétaire du *Temperance Advocate*. Je me souviens d'avoir eu deux entrevues chez moi avec M. Freer, au sujet de M. Simpson, (vers le mois de novembre 1859.) Le motif de ces entrevues était que M. Freer était inquiet de M. Simpson, qui, croyait-il, prenait des habitudes qui lui feraient perdre son emploi au bureau de poste et serait préjudiciables à sa famille. M. Freer me pressa d'aller moi-même voir M. Simpson. J'y allai, et j'eus un entretien avec lui. J'avais ignoré jusqu'à ce moment que M. Simpson se fût abandonné à ce point. Ce jour-là, il signa l'engagement de tempérance. Je mentionnai aussi que le but de M. Freer était bienveillant: c'était afin qu'il (M. Simpson) fut réintégré et que M. Freer ne fût pas forcé de le dénoncer. M. Simpson convint avec moi qu'il s'était trop laissé aller; mais il était maintenant décidé à renoncer à ces habitudes, et, pour preuve de cette résolution, il vint signer le livre des engagements le 4 novembre 1859. Je n'ai jamais vu moi-même M. Simpson pris de boisson.

(Signé,)

J. C. BECKETT.

Le témoignage du Dr. Meilleur, celui de M. E. S. Freer et l'aveu de M. James Simpson, prouvent suffisamment que ce dernier, quand il était assistant-maître de poste à Montréal, était sujet à boire avec excès. Nous tenons ce fait pour constant.

M. Simpson est entré dans le bureau il y a environ vingt et un ans, et a été nommé, en juillet 1857, à la charge d'assistant-maître de poste, qu'il a remplie jusqu'à son congé en décembre 1859. M. Simpson a touché son salaire d'assistant-maître de poste jusqu'au 1er octobre 1860, date à laquelle, sur l'ordre du maître-général des postes, il fut suspendu et son salaire arrêté. Son absence du bureau dura depuis décembre 1859 jusqu'au mois d'avril 1861, qu'il retourna au bureau de Montréal en qualité de commis de troisième classe. Le 9 août 1861, M. McEvenue fut nommé assistant maître de poste, et depuis le temps auquel M. Simpson avait obtenu congé jusqu'au 1er février 1861, M. E. Ritchie avait rempli la charge d'assistant maître de poste. Il paraîtrait qu'entre le 1er février 1861 et le jour de la nomination de M. McEvenue, la charge d'assistant-maître de poste resta vacante. Depuis son retour au bureau de poste de Montréal, M. Simpson a fait les fonctions de commis des lettres enregistrées de l'après-midi.

Il est grandement à regretter que M. Simpson se soit rendu coupable d'un vice qui, ainsi qu'il le savait fort bien, avait été cause de beaucoup d'incommodités et avait aussi entravé le travail du bureau. Lorsqu'on se rappelle que M. Simpson était assistant-maître de poste, et que son inconduite a eu lieu à une époque où il eût été absolument nécessaire qu'il exerçât une surveillance intelligente et générale sur les employés du bureau (vu surtout que l'ancien maître de poste, le Dr. Meilleur, par son âge avancé et son inexpérience de l'administration de la poste, était reconnu et réputé incapable de prendre la direction) on reconnaîtra que le département s'est montré très-indulgent en lui permettant de rentrer au bureau, bien que ce soit en qualité de commis de troisième classe.

Dans le mois de février 1861, MM. J. Dewe et E. S. Freer, conformément à certaines instructions reçues par eux du département, firent une enquête sur l'accusation portée par le Dr. Meilleur contre M. Simpson, qui fut en conséquence suspendu et déchu de son rang. M. Simpson aurait admis sa culpabilité. (Voir la pièce portant cet endos "Bureau de poste de Montréal; rapport de la condition, etc., etc., de M. J. Dewe, inspecteur de poste, 16 février 1860," et coté l.) Dans sa communication, en date du 8 août 1862, adressée au maître-général des postes, M. Simpson, parlant de l'enquête en question, s'exprime ainsi:

"Ces messieurs me dirent qu'il si je voulais faire l'entier aveu de ma faute, j'aurais plus de chances d'être excusé; ils m'induisirent aussi à retirer les certificats du Dr. Godfrey, ainsi que celui des principaux commis de la poste (ce dernier document se trouve

au bureau du maître-général des postes à Québec), ce à quoi je consentis, soupçonnant peu qu'on eût d'autres objets en vue. Ces messieurs ont, je crois, grossi mes aveux beaucoup plus que les admissions qu'on m'a arrachées ne le justifiaient."

M. Simpson, ayant eu lecture de la déclaration contenue dans le rapport de MM. Dewe et Freer, au sujet de ses aveux, reconnut qu'elle était exacte. La partie du rapport qui recommandait sa réintégration lui fut lue ensuite, et, en l'entendant, il exprima le regret d'avoir écrit la lettre dont il a été parlé. M. Simpson ajouta qu'il l'avait écrite sous l'impression que les messieurs mentionnés n'avaient pas recommandé de le rétablir dans son ancienne charge, comme ils lui avaient donné à entendre qu'ils le feraient s'il confessait franchement et pleinement ses habitudes d'ivrognerie. Il reconnut que les aveux qu'il avait faits ne lui avaient pas été arrachés; qu'il les avait volontairement faits, d'après le conseil de MM. Dewe et Freer. M. Simpson témoigna le désir de retirer l'accusation que MM. Dewe et Freer se fussent servis d'un moyen déloyal pour obtenir de lui l'aveu de sa faute, vu que cette imputation était inexacte.

M. Simpson dit que dans un entretien avec M. Dewe, celui-ci lui conseilla (d'une manière amicale et non officielle) de rester à Montréal ou dans quelque endroit où l'on pût promptement communiquer avec lui dans le cas où il serait requis de retourner au bureau, et c'est à cet entretien que M. Simpson fait allusion lorsqu'il dit dans sa lettre que son congé lui était donné à condition "qu'il ne pourrait s'éloigner à une distance d'où il lui faudrait plus de six heures pour se rendre au bureau." Quoique dans sa lettre sous considération il demande à être réintégré dans sa première place en qualité d'assistant-maître de poste, il dit dans son témoignage :

"Mon but, en écrivant la lettre, était d'obtenir une augmentation de salaire, et si la chose était possible, certains arrérages que je considérais comme m'étant dus en ma qualité d'assistant-maître de poste, c'est-à-dire pour le temps écoulé entre la suspension de mon salaire et ma nomination à mon poste actuel de commis de troisième classe. Je n'avais aucun autre objet en vue en écrivant cette lettre. Quoique je demandasse à être réintégré dans ma première charge d'assistant-maître de poste, je n'espérais pas l'être, vu que la place était occupée; aussi, je ne faisais ma demande qu'afin d'obtenir quelque chose comme équivalent."

AFFAIRE DE WILLIAM MCGILLIVRAY.

E. S. Freer, maître de poste, ayant prêté serment, dit :

William McGillivray, commis du bureau de poste de Montréal, a été suspendu de son emploi et son salaire arrêté le 14 mai 1861.

M. Freer prend lecture du rapport de l'inspecteur des postes sur les affaires de P. W. Cooper et de William McGillivray, en date du 10 février 1859 et adressé au maître-général des postes.

Question—Vous avez été chargé de la poste de Montréal le 1er février 1861; en quel temps M. William McGillivray, commis de ce bureau, a-t-il été suspendu ?

Réponse—Il a été suspendu par lettre officielle signée de moi, en date du 14 mai 1861.

Question—Depuis le 1er février jusqu'à sa suspension en mai, M. McGillivray a-t-il été absent du bureau, et s'il l'a été, quand et combien de temps ?

Réponse—Je ne me souviens pas de la durée de ces absences. Sa première absence, autant que je me le rappelle, a eu lieu le ou vers le 24 avril 1861.

Question—Quelle était la cause de cette absence ?

Réponse—La raison donnée dans un certificat du Dr. Fenwick, transmis au bureau par M. McGillivray, était une attaque du rhumatisme inflammatoire.

Question—Quand M. McGillivray retourna-t-il au bureau ?

Réponse—Le 27 avril 1862.

Question—Quelle fut la cause de cette longue absence ?

Réponse—En transmettant au maître-général des postes le certificat du médecin de M. McGillivray, j'en pris occasion pour faire connaître que la maladie de M. McGillivray avait été aggravée par ses habitudes d'intempérance.

Question—Avez-vous fait à propos de cela quelque rapport recommandant de faire une enquête à son sujet ?

Réponse—Non. Mais peu après que j'ai eu envoyé ma communication à Québec, le

maître-général des postes manda à l'inspecteur de faire une enquête sur l'affaire de William McGillivray; cette enquête fut faite le 20 juin 1861. Le 16 mai 1861, je reçus une lettre du député-maître-général des postes, m'informant que l'on allait faire des recherches sur les accusations portées contre M. William McGillivray; et que durant cette investigation il fût suspendu de son emploi et son salaire arrêté. Le 1er juin, je reçus une autre lettre du député-maître-général des postes, rescindant le passage de la précédente missive relatif à la suspension du salaire. La communication que je reçus ensuite est une lettre du député-maître-général des postes, à mon adresse au sujet d'une lettre officielle qui avait été adressée par M. McGillivray au maître-général des postes, dans laquelle il se plaignait que le 1er sept., j'avais refusé de lui payer son salaire échu le 31 août. Cette lettre était datée du 7 septembre 1861, à me mandait de continuer de payer M. McGillivray, à moins que le maître-général des postes n'en eût ordonné autrement; je lui payai donc son salaire jusqu'à son retour au bureau.

Question—Vers quel temps avez-vous découvert que M. McGillivray était adonné à l'intempérance?

Réponse—Dans l'hiver de 1858 et 1859, lorsque je fus requis, en ma qualité d'inspecteur de postes, de faire une enquête sur certaines accusations portées par le maître de poste, le Dr. Meilleur, contre MM. P. W. Cooper et William McGillivray, sur lesquelles je fis mon rapport sur l'ordre du maître-général des postes. Le résultat de l'investigation, comme l'établit mon rapport officiel, fut que l'accusation d'ivresse habituelle fut confirmée à l'égard de McGillivray; le maître-général des postes pardonna cette faute en assurant à M. McGillivray qu'une rechûte serait suivie d'une démission immédiate.

Question. Avez-vous vu jamais vous-même M. McGillivray pris de boisson après que le maître-général des postes lui eu pardonné?

Réponse. A ma connaissance personnelle, M. McGillivray avait continué de boire de la boisson forte durant les heures de bureau, quoique je ne l'aie jamais vu ivre au point d'être incapable de remplir son devoir. Le Dr. Meilleur m'avait aussi rapporté fréquemment, en ma qualité d'inspecteur, que M. McGillivray, malgré le pardon du maître-général des postes, continuait de boire. Depuis le 1er février 1861, que j'ai pris la charge de maître de poste, j'ai pu mieux observer les habitudes des commis de la poste, et je dirai que, dans la première semaine de février 1861, M. McGillivray vint à ma chambre pour me parler et que je remarquai alors qu'il sentait fortement la boisson. Je lui fis des reproches très vifs. Il avoua qu'il avait pris un verre de vin ce matin-là (quelque chose comme entre 9 et 11 heures A. M.) Je le menaçai alors de le dénoncer au maître-général des postes. Il me pria de n'en rien faire et me promit de cesser tout à fait de boire; je ne le dénonçai donc point alors. Depuis ce temps jusqu'à sa maladie en avril 1861, mon impression est, d'après son air et l'odeur de boisson qu'il répandait autour de lui qu'il ne discontinua point de boire, comme il l'avait promis. Je ne l'ai jamais vu hors d'état de remplir son devoir;—j'entends dire absolument hors d'état.

Question. Qu'est-ce qui vous a porté à faire l'observation que vous avez faite en envoyant les certificats de M. McGillivray au maître-général des postes, que la maladie dont il souffrait alors avait été aggravée par des habitudes d'intempérance?

Réponse. Voici les paroles mêmes dont je me suis servi dans ma lettre, qui est datée du 4 mai 1861: "Je remarquerai ici que la maladie de M. McGillivray est certainement le fruit de l'intempérance. On se rappellera qu'en vertu de vos instructions, il s'est fait une enquête sur ses habitudes, et que le résultat en a été que vous lui avez pardonné à la condition de s'amender. Après être entré en fonctions en février dernier, je découvris qu'il était retourné à son ancien penchant; je me bornai à lui faire une forte admonition, qui n'a pas certainement eu l'effet désiré, puisque le médecin qui a signé les certificats, admet lui-même que sa maladie a été aggravée par son intempérance."

Question. Comment M. McGillivray a-t-il été rétabli dans sa charge?

Réponse. Par une lettre spéciale du maître-général des postes, me donnant des instructions à cet effet. Le 21 avril 1862, je communiquai cette décision à M. McGillivray par une lettre à lui adressée à *Smith's Falls*, aux soins du maître de poste de Brockville, dans les termes suivants :

MONTRÉAL, 21 avril 1862.

“ Au maître de poste de Brockville.

“ Veuillez écrire cet après-midi à M. McGillivray, à *Smith's Falls*, que le maître général des postes désire qu'il vienne immédiatement reprendre son emploi au bureau de poste de Montréal. Il en recevra demain l'avis officiel à Brockville.”

(Signé,) E. S. FREER.

Mon but en agissant ainsi était d'épargner du temps; car je n'étais pas certain de l'endroit où il se trouvait. M. McGillivray revint à Montréal le 26 avril, et reprit ses fonctions au bureau de poste le 27 avril 1862.

Question. Quelles ont été les habitudes de M. McGillivray après être revenu au bureau?

Réponse. Pour ce qui regarde ses anciennes habitudes je dirai, que depuis son retour, je n'ai remarqué chez lui aucun signe d'intempérance.

(Signé,) E. S. FREER.

Note.—A cet endroit de la procédure, on offrit à M. McGillivray de faire à M. Freer toutes les questions qu'il voudrait; il déclara n'en avoir aucune à faire.

James Gillard, ayant prêté serment, dit :—Je réside à Montréal et suis charpentier. J'ai coutume de travailler au bureau de poste de Montréal. Je connais M. William McGillivray, commis de la poste, et je me souviens que je me trouvais dans la chambre de M. Freer, en février 1861, lorsque M. McGillivray entra pour parler à M. Freer de quelque affaire concernant le bureau en bas, c'est-à-dire le bureau de poste. Je ne puis dire que j'aie observé rien d'extraordinaire dans la personne de M. McGillivray ou rien qui indiquât qu'il eût bu. Il marchait d'un pas assuré. M. Freer, s'adressant à M. McGillivray, dit : “ Je vois que vous avez encore bu.” M. McGillivray nia qu'il eût bu et se dirigea ensuite vers la porte. Je ne suis pas certain s'il a passé la porte ou non. Je pense que M. Freer le suivit sur le palier de l'escalier conduisant au bureau inférieur, et j'entendis là M. McGillivray promettre qu'il ne le ferait plus. J'ai supposé qu'il s'agissait de ce dont M. Freer l'avait accusé. Je n'ai pas entendu M. McGillivray avouer à M. Freer qu'il eût bu ce matin-là. M. McGillivray ne revint pas dans la chambre, mais descendit l'escalier. M. Freer rentra dans la chambre. Je l'ai entendu reprimander M. McGillivray, disant qu'une pareille conduite ne serait pas tolérée et que lui (M. Freer) ne pouvait pas l'endurer et qu'il ne la tolérerait point dans le bureau. M. Freer ne se servit pas d'un langage inconvenant; mais il était en colère. Je n'ai jamais vu M. McGillivray pris de boisson. Je le vois rarement, excepté aux heures de bureau. J'ai été déjà interrogé sur cette affaire par l'inspecteur de postes et j'ai fait un affidavit le 20 mars 1861.

Question (par M. Freer)—L'affidavit fait par vous dans l'affaire de McGillivray est-il correct?

Réponse—Il est correct.

Question—Il y a une différence entre votre témoignage actuel et cet affidavit par rapport au maintien de M. McGillivray; comment l'expliquez-vous?

Réponse—Je ne puis l'expliquer, à cause du temps qui s'est écoulé depuis que cet affidavit a été écrit. Il ne m'a pas été montré.

Question (par M. McGillivray)—M. Freer ne vous a-t-il pas ordonné de sortir de la chambre?

Réponse—Non, monsieur.

Question—Ne passait-il pas onze heures A. M.?

Réponse—Je n'en suis pas certain. Je crois que c'est entre dix heures et onze heures et demie A. M.

Question—M. Freer ne vous a-t-il fait quelque promesse relativement à ce témoignage?

Réponse—Non, monsieur; jamais.

Question—Etes-vous bien sûr de n'avoir point entendu M. Freer dire, “ *By heavens!* ” avec beaucoup de colère et d'émotion?

Réponse—Non, monsieur, je ne l'ai pas entendu.

(Signé,)

JAMES GILLARD.

JOHN T. WRIGHT, ayant prêté serment, dit :—Je suis commis au bureau de poste de Montréal et j'étais dans la chambre qui touche celle de M. Freer, en février 1861, dans l'occasion dont vous parlez. M. McGillivray entra dans la chambre de M. Freer avec des papiers à la main. J'entendis M. Freer dire : " Ceci est par trop fort, M. McGillivray ; vous voilà, à cette heure-ci de la matinée, qui sentez la boisson aussi fortement que possible ; " et élevant davantage la voix, il dit : " *Confound it* ; Pourquoi ne vous retenez-vous pas de boire ? " M. McGillivray répondit, sur un autre ton de voix quelque chose que je n'entendis pas distinctement. Je quittai alors la place où j'étais assis pour me rapprocher de la porte. Celle-ci était ouverte. J'entendis M. McGillivray dire, sur le ton de l'excuse : " J'avoue que j'ai pris quelque chose ; je viens de boire un verre de vin. " M. Freer dit, sur un ton excité : " ne m'importent vos verres de vin. Je ne permettrai pas cela. Je n'ai pas d'autre chose à faire qu'à vous suspendre tout de suite et à vous dénoncer au maître général des postes. " M. McGillivray répondit : " Eh bien, M. Freer, j'ai, comme je l'ai dit, pris un verre de vin, mais si vous voulez passer sur cette fois, cela n'arrivera plus. " M. Freer dit : " Soit, mais que cela n'arrive plus ! " Alors, M. McGillivray sortit de la chambre et descendit.

Question (par M. Freer)—M'avez-vous entendu jurer ?

Réponse—Non. La plus forte expression dont je vous ai entendu vous servir, est "*Confound it*."

Question—Est-ce que je me démenais dans la chambre comme un furieux, ainsi que la dit M. McGillivray ?

Réponse—Non. Vous avez une fois traversé la chambre pour remuer le feu.

Question—Pourquoi votre témoignage n'a-t-il pas été entendu lors de la première enquête sur l'affaire ?

Réponse—J'avais refusé en faisant la remarque que M. McGillivray avait assez souffert pour l'irrégularité de conduite dont il s'était rendu coupable.

Question.—Avez-vous vu M. McGillivray ce matin-là ?

Réponse.—Oui. Je crois qu'il était alors pris de boisson, sans être hors d'état de faire sa besogne. Je me suis formé cette opinion en lui voyant le visage rouge et les yeux injectés de sang, ce que je ne crus pas être l'effet d'une subite excitation, mais de la boisson, prise de bonne heure le matin.

Question (par M. McGillivray).—M. Freer n'était-il pas en colère en cette occasion-là ?

Réponse.—Non. Il était excité ; mais je l'ai vu excité comme cela auparavant. C'est là un sujet qui l'excite très-facilement.

(Signé,)

J. T. WRIGHT.

LE DR. MEILLEUR dit :—J'ai été maître de poste de Montréal. J'avais été nommé en juillet 1855, et j'ai rempli cette charge jusqu'au 1er février 1861. M. McGillivray a été commis tout le temps que j'ai été maître de poste. Environ deux ans après être entré en fonctions, vers juillet 1859, je m'aperçus que M. McGillivray était adonné à l'ivrognerie, par sa figure et ses actes. J'eus souvent occasion de le réprimander. Il me le nia toujours, mais une fois il l'avoua, en présence du maître-général des postes, l'hon. Sidney Smith, vers le mois de février 1859. Il fut alors suspendu verbalement avec M. Cooper ; mais à ma sollicitation le maître-général des postes retira l'ordre de suspension à l'égard de M. McGillivray. M. McGillivray, dans cette occasion, reconnut qu'il avait bu, mais hors des heures de bureau. Je ne l'ai jamais vu entièrement incapable de faire son devoir, mais il s'est trouvé quelquefois si pris de boisson qu'il était douteux qu'il pût bien le faire. Je le voyais dans cet état trois ou quatre fois par semaine. Je ne l'ai jamais vu tout à fait hors d'état de travailler. Il s'est abandonné, plus ou moins, à cette habitude pendant les dernières années de mon administration, c'est-à-dire pendant environ trois ans. Après avoir ouï la déclaration que j'ai faite par écrit lors de mon premier interrogatoire, le 19 juin 1861, laquelle vient de m'être lue, je suis prêt à dire qu'elle est véridique.

(Signé,)

J. B. MEILLEUR.

Il paraîtrait, d'après les témoignages ci-dessus concernant l'affaire de M. William McGillivray, qu'il s'est abandonné, plus ou moins, à l'usage des boissons fortes, depuis le mois de juillet 1857 jusqu'à sa maladie, en avril 1861. Le Dr. Meilleur déclare qu'il a souvent vu McGillivray sous l'influence de la boisson dans le bureau, sans être néanmoins absolument incapable de faire son devoir.

En février 1859, M. Freer, alors inspecteur de postes, reçut ordre du département de faire une enquête sur l'accusation d'intempérance portée contre M. McGillivray par le Dr. Meilleur. M. Freer dit que cette imputation fut admise comme exacte, et M. McGillivray ne cherche pas à nier l'existence de cet aveu. La déclaration du docteur Meilleur, ainsi que celle de M. Freer, tend à montrer que M. McGillivray n'abandonna pas l'habitude de boire des boissons enivrantes, mais qu'il continua de boire presque, sinon jusqu'à sa maladie, arrivée en avril 1861.

M. Freer est entré en fonctions, en qualité de maître de poste de Montréal, au mois de février 1862. Il dit qu'à en juger par l'apparence de M. McGillivray et par le fait qu'il sentait la boisson, il est d'opinion que M. McGillivray a continué de faire usage de boissons fortes jusqu'à sa maladie.

A l'appui de cette opinion, M. Freer dit que pendant la première semaine de février 1861, M. McGillivray vint dans la chambre, et qu'il s'aperçut en lui parlant qu'il avait l'odeur de boisson forte; qu'il lui fit une verte leçon à ce sujet et l'informa que s'il n'abandonnait pas tout-à-fait de boire, il le dénoncerait et recommanderait qu'il fût démis. M. McGillivray admit alors qu'il venait de prendre un verre de vin.

Le 24 avril 1861, M. McGillivray était absent. Il adressa à M. Freer, le maître de poste, un certificat de son médecin, le Dr. Fenwick, de Montréal, comportant que M. McGillivray était malade d'une attaque de rhumatisme inflammatoire. M. Freer dit dans sa lettre du 4 mai 1861, par laquelle il fait rapport au département de l'absence de M. McGillivray: "Je crois devoir faire remarquer que la maladie de M. McGillivray est certainement due à l'intempérance." M. Freer dit qu'il a été porté à faire cette assertion par suite de ce qu'il avait lui-même observé, et en conséquence de ce que lui avait dit le Dr. Fenwick, bien qu'il sache que celui-ci ne maintenant avoir fait cette admission. Il paraît que la représentation faite au département par M. Freer eut pour effet la suspension de M. McGillivray de son emploi et de son salaire, qui fut annoncée par lettre en date du 6 mai 1861, à M. King, inspecteur de postes. M. McGillivray fut informé de sa suspension par une lettre de M. Freer, en date du 18 mai 1861. M. King fit une enquête le 20 juin 1861, sur la conduite de M. McGillivray (voir le rapport de M. King, A, No. 536, en date du 20 juin 1861, et les pièces qui s'y rattachent). M. Freer fut informé par lettre du département du 1er juin 1861, que l'ordre du 6 mai en ce qui concernait la suspension des appointements de M. McGillivray était rescindé. M. McGillivray a reçu ses appointements en entier depuis le jour de sa suspension, 18 mai 1861, jusqu'à ce qu'il ait été rétabli dans ses fonctions, en avril 1862, période de près d'une année. Il était généralement payé à la fin de chaque mois.

Il n'y a pas lieu de douter que M. McGillivray n'ait été dans l'habitude de prendre des boissons fortes avant sa maladie; de fait, il l'admet lui-même. Cependant, à part l'opinion que le Dr. Fenwick aurait exprimée à M. Freer, il n'y a pas de preuves suffisantes pour établir que M. McGillivray ait fait un usage immodéré de boissons pendant un temps considérable avant sa maladie, ni pour faire dire que sa maladie ait été directement ou d'une manière éloignée causée par l'intempérance.

Dans sa lettre du 22 juin 1861, M. McGillivray accuse M. Freer de "duplicité," de malice et de vengeance dans ses rapports officiels avec les employés du bureau de poste de Montréal, et l'accuse aussi de chercher à faire sortir du bureau d'anciens employés afin de faire de la place pour des amis. M. McGillivray, dans sa défense (pièce I annexée au rapport de M. King), répète quelques-unes de ces accusations. L'examen des commis et autres employés du bureau n'a pas prouvé que M. Freer ait exercé une sévérité inducible ou une surveillance plus que nécessaire à l'égard d'aucun de ceux qui dépendent du bureau de poste de Montréal, et rien n'indique non plus que M. Freer ait entretenu le désir d'éliminer aucun employé de l'établissement dans l'unique but de faire de la place pour d'autres. A l'égard d'un ou deux employés qui paraissent avoir cru qu'on a exercé vis-à-vis d'eux une trop stricte surveillance, nous sommes d'avis, après avoir entendu les explications de M. Freer, entièrement corroborées par d'autres témoignages, qu'il y avait lieu de soumettre ces messieurs à une discipline sévère. L'assertion faite par M. McGillivray que M. Freer, lorsqu'il l'accusa de boire au commencement de février 1861, "sacrait, jurait et gesticulait comme un furieux," est niée par M. Gillard et M. Wright, tous deux présents, le premier dans la chambre de M. Freer, et le second dans une chambre voisine dont la

porte était ouverte et qui communiquait directement dans la chambre où avait lieu l'entrevue.

M. Freer dit que la conduite de M. McGillivray dans le bureau, lors de son retour en avril et en différentes circonstances depuis, a eu quelque chose de provoquant et comporte un manque de respect à sa qualité de maître de poste.

La lettre et la défense déjà mentionnées de M. McGillivray confirment pleinement cette assertion de M. Freer, au cas même où l'on n'aurait pas de preuve plus directe.

Ces communications sont la plus forte preuve de la tendance de M. McGillivray à l'insubordination et du peu de cas qu'il fait de la position et de l'autorité de son chef.

Nous devons mentionner qu'il n'a pas été porté de plainte contre M. McGillivray, au sujet de la boisson, depuis son retour en avril dernier.

Les lettres et pièces mentionnées ayant rapport à l'affaire de M. McGillivray, se trouvent parmi les documents [liasse 2] cotés : "pièces relatives à l'enquête faite sur les plaintes portées contre M. McGillivray, commis de 3e classe au bureau de poste de Montréal."

Qualifications et devoirs des employés du bureau de poste de Montréal.

B. McEvenue, assistant-maître de poste, est au bureau de poste de Montréal depuis bien des années, et a beaucoup d'expérience des affaires postales. C'est un bon comptable et il a une très-belle main ; c'est un homme de capacité, et quoique un peu vieux il est assez effectif.

Michael Emery est commis de seconde classe et particulièrement propre à remplir la charge de premier commis des malles. Il classe les lettres mises à la poste en ville ou reçues en passe d'autres bureaux et fait l'appel des lettres durant la confection des malles. Cette besogne demande une bonne mémoire, une attention soutenue, de la ponctualité et de l'exactitude, qualités que paraît posséder M. Emery.

Henry Haddell est un commis de seconde classe et a d'importants devoirs à remplir dans la confection des malles anglaises. Il trie les lettres, tient les registres des malles, vérifie les feuilles d'avis, remplit les reconnaissances et prépare les états des malles anglaises. Lorsqu'il n'est pas occupé aux malles anglaises, il aide à l'ouverture des autres malles, fait le trie etc. M. Huddell a de la capacité ; mais il paraît manquer un peu d'attention et d'activité.

McDuff Simpson enregistre les lettres du matin et appartient à la seconde classe. Il est diligent et attentif ; ses heures sont de 4 a. m. à 1 p. m., et il est ponctuel à les observer. Il ouvre les malles de la nuit ; inscrit les lettres enregistrées ; prépare celles à distribuer en ville et celles à expédier. Il reçoit et délivre les lettres enregistrées au guichet des lettres enregistrées, et est tellement versé dans les affaires du bureau qu'il peut en remplir également bien tous les devoirs.

Maurice Murphy est un commis de seconde classe. Il a été nommé en avril 1845. Il a une excellente mémoire, et cette qualité, jointe à l'expérience qu'il a acquise, le rend très-propre à remplir le devoir qui lui est spécialement assigné, de trier les lettres pour le service des boîtes de distribution et des facteurs. Il a la confiance et l'estime du maître de poste et de ses confrères. Il est ponctuel aux heures, et remplit diligemment ses devoirs.

James Maitland fait les états mensuels, c'est-à-dire qu'il transcrit sur les états mensuels les montants portés au registre des dépêches partantes ; il inscrit les feuilles d'avis sur le registre des dépêches arrivantes et les transcrit aussi sur les états mensuels. En sus des devoirs qu'il remplissait d'abord, il a été chargé des états mensuels des Etats-Unis. M. Maitland est très-capable, ses comptes sont exacts et son écriture est bonne. Ses heures sont de 8.30 a. m. à 6 p. m.

Ulric Benoit est commis de troisième classe. Ses devoirs concernent principalement la dépêche des malles du matin ; ses heures sont de 4 a. m. à 1 p. m. Il est très-actif et capable, mais n'est pas ponctuel, ce dont se plaignent beaucoup le maître de poste et l'assistant-maître de poste.

John McKeon est commis de troisième classe et a été nommé en 1853. Il remplit les mêmes devoirs que M. Benoit. Ses heures sont de 5.30 à 8 a. m., et de 1 à 7 p. m. Il fait le tri des lettres et l'appel des dépêches ; il s'entend bien aux affaires de son département ; il est ponctuel et prêt à se charger de tout ce qu'on lui demande de faire.

Alexander Robertson est commis de troisième classe. Il fait le tri des journaux pour

les malles du matin. Ses heures sont de 4 a. m. à 1 p. m. Quoiqu'un peu âgé, il est diligent et ponctuel.

Léon Malard, commis de troisième classe. Heures de 7 a. m. à 7 p. m. Est premier commis de la distribution générale, devoir qu'une expérience de plus de sept années, le rend très-propre à remplir; il est obligeant, ponctuel et désireux de rendre le service aussi effectif que possible.

William McGillivray est commis de troisième classe et a été nommé en 1855. Il remplit la charge de commis de guichet pour la distribution et aide à faire les malles de l'après-midi. Sa capacité, ses connaissances et son expérience le rendent propre à occuper une position honorable dans le personnel du bureau; mais il a gravement manqué d'obéissance et de respect envers son supérieur. L'esprit d'insubordination dont il a fait preuve et sa conduite générale n'ont pas produit une influence salutaire sur le personnel du bureau.

James Simpson — ci-devant assistant-maître de poste, maintenant commis de troisième classe, est l'un des plus anciens officiers du bureau. Sa nomination date de 1841. Son avancement d'un grade inférieur à une haute position dans le personnel est la preuve de sa capacité; et sa position actuelle de commis aux lettres enregistrées de l'après-midi est la conséquence de son inconduite passée.

Olivier Raymond, commis de troisième classe, est au bureau depuis six ans; il est capable et actif, mais manque d'ambition; il n'est pas satisfait de sa position officielle et s'occupe d'affaires qui y sont étrangères. Le peu de cas qu'il a fait des règlements quant aux heures de présence, ses demandes réitérées de congés, ainsi que le manque de respect dont il a fait preuve envers ses supérieurs, ont été d'un mauvais exemple pour les autres employés.

Andrew Green, commis des mandats d'argent, a été transféré du service des malles du chemin de fer au bureau de poste de Montréal en décembre 1858. C'est un homme de confiance; ses comptes sont corrects; et à part ses devoirs dans la branche des mandats d'argent, il tient les comptes de la vente des timbres-postes, du loyer des boîtes et des recettes des comptes de port. Ses heures sont de 9 a. m. à 4 p. m., pendant lesquelles le bureau des mandats d'argent est ouvert au public.

Alfred D'Amour, commis de quatrième classe, nommé en mars 1861, remplit les devoirs de distributeur et est chargé du guichet No. 2. Il est instruit et notaire de profession. Il est complaisant, poli, et observe les règlements du bureau avec ponctualité.

Robert Millar, commis de quatrième classe, nommé en mars 1861. Il a de la bonne volonté, mais est incapable de remplir les devoirs ordinaires d'un commis de poste. On l'a employé à cstampiller. Il s'est présenté deux fois devant le bureau des examinateurs du service civil, et n'a pu en obtenir un certificat d'aptitude.

James McNab, commis de quatrième classe, nommé en mars 1861. La position qu'il a occupée dans la société, le rend impropre au travail ardu qu'exige le service régulier d'un bureau de poste, travail qui semble lui être pénible et antipathique. Son emploi a été de faire la levée de la boîte aux lettres, d'estampiller les lettres, de remplir les reconnaissances des feuilles d'avis du commis de la malle des chemins de fer, devoirs dont il s'est acquitté, d'après le témoignage du maître et de l'assistant-maître de poste, sans soin et sans exactitude. On le cite pour son manque d'assiduité et son habitude de partir du bureau avant l'heure.

V. Baillargeon, commis de quatrième classe, nommé en mars 1861. Il est principalement employé à trier les journaux et à aider à la confection et à l'expédition des malles de l'après-midi. Ses heures sont de 1 à 11 p. m. Il est assidu et a une bonne main. Il a acquis assez de connaissance de ses devoirs et les remplit avec bonne volonté.

J. T. Wright, commis de quatrième classe, a été nommé le 9 août 1861. On fera mieux comprendre ses devoirs en disant qu'il fait l'office de secrétaire du maître de poste. Il a une bonne écriture, est excellent comptable et capable de remplir n'importe quel devoir dans le bureau. Ses heures sont de 9 à 5 p. m. Comme il n'a pas eu à prendre part à la confection ni à la distribution des malles, certains employés en ont conçu de la jalousie, que l'on ferait disparaître en changeant les heures et les devoirs de M. Wright. En même temps qu'il est employé au bureau de poste, M. Wright fait aussi commerce de tabac en cette ville.

John J. Stewart a été nommé en même temps que M. Wright commis de quatrième

classe. Il est distributeur et aide au guichet No. 2. Heures de 7 a. m. à 7 p. m. Il est régulier et assidu.

Joseph Vallée, nommé le 9 août 1861 est commis de quatrième classe. Ses heures sont de 4 a. m. à 1 p. m. Il est d'une assiduité remarquable; il aide à mettre en paquets et à expédier les malles du matin, à trier les journaux, et s'acquitte de ses devoirs avec diligence.

Thomas F. Larseneur, nommé en même temps que le précédent commis de quatrième classe, sert au guichet No. 2 et participe au service général du tri et de la distribution; en outre, il dresse les listes des lettres à annoncer. Son écriture est excellente, et il montre de l'aptitude à apprendre son devoir. Avec l'expérience suffisante, il deviendra un excellent commis.

H. A. Bourret, assistant-commis de la distribution générale, a été nommé en août 1861 commis de quatrième classe. Ses heures sont de 7 a. m. à 7 p. m. Il est employé au tri des lettres et des journaux dans ce département; à l'arrivée des malles anglaises et lorsqu'il y a une presse d'affaires, il distribue dans les boîtes et les tiroirs. Il est capable et remplit diligemment ses devoirs.

Thamas Forsyth a été temporairement employé comme facteur avant d'être nommé, en août 1861, commis de 4e classe. Il est obligé d'être présent à 4 a. m. pour inscrire les premières malles du matin sur le registre des malles partantes, à mesure qu'on en fait l'appel, porte les montants sur les feuilles d'avis et vérifie les lettres enregistrées qui ont été expédiées. M. Forsyth a une éducation supérieure. Il est d'une humeur affable, se montre empressé; mais il a parfois des absences d'esprit et fait alors des erreurs qui diminuent quelque peu son utilité.

J. L. Palmer, commis de 4e classe, nommé en août 1861, est principalement employé à trier les journaux; mais son aptitude et la facilité avec laquelle il se met au fait de la besogne du bureau, une excellente mémoire, une conception vive, le rendent propre à remplir tous les devoirs qu'on pourrait lui assigner. Il est ponctuel et a l'ambition de surpasser les autres.

George J. Carter, commis de 4e classe, nommé en janvier 1862, fait le tri des journaux, aide quelquefois à confectionner des paquets et à taxer les journaux pour les malles anglaises. Il paraît manquer de capacité et d'application.

David Robinson, attaché au bureau comme commis temporaire depuis octobre 1859, a été nommé commis de 4e classe en février 1862. Est employé à la distribution au guichet du centre et expédie, après avoir rectifié les suscriptions, la correspondance militaire et autres lettres reçues par suite de fausse direction à ce bureau. Il est d'un caractère obligeant et très-sociable, mais n'observe pas avec beaucoup de scrupule les règlements, surtout celui de ne point faire de crédit pour le port. Il est loin d'être incapable, mais il a des conversations et des discussions avec ceux qui viennent au guichet; ce qui est fort mal et peut gêner le service public.

FACTEURS.

Il y a six facteurs permanents, outre deux temporaires, au bureau de poste de Montréal, savoir: —

Phillip O'Reilly, nommé le 26 septembre 1852; on lui a assigné le quartier qui comprend les faubourgs Ste. Marie, St. Louis et St. Jacques où il se fait une distribution tous les jours de 8.30 ou 9 h. a. m. à 7 h. p. m.

John James Drew, nommé le 1er octobre 1853. Sa division comprend partie de la cité proprement dite et partie des faubourgs St. Laurent et Ste. Anne. Il fait deux distributions par jour et part du bureau à 10 heures a. m. et à 1.30 p. m.

A. E. Auger, nommé le 14 janvier 1854. Sa division comprend partie des quartiers St. Antoine et St. Louis; il ne fait qu'une distribution par jour. Il commence à 8.30 a. m. et termine à 5.30, 6 ou 7 p. m.

Louis Lafricain a été nommé facteur le 8 juin 1854. Il a été obligé de discontinuer en septembre 1861 pour cause de mauvais santé et a depuis lors été employé au bureau de poste à distribuer les journaux et à estampiller les lettres. Ses heures sont de 4 a. m. à 1 p. m. La division qu'il avait à desservir comme facteur comprenait tout le quartier St. Antoine, où il faisait une distribution par jour.

Samuel Johnston, nommé en septembre 1852 facteur à la poste de Québec et transféré à Montréal le 1er avril 1859; fait la distribution dans la moitié de la cité proprement dite et dans partie des faubourgs de Québec et St. Laurent. Il vient au bureau à 7 a. m., trier et arranger les lettres pour le service général des facteurs, ce qui lui prend deux heures par jour, en sus de son ouvrage ordinaire.

Octave Filiatreault, nommé le 14 octobre 1861; fait la distribution dans les faubourgs St. Antoine et St. Joseph, à Beaver Hall et dans un quart de la cité proprement dite. Ses heures sont de 8 a. m. à 5.30 p.m., et quelquefois 7 p. m.

Edward Mayer a été nommé facteur temporaire le 5 septembre 1861, à la place de Louis Lafricain, qui était malade. Il a fait la distribution dans le quartier Ste. Anne, (comprenant partie de la division de Lafricain.)

Charles A. Raymond a été nommé le 5 septembre 1861 pour aider O. Filiatreault lors de l'absence de Lafricain. Il a été facteur pendant plusieurs mois et est ensuite entré au bureau de poste, où il fait la levée des boîtes et estampille les lettres.

GARDIEN DE BUREAU.

Le gardien est Jeremiah Mullins, qui a occupé la place de messenger au bureau-général des postes sous M. Stayner en 1841; il a été nommé gardien du bureau de poste de Montréal en 1851. Son salaire est de \$384 par année; il est logé dans l'édifice avec sa famille, chauffé et éclairé. C'est un homme d'ordre et de confiance. Ses heures sont de 4 a. m. à 1 p. m.

MESSAGERS.

Michael Mullins remplit les devoirs de messenger en été, et l'hiver il est chargé des feux; il est logé dans l'édifice avec sa famille et est chauffé et éclairé. Son salaire est de \$240 par année. Heures, de 4 a. m. à 1 p. m. C'est un homme honnête et travaillant; mais il ne sait ni lire ni écrire.

William Finton a été nommé aide-messenger ou messenger de l'après-midi en mai 1854. Heures, de 1 p. m. à 11 p. m. Son emploi est de recevoir et ouvrir les sacs des malles, à en vérifier le nombre à leur arrivée, à préparer les sacs des malles pour expédition, à les fermer au cadenas, apposer les étiquettes, etc. M. Finton est très-appliqué et très-actif; il a une bonne écriture et sa connaissance des affaires du département le rend très-utile.

DISTRIBUTION INTERIEURE DU BUREAU DE POSTE. — CHANGEMENTS EXECUTES.

Nous avons soigneusement examiné les arrangements faits dans le local où se confectionnent les malles, et nous avons trouvé que le tout a été disposé en vue d'épargner le temps et le travail. La table à estampiller, les divisions où les lettres sont classées avant d'être déposées dans les boîtes qui correspondent aux bureaux destinataires, les casiers où sont placées les lettres avant la confection des dépêches, les tables sur lesquelles l'on fait et l'on scelle les paquets, les boîtes où se répartissent les journaux, sont très-rapprochés les uns des autres et installés judicieusement. Depuis la nomination de M. Freer, il a été fait plusieurs améliorations qui accélèrent la confection des dépêches.

Nous avons trouvé nécessaire d'introduire quelques changements dans la partie du bureau où se fait la distribution des lettres et des papiers adressés à Montréal. On avait pratiqué un appartement séparé dans le vestibule pour la distribution générale qui se faisait par deux commis, et un troisième pour préparer les listes des lettres à annoncer et classer les lettres et papiers non réclamés qui vont au bureau des lettres de rebut. Toutes les boîtes faites pour être louées ont été prises. Pour faire faire la distribution dans une seule pièce au lieu de deux, et avoir un plus grand nombre de boîtes, nous avons fait disparaître le local où se faisait la distribution générale et prolonger les casiers à l'extrémité nord-est du vestibule. On a ajouté une boîte aux lettres, dont l'ouverture donne sur le vestibule. Ce changement ne nuit en rien à la commodité dont jouissait auparavant le public. La besogne de trois commis peut maintenant se faire aisément par deux, et on a cent vingt boîtes de plus à louer.

Le département des mandats d'argent qui se trouvait isolé de l'autre partie du bureau, a été réuni à la distribution et rendu plus commode pour le public. Il y avait des tambours dans le vestibule en face des bureaux des mandats d'argent et des lettres enregistrées et de larges grilles devant les guichets. On a fait disparaître les tambours parce qu'ils encombraient le vestibule et n'avaient pas de but utile, et les grilles ont été beaucoup retrécies. L'apparence du vestibule en est bien mieux. On a fait faire une boîte convenable pour les lettres enregistrées, deux pupitres et quelques autres objets nécessaires.

Par suite des changements effectués, on peut de la chambre de tri avoir accès aux différentes parties du bureau, et les commis se trouvent tous sous la surveillance immédiate du maître de poste et de son assistant. Le coût de ces améliorations a été de \$210, somme que le loyer des nouvelles boîtes remboursera presque dans un an. Le plan annexé à ce rapport fera comprendre les changements dont on vient de parler.

LIVRES ET COMPTES.

Les livres de compte des mandats d'argent, les registres des lettres enregistrées, des malles expédiées et reçues, les livres de compte des malles anglaises et la manière dont sont tenus les comptes des facteurs et des lettres de rebut, les comptes de port avec des marchands et autres personnes, et les états du port de lettres jetées à la boîte, des journaux des Etats-Unis et autres, les comptes des loyers perçus pour boîtes et tiroirs et la taxe perçue sur les lettres enregistrées à Montréal, ont été examinés avec soin.

Les comptes des mandats d'argent et ceux du bureau avec les agents chargés de la vente de timbres-postes sont tenus avec soin et méthode par M. Green.

La manière dont sont tenus les livres des lettres enregistrées et les comptes des malles expédiées et reçues est satisfaisante. On n'inscrivait pas sur le livre des lettres enregistrées la date de la délivrance des lettres enregistrées à destination de Montréal; mais cette omission n'aura plus lieu à l'avenir. Les comptes tenus pour les malles anglaises étaient trop compliqués; on les a simplifiés et on n'aura plus besoin de tenir deux livres. On a aussi simplifié de beaucoup la manière de tenir les comptes avec les marchands et autres personnes. Les comptes du bureau avec les facteurs, les comptes de perception des loyers des boîtes et tiroirs et de la taxe de deux centins sur les lettres enregistrées à Montréal sont bien tenus.

Pour établir le montant du port des imprimés et brochures reçus des Etats-Unis à porter au débit de la poste de Montréal, on versait le produit de la taxe dans une caisse spéciale et on portait en compte cette somme tous les jours. Ce mode est sujet à objections, et il a été donné instruction d'ouvrir un compte spécial pour le port des articles en question venant des Etats-Unis et de porter en compte le montant de ce port avant de faire la distribution de ces imprimés et brochures. Les feuilles mensuelles pour les dépêches de la province et des Etats-Unis sont préparées par M. James Maitland qui est très au fait de ce devoir. Les feuilles d'avis sont correctement transmises. M. John T. Wright prépare le compte courant de chaque mois et compile d'une manière très-satisfaisante les comptes et états qui s'y rattachent.

DIMINUTION DU PERSONNEL ET CHANGEMENTS D'ATTRIBUTIONS.

Le travail du bureau se divise en deux services :

- 1° La préparation des dépêches à expédier, et la confection des malles;
- 2° Le tri et la distribution des dépêches à destination de ce bureau.

Cette division est observée dans les autres bureaux importants. Un examen soigneux des devoirs des différents commis employés à la confection des dépêches, nous a convaincus que cette partie du service pouvait se faire avec trois commis de moins que le nombre employé. Pour confirmer cette opinion par expérience, nous avons donné un congé d'absence de six semaines à Robert Millar, James McNab et George J. Carter, commis de 4e classe. Les deux premiers ont été nommés en mars 1861, et M. Carter en janvier 1862. Ces messieurs ont été choisis après une enquête complète et impartiale, et après que l'occasion nous eût été donnée de connaître par nous-mêmes quels étaient les commis les moins effectifs du bureau. Il a été donné congé à ces messieurs le 22 septembre, et il n'est résulté aucun inconvénient de leur absence.

Nous recommandons aussi la démission de M. Charles A. Raymond, employé temporairement en septembre 1861 comme facteur, mais qui depuis quatre mois a été employé au bureau à estampiller les lettres et les journaux. Cette besogne peut être faite par M. Lafricain et les messagers, avec l'aide, au besoin, de l'un des commis.

Les changements opérés dans la distribution générale permettent d'exécuter ce service tout aussi bien qu'auparavant avec un commis de moins.

M. James Maitland a offert sa démission et se propose de partir du bureau à la fin de ce mois. M. David Robinson, l'un des commis de guichet, a été pris à sa place comme commis des feuilles mensuelles. M. T. F. Larseneur, qui a été principalement employé à la distribution générale, remplit actuellement la place de M. Robinson.

La renvoi de ces quatre messieurs et la retraite de M. James Maitland, constitueront pour le département une économie de \$3,120 par année, savoir :

Robert Millar.....	\$ 500
James McNab.....	500
George C. Carter.....	500
Charles A. Raymond.....	560
J. Maitland.....	1060
Total.....	\$3120

Le personnel de la poste de Montréal se composerait alors de

Maître de poste.....	1
Assistant-maître de poste.....	1
Commis des lettres enregistrées.....	2
Commis des mandats d'argent.....	1
Commis des feuilles et comptes mensuels .	2
Guichetiers et distributeurs.....	7
Commis de la malle générale.....	11
Facteurs.....	6
Messagers.....	2
Chauffeur.....	1
Total.....	34

M. McEvenue employait une grande partie de son temps à clore et à ouvrir les malles anglaises, et M. Huddell à tenir les comptes de ces malles ; ce travail a été donné à M. J. T. Wright, en sus de ses autres devoirs. L'assistant-maître de poste et M. Huddell pourront ainsi s'occuper utilement à d'autres travaux.

REMARQUES GENERALES.

Après avoir passé en revue les circonstances qui ont donné lieu à cette enquête et les faits qu'elle a mis en lumière, nous avons l'honneur de soumettre les remarques qui suivent :

Les nominations nombreuses qui ont été faites dernièrement au bureau de poste de Montréal n'ont pas eu pour cause la règle qui fixe les heures de travail du matin et du soir, ce système ayant été inauguré lorsque M. Laroque était maître de poste en 1855, alors que le personnel était bien moins nombreux. Nous ne pensons pas non plus que l'augmentation de la population de la ville ait nécessité ces adjonctions. Il est vrai de dire que les affaires ont augmenté dans une certaine mesure, par suite du nombre des troupes actuellement en garnison à Montréal ; mais on doit dire aussi que le personnel du bureau a été porté à ce chiffre plusieurs mois avant l'arrivée à Montréal des troupes en question.

Les changements qui ont été apportés dans les devoirs des commis et les modifications qu'on a faites dans les dispositions intérieures du bureau nous ont permis de recommander la réduction du personnel, qui, suivant nous, peut s'opérer sans nuire à l'efficacité du service.

Le manque de ponctualité de certains commis constituait une difficulté sérieuse que le maître de poste a eu à combattre. L'absence d'un ou de deux commis aux heures de la confection et de l'expédition des malles du matin peut compromettre les intérêts qui reposent sur l'exécution prompte et régulière de ce service important. Quelques commis sont d'habi

tude en retard ; les avertissements et les remontrances paraissent être inutiles, et comme il n'y a pas de règlement qui ait prévu le cas, nous recommandons fortement que les maîtres de poste des villes soient autorisés à imposer aux commis qui ne viendront pas à l'heure des amendes à déduire chaque mois de leur salaire, et que ceux qui ne se corrigeront pas de cette négligence soient démis de leur emploi.

Comme mesure préliminaire, il a été préparé un état de présence sur lequel les commis doivent inscrire chaque jour leur nom, l'heure de leur arrivée au bureau, s'ils ont été absents pour les repas, et l'heure à laquelle ils partent du bureau lorsque leur journée est finie.

On a découvert que l'auteur de la lettre anonyme dont il est fait mention dans ce rapport est M. O. Raymond, l'un des commis du bureau, qui paraît avoir eu recours à ce moyen pour obtenir réparation de la prétendue injustice qu'on a commise à son égard en ne l'avancant à la troisième classe qu'après six années de service dans la quatrième au lieu de deux, terme que mentionne l'acte du service civil comme l'époque à laquelle l'avancement peut avoir lieu.

Étant sous l'impression que le maître de poste actuel et son prédécesseur ont été hostiles à son avancement, M. Raymond s'est laissé influencer par cette pensée dans l'accomplissement de ses devoirs, et l'esprit d'insubordination qui a caractérisé la conduite de plusieurs employés doit sans doute lui être attribuée jusqu'à un certain point. Pendant cette enquête, il a paru dans le journal *L'Ordre* un article qui est presque la reproduction de la lettre anonyme dont M. Raymond est l'auteur reconnu. Outre sa situation de commis au bureau de poste, M. Raymond est pharmacien, ce qui doit absorber une partie du temps et de l'attention qu'il devrait donner au bureau de poste. M. Raymond prétend avoir droit à des arrérages de salaire et a donné avis de son intention de se démettre aussitôt que cette réclamation aura été payée. Comme nous sommes d'opinion que son renvoi aura l'effet de contribuer au rétablissement de la bonne entente dans le personnel, nous recommandons d'accepter sa démission sans avoir égard aux conditions qui l'accompagnent. (Voir sa lettre datée de Montréal, 16 octobre 1862, annexée à ce rapport et marquée G.)

M. James Maitland, commis de seconde classe avec un salaire de \$1060 par année, qui prépare les états mensuels, a aussi offert sa démission moyennant une allocation de retraite de trois mois de salaire ; nous recommandons d'accepter cette proposition [voir sa lettre datée de Montréal le 13 octobre 1862, accompagnant ce rapport et marquée H]. La raison pour laquelle M. Maitland se retire du service, est qu'il veut surveiller lui-même sa ferme située à Smith's Falls et vivre au sein de sa famille.

La suppression des tiroirs, comme le propose la lettre anonyme, entraînerait beaucoup d'inconvénients pour le public, augmenterait considérablement le travail de la distribution et nécessiterait un supplément d'aide dans cette partie du service. Il y a à peu près 400 tiroirs occupés dans le bureau de poste de Montréal ; les locataires ont des comptes mensuels avec le bureau ; toute dépêche adressée à un locataire lui est censée remise en étant déposée dans son tiroir, et l'on épargne par là le travail de la distribution au guichet et le temps de percevoir la taxe et de rendre la monnaie à chaque délivrance. Les tiroirs et les comptes courants de port facilitent donc plutôt qu'ils ne retardent les opérations du bureau. Le seul inconvénient que présente ce système consiste dans les pertes causées par de mauvaises dettes ; ces pertes sont supportées par le maître de poste.

Nous ne pensons pas non plus qu'il soit à propos d'abolir la charge d'assistant-maître de poste, comme le suggère la lettre anonyme. Les fonctions qu'il remplit, qu'on l'appelle assistant ou premier commis, sont nécessaires au fonctionnement des grands bureaux. Il est présumé être en rapports confidentiels avec le maître de poste, l'assister dans la surveillance générale du bureau et doit posséder toute sa confiance.

Dans le bureau de poste de Montréal, M. Freer a assigné à M. J. T. Wright plusieurs des devoirs qui appartiennent de droit à l'assistant-maître de poste. M. Wright s'est trouvé par là dans une certaine mesure exempt de participer au travail général du bureau, et comme ses heures de présence le libèrent de toute participation à la besogne du matin et du soir, qu'ont à faire les autres commis, il en est résulté un sentiment de jalousie qu'il est désirable de faire cesser. Nous avons donc chargé M. Wright de l'ouverture et de la confection des malles anglaises. M. Wright étant parfaitement qualifié à remplir les devoirs qui dépendent d'un bureau de poste, nous avons l'honneur de recommander sa promotion au rang de commis de troisième classe de deux ans de service.

Les changements qui ont été faits à l'intérieur du bureau de poste de Montréal, dont on a parlé plus au long dans une autre partie de ce rapport, ont été exécutés d'une manière très-satisfaisante par M. William Rutherford à un prix très-raisonnable. Le compte de M. Rutherford, s'élevant en tout à 210 piastres, a été certifié et remis à M. Freer pour être payé.

Pour les raisons déjà énoncées, nous recommandons le renvoi de Robert Millar, James McNab et George J. Carter, et nous avons en même temps l'honneur de vous proposer de payer à ces messieurs leurs salaires respectifs jusqu'au 31 décembre prochain. Nous recommandons aussi que Charles A. Raymond soit destitué. Comme il n'a été pris que temporairement, il n'a droit d'être payé que pour le temps de sa présence.

Par suite de circonstances qui se rattachent à l'inconduite passée de M. James Simpson et de M. William McGillivray, dont on a déjà parlé, il a existé entre M. Freer et ces messieurs une disposition qui a eu et a encore de mauvais effets dans le bureau. Le sentiment de M. McGillivray, à l'endroit de M. Freer, paraît clairement dans ses lettres et sa défense, mentionnées plus haut. Nous avons aussi lieu de croire que M. Simpson a été dans l'habitude de parler irrespectueusement du maître de poste à des personnes qui venaient par affaire au bureau des lettres enregistrées où il est employé. Il n'est donc pas surprenant que M. Freer dise n'avoir pas de confiance dans ces deux employés. En vue de la bonne administration du bureau et pour assurer la confiance entre le maître de poste et ses commis, nous recommandons fortement la destitution de MM. James Simpson et William McGillivray.

On remarquera que les facteurs du bureau de poste de Montréal reçoivent un salaire de \$560 par année. Le montant que rapporte au revenu la taxe qu'ils collectent de deux centins sur les lettres et d'un centin sur les journaux, et le montant de leurs salaires, du 1er juillet 1861 au 30 juin 1862, sont comme suit :

SOMMES COLLECTÉES.	SALAIRES.
1861.	
Juillet, \$148 67	\$273 33½
Août, 175 06	273 33½
Septembre, 179 13	273 33½
Octobre, 196 87	273 33½
Novembre, 188 60	273 33½
Décembre, 191 73	273 33½
1862.	
Janvier, 189 67	273 33½
Février, 227 53	273 33½
Mars, 196 58	273 33½
Avril, 130 00	273 33½
Mai, 198 50	273 33½
Juin, 145 50	273 33½
\$2167 84	\$3280 00

laissant un déficit pour ce service de \$1,112.16 par année. Nous recommandons que les salaires des facteurs soient réglés de manière à se rapprocher davantage du chiffre des collections. Il paraît étrange que ce service absorbe une plus forte somme en salaires que celle payée aux commis de 4e classe, et que les facteurs de ce bureau reçoivent \$560 par année pendant que dans les autres villes les facteurs n'ont que \$300 à \$400.

Comme on l'a déjà dit, M. Louis Lafricain, quoique appartenant au service des facteurs, a été employé au bureau à trier les journaux et à estampiller les lettres depuis le mois de septembre 1861. Ce changement a été fait à cause de son peu de santé. M. Edward Mayer a été employé comme facteur temporaire à la place de M. Lafricain. Si on le croit à propos, nous ne voyons pas d'objections à ce que M. Lafricain soit nommé commis de 4e classe et que M. Mayer soit attaché permanemment au service des facteurs.

Nous désirons vous faire particulièrement remarquer le cas de William Finton, désigné sur la liste d'embarquement du bureau de poste de Montréal sous le titre d'aide-messager ou messager de l'après midi à \$300 par année. L'expérience qu'a M. Finton des devoirs du bureau rend ses services très-utile. Il a rempli les devoirs de commis depuis huit ans, sans être promu, et comme il a fait preuve de mérite, nous recommandons qu'il soit nommé commis de quatrième classe.

Dans le cours de cette enquête, il a été prouvé que deux commis du bureau, M. D'Amour et M. Benoit, avaient obtenu congé lors des élections de Montréal en juin 1861, sous l'autorité d'une lettre écrite à M. Freer par l'honorable G.-E. Cartier. On a demandé à M. Freer de produire cette lettre ; mais ne l'ayant plus en sa possession, il pria M. Cartier de vouloir lui en procurer une copie ou de lui en écrire la substance. M. Cartier a répondu dans les termes suivants :—

MONTRÉAL, 10 octobre 1862.

CHER MONSIEUR,—Je me rappelle parfaitement que pendant que j'étais chargé du département des postes en l'absence du maître-général des postes je vous ait écrit la lettre dont parle votre note au sujet d'un congé d'absence à accorder aux deux employés que vous mentionnez. Comme je n'ai point gardé copie de ma lettre, je vous autorise à faire de celle-ci l'usage que vous auriez fait de la première.

Veillez me croire, etc., etc.

G. E. CARTIER.

E. S. Freer, écuier.

Pour plus ample information sur ce sujet, nous renvoyons au témoignage du maître de poste et de MM. D'Amour et Benoit, annexé à ce rapport.

On ne s'est guère prévalu de la règle du département qui permet de s'abonner pour le port des journaux de la province. L'état du trimestre finissant le 30 juin dernier, fait voir que trente abonnés de journaux seulement en sus de ceux qui ont des tiroirs et des comptes ouverts, ont usé de ce privilège, tandis que le nombre de journaux pour la même période qui ont payé un cent de port par numéro s'élève à environ 21,190.

Nous pouvons dire qu'il a été fait un examen scrupuleux du chapitre de la dépense (les salaires exceptés) qu'entraîne ce bureau. A cette fin on s'est procuré au département à Québec, les comptes et pièces justificatives originaux, faisant voir les quantités et le coût de la papeterie, du combustible, du gaz, etc., consommés par le bureau de poste de Montréal dans une année. La dépense des articles de papeterie n'est pas excessive, et les prix payés sont raisonnables. Les listes des lettres annoncées n'ont été publiées que dans les journaux indiqués par le département et aux taux fixés. Les autres annonces et l'impression de circulaires se montent à peu de chose, et ont été payées aux prix ordinaires. On a apporté l'économie convenable dans l'achat du combustible et l'emploi du gaz.

L'état annexé coté J, comprend sous des en-têtes convenables, les recettes et la dépense du bureau de poste de Montréal pour une année à compter du 1er février 1861 au 31 janvier 1862. Cet état comprend sous la rubrique de "comptes de marchands" quelques items élevés ; mais il faut dire que la plus forte partie de cette dépense a été occasionnée par les changements faits au bureau que le département avait autorisés.

M. E. S. Fiéer, le maître de poste, ayant eu plusieurs années d'expérience comme inspecteur de postes, connaît très-bien en général le rouage du département. Lorsqu'il a été nommé à la charge importante de maître de poste de Montréal, la condition du bureau était loin d'être satisfaisante, et on peut présumer, sans crainte de se tromper, que cela était dû en grande partie aux irrégularités qui ont caractérisé l'administration de son prédécesseur. Il n'y avait évidemment pas d'ordre dans les affaires, point de discipline parmi les subordonnés, et les arrangements intérieurs ne répondaient qu'imparfaitement aux besoins nombreux et journaliers des services de ce bureau. Lorsque M. Freer entra en fonctions, il resta six mois sans assistant ; les améliorations ont dû se faire len-

tement, M. Freer ayant à acquérir une connaissance pratique des détails du bureau. S'il eût eu un assistant entendu pour le seconder, la tâche de réorganisation lui eût été rendue comparativement facile, et il eût pu l'accomplir en peu de temps; il a néanmoins été fait beaucoup d'améliorations depuis que M. Freer a la direction. Nous regrettons toutefois d'avoir à dire que M. Freer n'a pas fait preuve, dans son administration du bureau, de cette discrétion qu'exige si évidemment l'importance de ce poste. Sans peser les choses, M. Freer paraît trop porté à ajouter foi et à attacher de l'importance aux remarques et aux insinuations qui lui sont faites contre les commis de son bureau. Cette disposition, jointe à la tournure de son esprit, un peu enclin au soupçon, et à la croyance qu'il nourrit que, dans des cas où il a été porté plainte contre certains commis pour cause d'inconduite, le département n'a pas maintenu son autorité, a donné lieu dans une certaine mesure au manque de confiance qui a existé entre le maître de poste et certains membres du personnel. Ces raisons, jointes à l'opinion entretenue par certains employés et qu'ils ne se sont pas fait faute d'exprimer, que leur influence politique les rendait, en grande partie, indépendants du maître de poste, donnent, suivant nous, la véritable raison de l'insubordination et des autres difficultés qui se sont produits dans l'administration intérieure de ce bureau. Nous avons l'espoir que la destitution de MM. James Simpson, William McGillivray et O. Raymond, tel que proposé, leur remplacement par des jeunes gens actifs et intelligents, l'avis que nous avons cru devoir donner à M. Freer, les changements qui ont déjà eu lieu, auront l'effet de rendre le personnel plus effectif, de mettre un terme à l'esprit d'insubordination et de perfectionner sous tous les rapports le fonctionnement et l'administration du bureau de poste de Montréal.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur,
Vos très-obéissants serviteurs,

(Signé,)

JOSEPH LESSLIE,
MATTHEW SWEETNAM.

ENQUETE.

Témoignage de E. S. FREER : — Je suis maître de poste de Montréal et ai été nommé le 1er février 1861. J'étais auparavant inspecteur de postes pour la division de Montréal. Lorsque j'ai pris la charge du bureau de poste de Montréal, il n'y avait pas d'assistant-maître de poste. Quelques jours avant d'entrer en fonctions, je m'adjoignis l'assistant-maître de poste de Québec, et MM. B. McEvenue et Emery, — ces deux derniers anciens commis du bureau — afin de m'aider à mieux répartir les devoirs des employés suivant l'aptitude et la capacité de chacun. L'un des principaux objets de la consultation que nous eûmes M. Patton, assistant-maître de poste de Québec, M. McEvenue, M. Emery et moi, ainsi que M. Wright, qui m'assistait alors, fut d'établir un système de comptabilité qui facilitât les transactions du bureau et établit des moyens convenables de vérification. Nous convînmes d'un système, et je pris la charge du bureau de poste le 1er février. Je désire ici faire observer que j'ai continué à remplir les devoirs d'inspecteur jusqu'au 20 février, que je fus remplacé par M. King. Au moment de mon entrée en fonctions, le personnel se composait de vingt-quatre employés permanents et de six temporaires. Ayant trouvé l'installation des boîtes aux lettres, des tables pour ouvrir et clore les dépêches, des grilles, des guichets, la disposition des portes et le mode de chauffage et de ventilation défectueux sous tous les rapports, je formai de suite un projet d'amélioration graduelle afin de ne pas gêner l'exécution du service. Je communiquai par lettre les changements projetés au maître-général des postes, et il m'autorisa officiellement à exécuter ceux que je lui avais alors soumis. J'ai cru à propos de répartir sur plusieurs mois la dépense résultant de ces changements. Il fallait plusieurs mois pour les compléter et pour avoir la preuve de leur utilité pratique. Je trouvai que la discipline du bureau était relâchée. J'eus à suspendre et à dénoncer pour les faire destituer plusieurs employés, savoir : MM. Hill, Brady et Labelle. Je fis aussi rapport contre un commis de la malle du chemin de fer (Vacquet), qui fut plus tard renvoyé. Je continuai à agir sans avoir d'assistant et en rencontrant beaucoup de difficultés, jusqu'au 8 août 1861, que M. McEvenue fut nommé à ce poste. M. J. T. Wright a été avec moi du 1er février au 23 avril 1861 ; M. Wright a été absent du 23 avril au 8 août 1861, qu'il fut nommé commis de 4e classe. La raison de l'absence de M. Wright pour la période mentionnée est que le département avait donné ordre de ne plus employer de commis temporaires. Le 21 février 1861, j'écrivis au département que, lorsque tous les commis étaient employés, ils suffisaient à peine aux besoins du service. Les commis de guichet surtout n'étaient pas assez nombreux. Je demandai deux surnuméraires à cause de l'augmentation d'ouvrage due au développement rapide de la population, comme le constate le dernier recensement. Le personnel était à peine aussi nombreux et effectif qu'en 1854, quoiqu'on ait ajouté depuis le département des mandats d'argent et que les steamers océaniques nous apportent une correspondance qui s'accroît de jour en jour. On a en différents temps employé trois commis l'espace de deux ou trois mois, après que j'ai été nommé maître de poste, pour aider à faire et à collecter les comptes de port arriérés sous mon prédécesseur, le Dr. Meilleur, fait que j'ai aussi invoqué comme raison de plus de nommer des commis surnuméraires. Le 26 février, je regus une lettre du département dans laquelle on me demandait si j'avais besoin de sept nouveaux commis ou de deux seulement en sus des surnuméraires déjà employés. Cette lettre avait pour but de demander des explications plus complètes sur les besoins du service. Je répondis que je n'avais eu l'intention de ne demander que deux nouveaux commis en sus des cinq surnuméraires, ce qui ajouterait sept nouveaux employés au personnel permanent.

M. Freer a produit le tableau suivant des noms des employés du bureau de poste de Montréal, le 21 février 1861 :

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| 1. E. S. Freer, maître de poste | 16. J. B. Hill, commis. |
| 2. B. McEvenue, commis. | 17. D. Robinson, commis temporaire. |
| 3. M. Emery, “ | 18. F. Pridham, “ |
| 4. H. Huddell, “ | 19. J. T. Wright, “ |

5. McD. Simpson,	“	20. A. Green,	“
6. M. Murphy,	“	21. Thos. Forsyth,	“
7. J. Maitland,	“	22. P. O'Reilly, facteur.	
8. U. Benoit,	“	23. J. F. Drew,	“
9. J. McKeon,	“	24. A. E. Auger	“
10. A. Robertson,	“	25. L. Lafricain,	“
11. L. Malard,	“	26. S. Johnston,	“
12. O. Raymond,	“	27. W. Finton, messenger.	
13. W. McGillivray,	“	28. J. Mullin,	“
14. J. Muir,	“	29. M. Mullin,	“
15. K. Reid,	“	30. P. Nelligan, messenger temporaire.	

Le ou vers le 21 février, M. J. J. Dumond a aussi été employé comme commis temporaire. Lorsque j'ai été chargé du bureau de poste, le département des mandats d'argent était dans la chambre du maître de poste; ce département a été aussitôt que possible, c'est-à-dire dans l'espace de quelques mois, transporté dans une pièce séparée construite pour cet objet dans le vestibule sur le devant. La distribution générale se faisait avec la distribution des boîtes et des tiroirs; on a trouvé cet arrangement très-incommode et on a fait dans une partie du vestibule une pièce séparée pour cette branche du service. Cette installation à part a exigé l'emploi d'au moins trois surnuméraires. D'autres changements opérés dans les services du bureau ont considérablement contribué à diminuer le travail des commis, et n'ont pas nécessité d'augmentation du personnel; ces changements ont eu aussi pour effet de rendre plus sûre la transmission des dépêches par ce bureau. La séparation qu'on a faite des journaux et des lettres dans le département de la confection des malles, n'a pas rendu nécessaire l'emploi de nouveaux commis. Le système plus parfait de comptabilité et de vérification, des états, que j'ai introduit, a nécessité, je pense, l'emploi de deux nouveaux commis. Le service actuel du matin et du soir a été inauguré par M. Larocque en 1855 et 1856, lorsqu'il était maître de poste: une partie des employés doivent venir au bureau à 4 a. m., et y rester jusqu'à 1 p. m., et les autres y venir à 1 et y rester jusqu'à 11 p. m.; les uns font le travail du matin et les autres celui du soir. Je pense que l'on pourrait faire des changements dans la distribution actuelle des devoirs des différents commis et obtenir par là un service plus parfait, tout en épargnant du travail. Je recommande que M. James Simpson soit destitué parce que depuis que M. Dewe et moi nous avons recommandé qu'il fût réintégré dans la situation d'assistant-maître de poste qu'il occupait ci-devant, il m'a faussement accusé dans une lettre au maître-général des postes de l'avoir induit à faire des aveux dans le but de le compromettre. Pour cette raison et pour d'autres, je crois que le garder plus longtemps tendrait à renverser l'ordre et la discipline dans le bureau. A l'égard de M. William McGillivray, ses habitudes invétérées d'intempérance, cause de sa suspension, ayant été clairement prouvées devant l'inspecteur en juin 1861, je suis d'opinion que son rétablissement dans la place qu'il occupait a contribué en grande partie à affaiblir la discipline qui doit régner dans le bureau. M. Robert Millar ayant été rejeté deux fois par le bureau des examinateurs du service civil et étant impropre à toute autre besogne que celle d'estampiller les lettres, je pense qu'il vaut mieux ne pas le garder. Il y a aussi un autre employé, M. O. Raymond, qui, à ma connaissance personnelle, excite le mécontentement parmi les autres employés, et malgré les remontrances fréquentes de l'assistant-maître de poste, il manque sans cesse de se rendre aux heures. Je sais qu'il vient souvent de une à une heure et demie après l'heure. Je crois donc que sa présence au bureau serait un obstacle à l'établissement d'une discipline convenable. Comme Charles Raymond est surnuméraire, je suppose que le maître-général des postes ne retiendra pas ses services. Un autre commis, M. James McNab, n'est d'aucune utilité; il est incapable et on ne peut s'en rapporter à lui pour aucun des devoirs ordinaires du bureau. Quant à M. Henry Huddell, commis de la malle anglaise et M. James Maitland, commis des feuilles mensuelles, je pense que pour le bon ordre et la subordination, on devrait les transporter à quelque autre bureau. Je suis convaincu que M. Maitland foment le mécontentement, et il est de plus sujet à une infirmité physique qui le rend incapable de remplir aucun devoir sérieux. M. Huddell a aussi excité beaucoup de mécontentement; à part de cela, il tient très-inexactement les comptes des malles anglaises. M. J. Simpson et M. McGillivray devront être remplacés s'ils sont destitués. M. McNab

et M. Millar pourront être remplacés par M. Patrick Nelligan, qui est maintenant messenger au bureau de l'inspecteur des postes. M. Maitland et M. Huddell devront être changés pour d'autres commis. M. Charles Raymond devrait être renvoyé; M. R. O. Raymond devrait être remplacé par un autre commis, et M. Lafricain de facteur devrait être nommé commis de quatrième classe. Si les deux commis nommés plus haut sont renvoyés, le personnel ne sera plus que de trente-sept. Ce nombre suffit à peine au travail du bureau, même si personne ne tombait malade. Avec seulement trente-sept employés, il faudra avoir des surnuméraires pour remplacer ceux qui pourront être absents. Relativement au rapport parlementaire des employés de la poste de Montréal, fait et transmis suivant les instructions du maître-général des postes, et plus particulièrement quant à la lettre du département en date du 9 mai 1862, par laquelle on me demandait si j'avais dit, comme on l'avait affirmé, que le nombre de mes commis était si nombreux que je ne savais qu'en faire, j'ai répondu, à la date du 10 mai 1862, que je n'avais rien dit de la sorte ni rien exprimé qui pût s'interpréter dans ce sens, mais qu'au contraire j'avais besoin d'aide; d'autant que le changement survenu dans l'arrivée et le départ des malles doublait le travail du bureau. Je reçus aussitôt après la lettre suivante du secrétaire du département des postes.

DEPARTEMENT DES POSTES,
QUEBEC, 10 mai 1862.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction du maître-général des postes de vous prier de transmettre à ce département, sous le plus bref délai, un état indiquant les devoirs ainsi que les heures de présence de chaque commis du bureau de poste de Montréal.

(Signé,) WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

E. S. Freer, écuyer,
M. P. Montréal.

Conformément à cette demande, je transmis l'état demandé. L'état parlementaire imprimé qui m'est maintenant montré est un exemplaire de celui que j'ai transmis à l'exception des colonnes portant la rubrique de " Salaire," " Suspension," " Somme d'argent payée pendant cette suspension," la classification des commis suivant les heures de présence et l'état comparatif du nombre des employés en février 1861, août 1861 et janvier 1862, ainsi que le memorandum du montant de port perçu dans les mois de février et de mars 1861 et de février et de mars 1862; quant au reste, le rapport imprimé est une copie fidèle de celui que j'ai préparé. L'original du rapport que j'ai transmis à Québec, suivant le désir du maître-général des postes, exprimé par la lettre du secrétaire du département en date du 10 mai 1862, comprend non-seulement les noms, devoirs, et heures de présence des commis, mais encore de toutes les personnes employées au bureau de poste de Montréal, y compris les commis temporaires, messagers, gardiens et facteurs. Ces derniers n'ont pas été mentionnés dans le rapport imprimé. Mon rapport a été fait aussi correctement que me l'a permis le peu de temps qui m'était laissé. Je reçus la lettre le mardi matin, je préparai mon rapport le même jour et l'expédiai à Québec le lundi suivant. Je crois que le nombre de commis mentionnés dans la classification des employés du bureau en février 1861, dans le rapport imprimé, savoir 22, comprenait tout le personnel avec les facteurs et les messagers, à l'exception du maître de poste et de son assistant, qui eussent porté le nombre à 24. Les commis temporaires ne sont pas compris dans ce rapport. Le nombre des employés en janvier 1862 y est porté à 26, ce qui ne semble pas comprendre le maître de poste ni son assistant, ni les facteurs et commis temporaires. Le personnel du bureau en février 1862 était comme suit :

Permanents.....	34
Temporaires.....	2
Total.....	36
En mai 1862 il y avait de permanents	35
Temporaires.....	2
Total.....	37

Le personnel se compose aujourd'hui (15 septembre 1862) de 37 employés permanents et de deux temporaires, faisant en tout 39. Le montant que je reçois à titre de commission sur les comptes de port est de \$900 à \$960 par année. Les pertes résultant de mauvaises dettes sont considérables.

Relativement à l'assertion contenue dans la lettre anonyme au sujet de la demande de congé faite par M. O. Raymond, je dirai que M. O. Raymond écrivit au maître-général des postes une lettre, accompagnée d'un certificat du Dr. Trudel, dans laquelle il demandait un congé pour cause de maladie; il m'écrivit aussi une note me demandant de faire parvenir cette lettre avec les remarques que je pourrais juger à propos de faire. M'étant assuré auprès de personnes dignes de foi que la maladie de M. Raymond n'était point sérieuse, mais bien plutôt un prétexte pour s'absenter du bureau, je ne crus pas convenable de transmettre sa demande au maître-général des postes, parce que je sentais que je ne serais pas excusable de la recommander. Mais comme sa demande était accompagnée d'un certificat de médecin, je n'insistai point pour qu'il revînt au bureau, mais je lui laissai prolonger son absence. Autant que je puis m'en souvenir, M. O. Raymond reprit son emploi vers la fin d'avril ou le commencement de mai. Quand j'ai rapporté l'époque de son retour dans mes remarques annexées au rapport parlementaire imprimé, c'était pour faire voir que l'absence des commis avait l'effet d'entraver le travail du bureau; et non par aucun sentiment d'inimitié personnelle à son égard. Quant à l'imputation d'espionnage exercé contre M. O. Raymond, je dirai que, à part les informations que j'ai prises pour savoir s'il était réellement malade ou non, comme il le disait dans la lettre où il demandait congé, il n'a été l'objet d'aucun espionnage de ma part. J'ai eu occasion plusieurs fois de le réprimander parce qu'il lisait les journaux pendant qu'il était de service au guichet. Quant au nombre des employés absents tant en congé que par maladie, il est en moyenne de trois l'été et de quatre ou cinq l'hiver, le nombre étant plus considérable l'hiver à cause de l'inclémence de la saison. Quant à l'accusation que j'ai employé l'un des messagers de la poste, Michael Mullins, à travailler dans mon jardin; je dirai que pendant ses heures de service, qui durent de 4 heures A. M. à 1 heure P. M., je ne me souviens pas de lui avoir rien fait faire pour moi, si ce n'est de lui avoir fait porter des messages de ma maison au bureau, ou, quand il pleuvait, de l'avoir envoyé chercher ma voiture pour me mener chez moi. Mes heures de présence au bureau, comme il a été arrêté entre l'assistant-maître de poste et moi, sont généralement de 9 a. m. à 6 ou 7 p. m. Pendant ce temps je m'occupe sans interruption du service, excepté quelquefois pendant une heure, lorsque je vais chez moi entre midi et deux heures. Une partie de mon temps est consacrée à la perception du revenu, aux affaires de banque, à la correspondance, officielle et j'emploie une partie considérable de chaque jour à répondre à des plaintes et questions, surtout de la part des marchands, au sujet de réductions de taxe, lettres égarées, retards et changements dans le départ et l'arrivée des mails, etc. J'ai aussi à examiner les transactions du bureau des mandats d'argent, et je confère avec l'assistant-maître de poste deux ou trois fois par jour sur les dispositions à prendre pour suppléer aux commis absents. J'exerce aussi une surveillance générale sur le travail du bureau. La règle de ce département qui prescrit que tous les employés devront être assermentés avant d'entrer en fonctions, n'a pas été observée ou particulièrement suivie dans les dernières nominations. Je suis sous l'impression que les anciens commis ont été assermentés ainsi que plusieurs nouveaux. Je me souviens d'en avoir envoyé trois ou quatre chez un juge de paix pour cet objet, il y a dix-huit mois ou deux ans. Les certificats de serments ou déclarations ne sont pas déposés à mon bureau; mon prédécesseur ne me les a point remis. Je pense que les commis qui ont été nommés en dernier lieu n'ont pas encore prêté serment.

Plusieurs commis obtinrent congé d'absence en juin 1861. MM. Benoît et D'Amour étaient alors absents. Ces commis ne m'ont pas fait de demande directe de congé; ils m'ont dit verbalement qu'on aurait besoin d'eux pendant les élections; et j'acquiesçai indirectement à leur absence en disant: "Dans ce cas, je suppose qu'il faut que vous y alliez." M. Benoît et M. D'Amour ont été absents, de temps à autre, à peu près pendant une quinzaine de jours. J'ai agi de la sorte parce que j'ai cru que le gouvernement désirait qu'ils prissent part aux élections. Je n'ai pas reçu du département instruction de leur donner congé. Je dois dire que je me suis soigneusement abstenu de prendre part aux élections, sachant qu'un maître de poste n'a pas droit de voter. Je n'ai pas été près des *hustings* et je ne sais pas si les commis qui ont obtenu congé ont fait de la propagande électorale: tout ce que je sais de leurs actes à cet égard, m'est venu par oui-dire.

Question.—Deux commis de votre bureau — M. D'Amour et M. Benoît — ont dit qu'ils avaient obtenu un congé d'absence de quinze jours pendant les élections, en vertu d'une lettre que vous avait adressée l'honorable M. Cartier, alors procureur-général: avez vous objection à produire cette lettre?

Réponse.—Je suis prêt à produire cette lettre et le ferai aussitôt que je l'aurai trouvée. Elle doit être parmi mes papiers privés, et il me faudra un peu de temps pour la chercher.

Les changements et augmentations ci-dessous ont été faits au bureau de poste de Montréal depuis que je suis entré en fonctions, savoir:

1. Changements dans les portes d'entrée conduisant au vestibule;
2. Nouvelle chambre pour les sacs de malle et changement dans la porte de derrière;
3. Nouvelle pièce pour le bureau des mandats d'argent;
4. Trois tourniquets placés aux guichets.
5. Nouvel appartement pour la distribution générale et alphabétique, y compris les casiers et boîtes à lettres;
6. Casiers et tables pour la distribution des lettres dans le département de la confection des malles;
7. Tiroirs pour sacs de toile, disposés suivant l'ordre des destinations;
8. Deux casiers pour le tri des lettres à expédier, et addition aux boîtes pour le tri des journaux, substituant au fond en bois un fonds en fils métalliques;
9. Tambour et mobilier du bureau des lettres enregistrées;
10. Nouvelles portes et élargissement du tambour de l'entrée principale, et plusieurs additions et changements.

On n'a pas employé d'architecte, et l'ouvrage a été fait par entreprise, et lorsqu'il pouvait l'être sans gêner le service quotidien du bureau. Le 6 février, j'écrivis au département à Québec lui indiquant les principaux changements que je croyais nécessaires et donnant une estimation du coût d'une partie de l'ouvrage. Je fus autorisé à faire les changements proposés. Les modifications apportées dans la tenue des livres a nécessité l'achat de nouvelles séries de livres de compte, que je me suis procurées chez MM. R. et A. Miller ou chez M. John Lovel. Je n'ai pas cru nécessaire de faire une demande spéciale pour ces livres, mais j'ai suivi l'usage du bureau qui est de s'en procurer au besoin. Le coût de ces livres est porté dans mes comptes courants, et il n'a jamais été fait d'objection à leur paiement. Je n'ai pas payé les livres que j'ai eus chez M. Lovell; cet article est porté dans son compte général d'impressions avec le département des postes et ne paraîtra pas dans mes comptes. Le mémoire de M. John Lovell pour livres de formules imprimées fournis au bureau de poste de Montréal, du 1er février 1861 au 15 août 1862, fait voir que le papier, l'impression, la reliure, le réglage, s'élèvent pour ce laps de temps à \$322.77, faisant à-peu-près \$200 par année. La seule maison où j'achète les fournitures de bureau (y compris les livres de compte à l'exception de ceux que j'ai eus chez M. Lovell) est celle de MM. R. et A. Miller. Je prends chez eux le papier à enveloppes et à écrire, les enveloppes, la cire, la ficelle, les plumes d'oie et d'acier, l'encre et tous les autres articles de fourniture de bureau. Je donne plus bas les prix; quant aux quantités, il faut pour les constater consulter les pièces justificatives qui accompagnent mes comptes courants de chaque mois. Je ne garde pas de doubles des comptes de marchands ou de libraires, ni pièces justificatives; j'envoie les originaux à Québec et n'inscris dans mon grand livre que les sommes totales. Prix payés à MM. R. et A. Miller: papier à enveloppes (*manilla*)

\$3.25 la rame ; *foolscap* \$3 la rame ; papier à lettres (poste) \$2.75 la rame ; papier à note \$1.62 la rame ; enveloppes \$2.50, \$3, \$8 et \$11 le mille ; cire à cacheter, 70 cents la livre ; plumes, \$1.50 la grosse ; ficelle (grise) 35 cents la livre ; ficelle (blanche) 50 cents la livre ; encre, \$1.50 le gallon ; crayons, 66 cents la douzaine. Il y a environ six mois, j'ai reçu ordre de Québec de ne plus prendre de fournitures de bureau chez MM. R. et A. Miller, parce qu'on me les enverrait de Québec. Subséquemment j'ai reçu instruction de prendre comme auparavant chez MM. R. et A. Miller les articles que le département général ne pourrait me fournir. J'ai demandé deux ou trois fois des soumissions pour la fourniture du combustible ; mais ayant trouvé qu'en acceptant les plus basses offres, je n'obtenais pas toujours les meilleures qualités au plus bas prix, ni la quantité suffisante, je me suis décidé à faire un contrat avec une compagnie honorable, celle de MM. Evans et Brosther, qui fournit le bureau de poste de bon bois au plus bas prix du marché. La quantité de bois nécessaire pour le bureau est de quatre vingts à quatre vingt-dix cordes par année. MM. J. G. Beard et Cie fournissent le charbon aux prix courants. La quantité de bois que je mentionne comprend aussi celle qui est consommée au bureau de l'inspecteur. La quantité du gaz est déterminée par le gazomètre et se paie au prix ordinaire. Les comptes de gaz comprennent aussi la consommation du bureau de l'inspecteur. Je fais faire chez M. John Lovell diverses impressions, telles que celles des enveloppes, formules de comptes de port, avis de l'arrivée et du départ des malles, circulaires, etc. Les annonces (avis au sujet de la malle, etc.), sont insérés par ordre du département dans les journaux suivants : *Montreal Herald*, *Le Pays* et *The Transcript*. Depuis que je suis entré en fonctions, le travail qui se rattache à la tenue des livres a été de beaucoup augmenté. Je n'ai à faire contre les membres du personnel, tel qu'il est actuellement composé, aucun reproche sérieux autre que ceux déjà formulés. Je ne doute pas pouvoir exécuter le service d'une manière satisfaisante, si l'on fait dans le personnel les changements que j'ai suggérés. M. William McGillivray, commis au bureau de poste, a été suspendu depuis mai 1861 à avril 1862 (environ une année), et pendant tout ce temps, je lui ai régulièrement payé ses appointements. Au bout de quelques mois, supposant qu'il y avait eu oubli de la part du département, je refusai de continuer à le payer. M. McGillivray, paraît-il, en écrivit à M. Griffin, député-maître-général des postes, pour se plaindre de cette suspension, et je reçus peu de temps après une lettre de M. Griffin, me disant de continuer à payer M. McGillivray, vu que son affaire n'était pas encore décidée et qu'il devait être considéré comme étant dans le *statu quo*. J'ai donc continué de payer à M. McGillivray ses appointements jusqu'à ce qu'il ait repris ses fonctions en avril 1862, c'est-à-dire, qu'il a reçu ses appointements en entier pendant tout le temps de sa suspension. Voici le résumé de la correspondance qui a été échangée avec le département sur ce sujet : — Lettre du département des postes, Québec, en date du 6 mai 1861, où il est dit : — "Le maître-général des postes vous charge de faire une enquête sur ces accusations et de suspendre M. McGillivray de son emploi et de son salaire jusqu'à ce que cette enquête ait eu lieu, et qu'il ait été pris une décision." La résolution du maître-général des postes me fut communiquée par une lettre de M. King, inspecteur de postes, en date du 8 mai 1861. Le 1er juin 1861, le département des postes à Québec m'adressa la note suivante :

MONSIEUR, — Le maître-général des postes révoque, pendant l'enquête sur les plaintes portées contre M. McGillivray, la partie de l'ordre du 6 mai qui prescrit la suspension du salaire de M. McGillivray.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN,
Député M.-G. des postes.

E. S. Fréer, écuier,
M. P., Montréal.

Sur l'autorisation de cette lettre, je continuai à payer à M. McGillivray ses appointements jusqu'au 1er août 1861. Le 1er septembre, je refusai de le payer avant de connaître l'intention du maître-général des postes. M. McGillivray écrivit alors officiellement au département pour se plaindre de ce que j'avais suspendu sa paie, et, le 7 septembre 1861, je reçus instruction du département de payer M. McGillivray jusqu'à ce que le maître-général des postes eût définitivement prononcé sur son affaire. Le 11 avril 1862, j'adressai la lettre suivante au maître-général des postes :

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli dûment quittancée la liste d'émargement que vous m'avez envoyée accompagnée de certains bons pour arrérages dus à quelques-uns des commis de ce bureau. Je vous l'aurais transmise plus tôt, si je n'avais eu à attendre l'arrivée de M. McGillivray, qui, bien que figurant sur la liste d'émargement, demeure dans le Haut-Canada et ne vient ici périodiquement que pour toucher ses appointements, et qui, ce mois-ci, n'est venu en ville qu'hier.

(Signé,)

E. S. FREER.

Honorable Sidney Smith,
Maître-général des postes.

A cette lettre, j'ai reçu la réponse suivante :—

DÉPARTEMENT DES POSTES,
Québec, 12 avril 1862.

MONSIEUR,—Le maître-général des postes voit avec surprise l'énoncé dans votre lettre d'hier que M. McGillivray, quoique figurant sur la liste d'émargement du bureau de poste de Montréal, demeure dans le Haut-Canada et ne vient à Montréal périodiquement que pour toucher ses appointements.

Le maître-général des postes doit-il conclure de là que M. McGillivray n'a pas repris ses fonctions depuis le congé temporaire qui lui a été accordé pour cause de maladie l'été dernier, et qu'il est encore incapable de remplir ses devoirs ?

Si tel est le cas, veuillez énoncer les faits clairement et expliquer pourquoi il n'a pas été fait rapport de temps à autre de l'absence prolongée de M. McGillivray et de la cause de cette absence.

(Signé,)

W. H. GRIFFIN.

E. S. Freer, écuyer,
Maître de poste, Montréal.

Je répondis par la lettre suivante en date du 4 avril 1862 :—

J'ai l'honneur de vous répondre que M. McGillivray a été suspendu de ses fonctions et de ses appointements en attendant l'enquête sur les accusations portées contre lui. Subséquemment, les instructions qui autorisaient cette suspension ont été rescindées pour ce qui concernait la suspension d'appointements. L'inspecteur, après enquête, fit rapport le 20 juin 1861. Je continuai à payer à M. McGillivray ses appointements jusqu'au 1er août suivant ; mais le 1er septembre, je refusai de le payer avant de connaître votre intention, ce dont il se plaignit officiellement au bureau-général des postes. Je reçus alors instruction directe du département de continuer à le payer jusqu'à ce qu'il fût définitivement prononcé sur son affaire. Depuis cette époque, je me suis de temps à autre enquis auprès de l'inspecteur s'il avait été donné une décision. Il m'a répondu que rien ne lui avait été communiqué à ce sujet.

(Signé,)

E. S. FREER,
Maître de poste.

A l'hon. Sidney Smith.

Je désire ajouter à ce que j'ai déjà dit au sujet des changements proposés dans le personnel, que M. J. J. Wright devrait être promu à la troisième classe. Je propose que Patrick Nelligan, maintenant messenger au bureau de l'inspecteur, soit transféré à mon bureau pour estampiller les lettres, besogne dont il s'acquitte très-bien. Je recommande aussi que M. S. Johnson, facteur, soit nommé commis de quatrième classe pour aider à la distribution générale ou alphabétique, et que M. Finton, messenger, soit aussi nommé commis de quatrième classe.

B. McEVENUE dit :—Je suis assistant-maître de poste au bureau de poste de Montréal. Mon devoir le plus important est d'exercer une surveillance générale sur toutes les parties du service, de voir à ce que les commis s'acquittent bien de leurs devoirs, etc. Je vois aussi à la confection de la partie la plus importante des malles anglaises, à la taxe et à la mise en paquets des lettres étrangères, etc. Ce travail se rattache à l'expédition des malles par les paquebots Cunard et canadiens. Je fais aussi l'ouverture des malles anglaises, en vérifie le contenu sur les feuilles d'avis et passe au commis à ce préposé les lettres enregistrées contenues dans ces malles pour qu'il en fasse

l'inscription sur son registre. Je tiens aussi un compte des lettres non-affranchies à charger contre la poste de Montréal et à distribuer en ville, reçues par les malles anglaises, et du port payé d'avance (en espèces) sur les dépêches anglaises acheminées de ce bureau. Je tiens note dans un brouillard tenu à cette fin de la taxe à porter au débit de ce bureau sur les lettres non-affranchies reçues de la Grande-Bretagne et sur celles payées d'avance à destination de la Grande-Bretagne. M. Huddell prépare sur ce brouillard le rapport officiel qui est transmis à Québec. Il prépare sous ma surveillance les reconnaissances des feuilles d'avis anglaises.

La malle de Liverpool est faite avec tant d'exactitude que nous prenons comme juste, sans le compter, le nombre de journaux inscrit sur les étiquettes des sacs ; mais dans la portion de Londres de ces malles, les journaux pour Montréal et ceux en passe pour d'autres bureaux sont tellement mêlés qu'il faut en faire le tri et les compter ; en déduisant ensuite le nombre de ceux en passe du montant total, nous constatons le chiffre de ceux destinés à la ville qui doit être porté en compte au débit du bureau. Quelquefois la différence entre le nombre de journaux que contient la malle de Londres et le nombre porté sur la feuille d'avis est considérable ; nous rectifions alors la feuille d'avis par la reconnaissance ; la différence s'est élevée quelquefois à 120 et plus. Les malles de Liverpool portent sur leurs étiquettes le chiffre des journaux expédiés ; celles de Londres n'ont jamais cette indication ; et nous n'avons pour nous guider en vérifiant que le nombre ou le montant porté aux feuilles d'avis sous cette rubrique. J'inscris toujours les montants sur les feuilles d'avis qui accompagnent les malles anglaises. Le mode de confection de ces malles consiste à mettre les lettres en paquets et à les revêtir d'un étiquette portant le nom du bureau, le poids ou la taxe, suivant le cas. Lorsque la malle est prête à être close, le commis qui m'assiste énonce à haute voix les montants, le poids ou la taxe. M. Huddell vérifie les items du brouillard et porte les montants sur la feuille d'avis. Le poids en moyenne des lettres affranchies contenues dans les malles expédiées à Liverpool par les paquebots canadiens est, pour les dix-sept dernières malles expédiées du 9 mai au 29 août 1862, de 251 onces par malle. Le poids des lettres affranchies à destination de Londres, expédiées par les paquebots canadiens pendant la même période, s'est élevé en moyenne à 262 onces, et la correspondance officielle non payée à 225 onces. Le nombre de journaux envoyés à Liverpool par la dernière malle est de 804 ; le nombre envoyé à Londres, de 512. Le poids des dépêches affranchies à destination de Liverpool, expédiées par les paquebots Cunard pour les quatre dernières malles, a été en moyenne de 84 onces. Les dépêches affranchies pour Londres ont été en moyenne pour la même période de 58 onces ; et la correspondance officielle non payée de 44½ onces. Le nombre des journaux envoyés à Liverpool par les paquebots Cunard est généralement de 200 à 300 ; ceux envoyés à Londres s'élèvent rarement à 200. Je ne prépare pas les comptes courants mensuels, ni aucune pièce justificative. Je ne prépare pas le rapport hebdomadaire des mandats d'argent et n'émet ni ne paie de mandats. Je n'ai rien à faire dans la partie financière du service, si ce n'est de débiter les facteurs pour le port, etc., des lettres et journaux qu'ils ont à distribuer et de recevoir leurs états. Il y a six facteurs, dont deux ont à faire deux distributions par jour dans la cité proprement dite à 9 h. a. m. et 11 h. a. m. Les quatre autres font une distribution par jour dans les faubourgs, et commencent généralement leur tournée vers 9.30 a. m. Lorsqu'on attend l'arrivée des malles d'Angleterre, les facteurs des faubourgs restent jusqu'à ce que le tri en ait été fait pour la distribution. Nous avons deux facteurs surnuméraires. L. Lafricain, qui remplit actuellement les devoirs de commis, a d'abord été facteur ; il obtint congé d'absence le 8 septembre 1861, pour environ trois mois, à cause de maladie. Avant l'expiration de son congé, environ au bout de trois semaines, il revint et s'offrit à faire la menue besogne du bureau ; ce qui fut accepté. Il est toujours resté depuis au bureau et a rempli les devoirs d'un commis au même salaire qu'il recevait comme facteur. Les facteurs surnuméraires sont Charles Raymond et Edward Mayer, qui étaient tous deux employés lorsque Lafricain a obtenu son congé d'absence en septembre 1861. Mayer a depuis son entrée au bureau rempli les devoirs de facteur. Charles Raymond estampille les lettres et fait quelquefois l'office de facteur, lorsque quelque facteur est malade ou en congé. Lorsqu'il est employé au bureau à faire la levée des boîtes, à taxer et estampiller les lettres, les heures de M. Charles Raymond sont de 7 a. m. à 7 p. m. et il est occupé tout le temps. Mayer et C. Raymond étant surnuméraires ne sont pas censés faire partie du personnel, et on prépare tous les mois un reçu

séparé de leurs salaires qui est transmis au département avec la liste d'émargement. Depuis que M. Freer est maître de poste, chaque facteur paie le montant du port des lettres qui lui sont remises pour être distribuées et dont on porte écriture sur un livre tenu à cette fin. Au retour du facteur, on lui rembourse le port des lettres non délivrées qu'il rapporte au bureau. On porte en compte avec le port la taxe de deux cents pour les lettres et d'un cent pour les journaux; les facteurs paient cette taxe en recevant chaque jour leurs lettres, etc., et on leur rembourse le port de celles qui n'ont pas été délivrées. Le salaire des facteurs est de \$560 par année; les surnuméraires reçoivent la même somme, à l'exception de C. Filiatrault, qui n'a que \$480. J'aide à faire le dépouillement des malles ordinaires; mais je ne prends pas part au travail du classement et de l'expédition des malles ordinaires; je n'exerce qu'une surveillance générale sur cette branche du service. Je ne sache pas qu'il y ait eu dans le bureau en mars 1861, une augmentation soudaine et extraordinaire de besogne de nature à nécessiter de nombreuses adjonctions au personnel. La présence d'une nombreuse garnison l'hiver dernier a de beaucoup augmenté les affaires du bureau. J'ai à m'enquérir des réclamations transmises au sujet de lettres ou journaux envoyés à fausse destination, et de toute erreur dans l'exécution du service. J'examine ces plaintes, tiens note des faits, et fais un brouillon de réponse que je passe à M. Wright qui, là-dessus, rédige une réponse en forme lorsqu'il y a lieu. J'ai souvent pensé, pour ce qui concerne la tenue des feuilles mensuelles et des comptes, qu'elle devrait être confiée à la même personne; ce travail est maintenant fait par M. Maitland, M. Wright et M. Huddell. M. Huddell doit fournir certaines pièces justificatives, ainsi que M. Forsyth, qui tient les registres des malles des États-Unis, des dépêches arrivantes et partantes, et les états mensuels de la correspondance des États-Unis. Je crois que M. Maitland pourrait remplir ces devoirs tout seul. Je pense qu'il serait de l'avantage du département et du maître de poste, d'abolir l'usage des comptes de port. Il y a deux ou trois commis qui n'ont ni le désir ni la volonté de remplir ou d'apprendre leurs devoirs: ce sont MM. McNab, Millar et Forsyth. Une partie de la besogne de M. McNab consistait à remplir les reconnaissances des feuilles d'avis du commis de la malle des chemins de fer; ce que je n'ai pu réussir à lui faire faire correctement. Je le mis alors à estampiller les lettres, et il ne s'est pas même bien acquitté de cette tâche facile. Il remplit encore ces deux emplois, mais il faut sans cesse le stimuler. C'est un jeune homme; il est marié, mais nonchalant et ne veut pas s'appliquer. Il est entré au bureau en mars 1861. Robert Millar a de la bonne volonté, mais est incapable. Il s'est présenté deux fois devant le bureau d'examen du service civil, mais n'a pu en obtenir de certificat d'aptitude. Je l'emploie à estampiller. C'est un homme âgé, impropre au service et incapable d'apprendre. Il a été nommé en mars 1861, mais n'est entré en fonctions qu'en mai suivant. Thomas Forsyth est un homme d'éducation; il fait preuve des meilleures dispositions, mais paraît être constamment distrait, et commet de graves erreurs dans l'exécution de ses devoirs, qui consistent à préparer les feuilles mensuelles des États-Unis, à faire l'inscription des malles partantes du matin et des lettres enregistrées expédiées par ces malles. Si on le garde il pourra commettre de sérieuses bévues. Nous avons eu au bureau un commis nommé Lynch; je ne puis dire combien de temps il y est resté; il a été convaincu d'avoir soustrait une lettre d'argent et contrefait une autre lettre, et n'est resté au bureau que quelques semaines après cela. Il n'a pas été renvoyé, mais on lui a permis de se démettre. On tient un livre d'ordres où sont consignés les changements de destination, etc., dont avis est donné au maître de poste, et on affiche de plus dans un endroit apparent un avis imprimé de ces changements, de manière qu'ils ne puissent échapper à l'attention des commis expéditeurs. Je crois que l'harmonie est parfaite entre les commis; je n'ai jamais rien remarqué au contraire. Il y a un esprit marqué d'antagonisme, dont je ne comprends pas bien la cause, entre le maître de poste et quelques membres du personnel. M. Wright ne participe pas au travail des autres commis, et je ne doute pas que sa position ne donne lieu à des jalousies. Ses heures de présence diffèrent de celles des autres; elles sont de 9 a. m. à 5 p. m. Il fait la correspondance du maître de poste, met en ordre ses papiers et prépare les comptes courants. J'ai souvent conseillé au maître de poste de lui assigner les mêmes heures qu'observent les autres commis. Quant au rapport parlementaire auquel on a appelé mon attention, je pense que c'est purement par inadvertance qu'on a omis dans ce rapport les facteurs et les messagers; il a été demandé à la hâte et préparé sans qu'on ait eu le temps de réfléchir. Le nombre moyen des absents est de trois à cinq;

il n'y a jamais plus de deux absents en congé à la fois; quand le nombre des absences est plus grand, c'est pour cause de maladie.

MICHAEL EMERY dit:—Je suis commis de seconde classe au bureau de poste de Montréal (M. Emery énumère ici ses fonctions.) Je suis seul au bureau de 7 p. m. à 9 p. m., en attendant que les autres commis reviennent de souper entre 8.30 et 9 p. m. Deux commis seulement ont à trier trois jours par semaine, les mardi, jeudi et vendredi, les journaux après 9 p. m.; les autres soirs, il suffit d'un commis (M. Baillargeon) pour faire le tri des journaux. Toutes les malles qui arrivent jusqu'à 8 p. m. après la fermeture du bureau, sont ouvertes par moi, et je fais le tri des dépêches partantes par les malles du matin. Les malles qui arrivent après 9 p. m., ne sont ouvertes que le lendemain matin. La première chose qu'ont à faire les commis qui arrivent à 4 a. m., est d'ouvrir ces malles. Je ne sache pas qu'il y ait eu un surcroît extraordinaire de travail au bureau pour nécessiter l'augmentation du personnel qui a eu lieu en mars 1861. Sous le Dr. Meilleur, le personnel était insuffisant et on avait besoin de quelque aide. Le travail augmente graduellement; nous avons une plus forte correspondance militaire; mais elle ne regarde que le bureau sur le vestibule ou les commis distributeurs.

Question—Savez-vous si dans le personnel actuel il se trouve des employés dont on pourrait se dispenser sans nuire au travail du bureau?

Réponse—Je dirai que je préférerais ne pas répondre à cette question, parce que pour avoir prévenu officiellement l'honorable M. Spence sur un sujet pareil, j'en ai été très-fort réprimandé par M. Wm. H. Griffin, député-maire-général des postes. Si les propositions que j'ai faites officiellement au maître-général des postes, l'honorable Robert Spence, en octobre ou novembre 1856, étaient mises en pratique, on économiserait une somme considérable tous les ans au département. M. Lafricain avait auparavant dans le personnel la place de facteur: il remplit aujourd'hui la charge de commis, qu'il occupe depuis environ dix mois. M. Charles Raymond, qui a été employé l'année dernière comme facteur, a également fait les fonctions de commis pendant à peu près le même temps, tout en reprenant par occasion l'emploi de la distribution à domicile durant la maladie ou l'absence de quelque facteur. Outre ces deux personnes, il y a six facteurs et trois messagers, ce qui porte le personnel, tout compris, le maître de poste, son assistant, les commis, les facteurs et les messagers, à trente-neuf. Je ne puis dire quel était le chiffre du personnel du bureau en 1861. Il s'est fait des changements par suite de translation, etc.; mais il y a au moins dix commis de plus que le nombre employé alors. Terme moyen, le nombre des absents ne passe pas deux. J'ai quelque souvenir qu'il y avait trois commis absents quand a été fait le rapport parlementaire; mais la moyenne n'excède pas le nombre que j'ai dit, deux.

Je n'ai jamais vu W. McGillivray pris de boisson, ou même dans un état à indiquer qu'il en eût bu réellement. La meilleure intelligence règne dans le personnel, et les choses vont avec assez d'harmonie dans le bureau à présent. M. Wright ne travaille pas avec les autres commis. Il est exclusivement employé dans le bureau du maître de poste; il est chargé de la correspondance, et quand il s'y fait une enquête sur quelque irrégularité dans le service des malles, c'est lui qui fait l'investigation; il ne se mêle point des malles, bien que je l'aie vu une couple de fois aider à ouvrir les malles anglaises. M. McEvenue surveille toutes les opérations du bureau et aide à plusieurs choses, à l'ouverture et à la vérification des malles, etc. M. James Simpson a été, je me le rappelle, longtemps absent du bureau, cinq ou six mois ou davantage. J'ignore qu'il ait été adonné à des habitudes d'intempérance. Je ne l'ai jamais vu pris de boisson dans l'exercice de ses devoirs. J'ignore ce qui a amené la déchéance de M. James Simpson de l'emploi d'assistant-maire de poste. C'est aujourd'hui un vieillard, et je ne pense pas qu'il pût s'acquitter des fonctions d'assistant-maire de poste aussi bien que M. McEvenue, qui occupe maintenant cette charge.

HENRY HUDDALL—A part les heures de présence et les devoirs de M. Huddell, l'enquête n'a fait connaître rien qu'il soit nécessaire de rapporter ici. M. Huddell est commis de la malle anglaise, et aide au travail général du bureau.

MCDUFF SIMPSON dit:—Je suis commis du bureau de poste de Montréal. Je suis présent de 4 a. m. à 1 p. m.; j'ai la charge des lettres enregistrées. J'ouvre aussi les malles qui arrivent dans la nuit. (Suit ici une explication complète de la besogne de M. McDuff Simpson.) Mon père est avec moi au bureau des lettres enregistrées—il est de service l'après-midi. Je prends quelquefois la place du commis des mandats d'argent,

quand il est absent. M. Green, commis des mandats d'argent, fait toute la besogne de cette partie du service, il dresse les compte-rendus, etc.

Question—Connaissez-vous quelque commis qui ait raison de se plaindre d'injustes traitements de la part de M. E. S. Freer, le maître de poste actuel?

Réponse.—Je crois que mon père et moi nous en avons quelque raison.

Je sais bien peu de chose au sujet de O. Raymond, — nous sommes rarement ensemble. Il se tient dans le bureau de derrière, je suis dans celui du front, de sorte que nous nous rencontrons rarement. Je crois qu'il se perd beaucoup de temps à vérifier le contenu des malles, c'est-à-dire le nombre de sacs que contient chaque malle expédiée ou reçue, et à en faire l'inscription sur un livre à part. Je pense que tout ce qu'il est nécessaire de faire, est de les vérifier d'après les *time-bills*.

MAURICE MURPHY dit:—Je suis commis de 2e classe au bureau de poste de Montréal. Je suis dans le bureau depuis dix-sept ans. Je suis employé à la distribution. (Suit la description de ses devoirs). Je classe aussi les lettres annoncées et dresse les états des lettres de rebut. Je notifie aussi les éditeurs des journaux non délivrés et restés au bureau, et je tiens un livre où j'inscris la date de l'envoi de ces notifications. Le maître de poste me confie en outre la charge des caisses, au nombre de quatre. Je tiens compte de toutes les lettres de la ville ou jetées à la boîte, ainsi que de tous les journaux de la province ou des Etats-Unis, soumis à la taxe. Voici comment je fais : chaque caisse contient une boîte séparée pour la recette de la taxe des journaux; les commis-distributeurs déposent dans cette boîte chaque *cent* qu'ils perçoivent sur ces journaux et le nombre de *cents* détermine celui des journaux. Cette règle ne s'applique point aux lettres jetées à la boîte; on les compte lorsqu'on les prépare pour la distribution et on les inscrit sur le registre convenable; la règle ne concerne que les journaux que j'ai mentionnés.

JAMES MAITLAND, commis des feuilles mensuelles au bureau de Montréal (M. Maitland n'a rien dit qu'il soit nécessaire d'insérer ici. Il a expliqué au long ses devoirs.)

ULRIC BENOÎT dit:—Je suis commis du bureau de Montréal. (M. B. décrit les fonctions qu'il remplit comme commis des malles.) J'ai eu congé en juin 1861. M. Freer m'appela et me dit qu'il avait une vacance à me donner. Je n'en avais point demandé. M. Freer me dit que le congé venait de M. Cartier. Les élections de la ville se firent pendant les huit jours qu'il dura. M. Freer me dit que M. Cartier lui avait écrit une lettre, le priant de me donner congé. Je partis de la ville le lendemain du jour que j'obtins ma permission, et j'y revins avant la clôture des élections; j'allai alors à Québec. Je n'ai jamais travaillé à l'élection. Je sais que D'Amour et moi nous avons été accusés dans des journaux. Je suis allé trouver le rédacteur du "Pays," et je lui ai dit qu'on avait bien tort de m'accuser ainsi. M. Dessaulles mentionna ma dénégation dans sa feuille. J'ai travaillé dans des élections contre M. Dessaulles. Tout ce que j'ai fait dans les élections de juin 1861, a été de mener un de mes confrères qui était malade, [il n'était pas du bureau, mais il y avait été employé trois ou quatre ans auparavant], voter pour M. Cartier. L'assertion contenue dans le "Montreal Herald" et "Le Pays" est fausse. Je n'ai point fait de propagande en vue des élections.

JOHN MCKEON dit: Je suis commis de troisième classe au bureau de Montréal. J'ai été nommé en juin 1853. Je suis employé au service de la confection des malles. Le travail du bureau se fait avec harmonie. Je n'ai jamais vu aucun commis pris de boisson au bureau. Je n'ai jamais entendu les commis parler d'une manière désobligeante du maître de poste. Je n'ai moi-même aucune raison de me plaindre. Je ne sais pas qu'il y ait eu au bureau en mars 1861, un surcroît extraordinaire de travail pouvant nécessiter une grande augmentation du personnel. Je ne sais pas comment on pourrait diminuer le personnel actuel; tous les commis paraissent bien occupés. J'ai remarqué l'accusation portée dans le "Herald" contre deux commis qu'on disait s'être absentes du bureau dans le but de faire de la propagande politique à l'élection; mais je ne saurais dire si cette accusation était exacte. Je sais que deux des commis, D'Amour et Benoît ont été absents au temps dit; mais je ne puis dire à quoi ils ont été employés. Je ne me mêle point de la tenue des comptes ni de la préparation des états. Lorsque l'inspecteur de postes annonce quelque changement dans la distribution ou autre, l'assistant-maître de poste en donne avis au commis expéditeur, qui notifie les autres employés. On tient note de ces changements dans un registre exprès.

ALEXANDER ROBERTSON est commis du bureau de Montréal. (M. R. est trieur de journaux et décrit ses devoirs et ses heures de présence)—Il dit : Quant à l'augmentation qui a eu lieu dernièrement dans le personnel du bureau, je ne crois pas qu'on doive exiger de moi des remarques. Ceux qui sont à la tête des affaires sont les meilleurs juges.

LEON MALLARD dit : Je suis premier commis de la distribution générale à la poste de Montréal, (suit la description de ses fonctions). Il y a huit ans que je suis dans le bureau. Je ne sache point qu'il y ait eu aucun surcroît extraordinaire de travail pouvant nécessiter un grand nombre d'adjonctions au personnel vers le mois de mars 1861. Il a été introduit des changements dans le service, comme de tenir registre de l'arrivée et du départ des malles, changements qui demandent plus de commis. Les heures actuelles de présence des commis, pour le service du jour et celui de la nuit, sont observées depuis huit ans, du moins depuis que je suis entré au bureau. Il n'y a que deux commis à la distribution générale ou alphabétique. Cette partie du service est distincte du bureau de la distribution des boîtes et des tiroirs. Quand il y a presse, on tient deux guichets ouverts à la distribution générale. Les guichets ne se ferment point pendant qu'on fait la tri des malles; ils restent toujours ouverts. Je ne sache pas que le public se soit plaint de retard causé par l'inscription du port sur les comptes. Quelques commis esquivent le travail. Je crois que, si on chargeait un commis dans chaque section de surveiller les autres, on régulariserait mieux le travail. L'assistant-maître de poste a ses propres devoirs à remplir et ne peut pas être présent partout ou toujours. Je ne pense pas que le service du classement et de la distribution puisse être amélioré. J'entends fréquemment des discussions parmi les commis sur le trouble et le retard auxquels donne lieu l'inscription en compte du port et sur les profits que rapportent au maître de poste les commissions. J'entends de ces discussions-là depuis des années—à dire le vrai depuis que je suis au bureau. Autant que je puis le voir ou le savoir, les commis travaillent ensemble en bonne intelligence, et j'ignore qu'il existe aucun sentiment d'insubordination ou d'irrévérence à l'égard du maître de poste actuel, M. Freer. Je n'ai jamais vu apporter ou faire usage de boissons enivrantes au bureau. Il y a trois ans à peu près, j'ai vu quelqu'un légèrement pris de boisson, mais non pas au point de ne pouvoir s'acquitter de ses devoirs. Je n'ai jamais vu que ce seul exemple de cette nature au bureau. Je n'ai pas vu du tout de cas semblables depuis deux ans. A ma connaissance, le maître de poste agit en parfait gentilhomme envers tous les commis. Il ne fait pas de distinction de religion ou de parti, et traite également tout le monde avec égards. Les journaux des Etats-Unis ont été fidèlement comptés et chargés contre le bureau durant les derniers douze mois; c'est moi qui fais ce travail. Je tiens aussi compte de la taxe des journaux de la province, à délivrer en ville, qui est payée d'avance par trimestre. Les journaux en passe sont comptés et compris dans ce compte; de même de la taxe des livres et brochures. Du temps du Dr. Meilleur, le personnel n'était pas suffisant pour le travail du bureau. Je crois que le personnel actuel est assez nombreux pour être divisé en deux sections. A l'exception des jeudis et vendredis, deux commis pourraient faire seuls le travail du bureau entre 7 et 11 heures p. m. Les nuits des jeudis et vendredis, il faudrait trois commis pour les journaux et un pour les lettres. J'ai eu un congé de deux semaines; je n'ai jamais obtenu qu'une seule fois une pareille permission. Je ne sache pas qu'aucun commis se soit absenté, sans permission, pendant les heures de bureau. Je ne l'ai jamais fait moi-même.

WM. MCGILLIVRAY dit :—Je suis commis du bureau de poste de Montréal. (Suit des détails sur ses fonctions.) J'ai été suspendu en avril 1861. J'étais tombé malade et je fus forcé de garder la chambre; je fus près de quinze jours au lit. J'eus un certificat, le second jour de ma maladie, du Dr. Fenwick, disant que j'avais un rhumatisme inflammatoire. Ce certificat fut envoyé sous pli à M. Freer, maître de poste, avec une note de moi, dans laquelle je marquais mon regret d'être incapable de me rendre à mon devoir. J'ajoutais que comme ma maladie s'aggravait, je croyais prudent, comme c'était aussi l'opinion du Dr. Fenwick, de m'en aller chez moi, à Smith's Falls, Haut-Canada. Dès que je pus me mettre en route, je partis et après avoir beaucoup souffert j'arrivai chez moi, vers le 7 ou le 8 mai. J'attribue ma maladie à l'humidité que j'ai prise pendant l'inondation arrivée dans le printemps de 1861. En me rendant alors au bureau, je me mouillai beaucoup, et je crois que c'est là ce qui a été le principe de ma maladie. J'ai toujours agi, en tout ce qui a trait à mon absence, avec honnêteté et courtoisie à l'égard de M. Freer, le maître de poste, en tant que mon supérieur. Je n'ai eu aucune occasion

de supposer que j'eusse encouru le déplaisir de M. Freer. J'étais depuis près de quinze jours chez moi, encore incapable de marcher, lorsque je reçus une lettre de M. King, inspecteur de postes, qui m'annonçait ma suspension de mon emploi et me disait que ma maladie était due à l'intempérance. Je reçus aussi, dans le même temps, une note de M. Freer, me racontant ce qu'il avait fait, savoir : qu'il avait fait rapport sur mon compte, et qu'il attribuait ma maladie à l'intempérance. Je dois faire observer ici que je ne puis considérer la conduite de M. Freer en cette occasion comme ayant été inspirée par un amour réel et vrai du devoir, mais par un esprit d'opposition qu'avait fait naître en lui le désir de satisfaire cette aversion inexplicable et capricieuse qu'il éprouve souvent aussi bien à l'égard d'autres employés que de moi-même. Après que j'eusse reçu les lettres de M. King et de M. Freer, il se fit une investigation au bureau de l'inspecteur. Ce fut à ma suggestion. Mon affaire avait été remise deux ou trois fois, le maître de poste n'ayant pas ses accusations prêtes. On procéda en présence de l'inspecteur, du maître de poste, du Dr. Fenwick et de M. J. L. Brondson, marchand de Montréal. Le Dr. Fenwick, appelé à rendre témoignage, déclara que ma maladie ne provenait point de l'intempérance. Il s'éleva une vive altercation, causée par le langage incivil dont M. Freer se servit envers le Dr. Fenwick ; elle aboutit par la menace que fit M. Freer de porter sur lui des pistolets pour sa propre défense. L'enquête ne fut pas, je regrette de le dire, ce que j'aurais désiré qu'elle fût. On ne me permit pas de citer mes confrères en témoignage, hors un ; pour-quoi ? je n'ai jamais pu le comprendre. Le commis qui fut entendu est M. Emery. On lui demanda s'il ne m'avait jamais vu incapable de travailler par ivresse, et il répondit que non. M. Freer voulut que le Dr. Fenwick et M. Brondson fussent exclus de la chambre pendant l'interrogatoire, craignant, j'imagine, qu'ils ne s'aperçussent que les imputations portées contre moi étaient malicieuses et sans fondement. Je n'ai jamais reçu communication du résultat de l'enquête ni officiellement ni autrement. J'ai assisté à l'enquête jusqu'à la fin, et je n'ai pas entendu l'inspecteur de postes, M. King, s'exprimer à ce sujet. Le témoignage que M. Freer a fait entendre est celui d'un charpentier sans aveu, assez vil pour perpétrer tout ce que M. Freer pouvait désirer. Dans sa déposition, en effet, il dit seulement qu'il m'a trouvé une fois l'haleine vineuse, se servant d'expressions qui, sans aucun doute, avaient été habilement et soigneusement placées dans la bouche du pauvre homme. J'étais resté chez moi après cet examen, dans l'attente qu'on me ferait part du résultat, favorable ou non. Je n'en reçus aucun avis, et je restai hors d'emploi ou suspendu jusqu'à la fin d'avril 1862, juste un an après le jour où je m'étais absenté du bureau pour cause de maladie. La première nouvelle que j'aie eue de ma réintégration dans ma position officielle m'a été mandée par une lettre de M. Freer, qui me priaît simplement de revenir au bureau reprendre mon emploi, ce que j'ai fait. J'y suis resté depuis lors. Pendant toute la durée de ma suspension, j'ai perçu mon salaire comme de coutume ; M. Freer me donnait généralement un bon pour le montant. Je désire ajouter que depuis ma rentrée au bureau, M. Freer me traite impoliment, et une fois que j'étais en retard de quinze minutes, il m'a réprimandé avec une violence excessive. Je suis attaché au bureau de Montréal depuis le 5 mai 1855, et j'occupe aujourd'hui le rang de commis de troisième classe. Je ne puis comprendre qu'il y ait eu un surcroît de travail au bureau, ou un changement dans la routine, tel qu'il ait nécessité la grande augmentation du personnel qui a eu lieu l'année dernière ; pour dire la vérité, je ne le vois pas. Je pense qu'on pourrait changer avec avantage les attributions actuelles de M. Wright ; elles pourraient être divisées ou réparties entre les autres employés. Comme la chose est maintenant, les devoirs qu'il remplit sont d'une nature tout-à-fait privée auprès du maître de poste. Ses heures de présence ne sont pas réglées par le règlement du bureau. Il vient à 10 h. a. m., et s'en va souvent à 5 p. m. Il a un autre état ; de fait il tient un débit de tabac dans la ville. Je crois qu'un des facteurs, Meyer, a un emploi à la cour. J'ignore si quelque autre employé de ce bureau a ailleurs une autre besogne pour l'occuper.

JAMES SIMPSON dit : — Je suis commis-régistrateur de l'après-midi au bureau de poste de Montréal. J'étais auparavant assistant-maître de poste, emploi auquel j'avais été nommé en juillet 1857. Quand j'étais assistant-maître, comme le Dr. Meilleur, le maître, n'était aucunement au fait de ses devoirs ni capable de s'en acquitter, j'avais à remplir à la fois ceux de maître et d'assistant-maître de poste, et, durant plusieurs années, j'ai dû rester, en moyenne, seize heures par jour au bureau : en outre, par suite de l'insuf-

finance des employés j'avais à remplir quelquefois les fonctions de commis, — comme celles d'ouvrir les malles, de faire le service des mandats d'argent et d'aider à la fermeture des malles. Suivant moi, les fonctions de l'assistant-maître de poste sont de voir que les commis se rendent avec ponctualité à l'heure fixée pour leur arrivée, de leur assigner leurs devoirs particuliers, et de voir que ceux-ci soient exécutés; de s'assurer à l'arrivée des malles qu'il y a suffisamment de commis pour faire le travail; de veiller à ce que les malles soient ouvertes, les feuilles d'avis vérifiées et le contenu des dépêches classé avec ordre et célérité; de voir que tous les objets de correspondance, déposés au bureau ou reçus des autres postes, soient confectionnés en dépêches et expédiés chaque jour au temps fixe. Je crois qu'il est aussi de son devoir de veiller à ce que les feuilles mensuelles soient convenablement remplies, de les collationner, de voir qu'on tienne un compte fidèle de la taxe des journaux, que toutes les lettres de la ville ou jetées à la poste soient énumérées avec soin et qu'il soit tenu un compte quotidien du port de ces objets. Je pense qu'il est aussi tenu de faire les comptes courants et d'exercer une surveillance générale sur la besogne du bureau. [Vient ensuite une description des fonctions actuelles de M. S.] L'unique fonction importante que je vois remplir à l'assistant-maître de poste (M. McEvenue), est d'aider à l'expédition des malles pour l'Angleterre. Il est généralement employé à ouvrir et à vérifier le contenu des malles; quelquefois il aide à les faire et il surveille en outre les commis. Il tient les comptes des facteurs ou plutôt il leur fait payer les lettres, etc., qui leur sont remises, en leur rendant ensuite le port des lettres, etc., non distribués et rapportés au bureau. Je crois que ce sont là, au mieux de ma connaissance, toutes les fonctions dont s'acquitte l'assistant-maître de poste actuel. Ces fonctions pourraient être remplies par un commis senior quelconque; au fait de la routine ordinaire de la poste. Je ne sache pas que j'aie été jamais suspendu officiellement de mon emploi, et je n'ai jamais reçu non plus avis verbal d'une pareille suspension. En décembre 1859, étant malade, j'obtins un congé du maître-général des postes. Le seul avis que j'aie eu de ma suspension m'a été communiqué par une lettre du Dr. Meilleur, qui me disait que M. Freer, alors inspecteur de postes, en se rendant dans l'Ouest, s'était arrêté à Cobourg pour voir le maître-général des postes, qui lui avait donné à lui, M. Freer, instruction verbale de mander à M. Meilleur de cesser de me payer mon salaire. Je n'en ai eu aucun autre avis alors ni depuis. On a retenu mon salaire six mois, du 1er octobre 1860 au 1er avril 1861. Je n'ai point touché d'appointements pendant ce temps-là. J'occupais alors à l'étage supérieur du bâtiment de la poste, des chambres, d'où je fus requis de sortir, par une lettre officielle du département à Québec, pour qu'on pût faire de nouvelles distributions dans le bureau de poste; cette lettre ne contenait aucune allusion quelconque à ma suspension. Avant que vous m'ayez lu, comme vous venez de le faire, l'extrait du rapport fait sur mon affaire par MM. Dewe et Freer, j'en ignorais tout-à fait la teneur ou l'esprit. Mon intention n'a pas été d'accuser M. Dewe d'avoir exagéré mes aveux ou d'en avoir tiré un parti illégitime, mais seulement d'autres personnes, et pour ce qui concerne ce monsieur, je retire mon accusation. Que de sourdes et injustes menées aient été employées contre moi, je n'en doute nullement, après la punition que l'on m'a infligée pour une faute très-futile. J'ai été privé pendant six mois de mon salaire, lorsque j'étais assistant-maître de poste, soit de \$700, puis rabaisé au rang de commis de troisième classe, à raison de \$600 d'appointements l'année dernière, et de \$640 cette année. Je n'ai eu du département à Québec aucune notification de cette déchéance; le seul avis que j'aie eu de ce changement m'a été transmis par M. Freer, maître de poste, qui me lut un extrait d'une lettre (officielle) dont le sens était qu'il avait ordre de me mettre au rang d'un commis de troisième classe, avec le plus bas salaire assigné aux commis de cette catégorie pour commencer. Je n'ai pas été informé directement du motif de cet acte; mais, d'après ce que je sais de l'enquête et du rapport sur mon affaire, je ne doute et n'ai douté alors aucunement que ce motif ne fût certaine allégation d'intempérance. A cet égard, cependant, la faute que j'ai commise vient de ce que j'ai été porté à faire usage de stimulants à cause de la faiblesse de ma santé, et j'ai involontairement passé les bornes de la modération par la force de l'habitude produite par un usage journalier. Cette habitude, toutefois, n'a duré que six ou huit mois entre le printemps et l'automne de 1860. Six ou huit semaines avant que M. Freer m'ait dénoncé pour cause d'intempérance, je m'étais aperçu, par expérience, que loin d'améliorer ma santé l'usage des stimulants l'altérerait davantage, et je m'étais joint à une société de tempérance; depuis j'ai toujours fait partie de quelque association de ce genre, et je n'ai plus pris de boisson enivrante à venir

jusqu'aujourd'hui. Si les facteurs faisaient leur devoir, ils seraient amplement occupés. La distribution des lettres par les facteurs est moins grande que lorsque la perception de deux sous par lettre leur tenait lieu de salaire. Je ne puis dire si la besogne à la poste de Montréal avait augmenté au point de nécessiter les adjonctions faites au personnel en 1861. Je crois qu'il fallait trois nouveaux commis, et peut être depuis que le bureau a été divisé par pièces, quatre ; mais pas davantage. En réunissant le bureau des mandats d'argent et celui du maître de poste, on pourrait retrancher un commis, et le préposé aux mandats d'argent pourrait facilement faire ce service concurremment avec quelqu'autre partie. Presque toujours il y a deux et quelquefois trois commis employés à faire la levée de la boîte et à estampiller les lettres. De cette façon, on a des commis inutiles, et on pourrait les renvoyer. Il y a deux facteurs, qui font maintenant les fonctions de commis et qu'on pourrait se dispenser d'employer comme tels ; et on n'a pas besoin d'eux comme facteurs à présent. Je recommanderais de nommer un ancien commis, parfaitement au fait de la besogne, pour agir comme député-assistant maître de poste, sans surcroît de salaire, durant les heures de travail, depuis 4 heures a. m. jusqu'à 11 heures p. m. ; il serait présent une moitié du temps, et l'assistant-maître de poste l'autre moitié. Je crois que cette disposition assurerait l'efficacité du service.

OLIVIER RAYMOND dit : — Je suis commis du bureau de poste de Montréal. Je fais le tri des journaux de 4 heures a. m. à 1 heure p. m. Je suis commis de troisième classe, à laquelle j'ai été élevé en avril dernier. Pendant les quatre années précédentes, je cessai pas de demander une augmentation. Je remis ma demande entre les mains du maître de poste, le Dr. Meilleur ; mais il refusa de transmettre ma lettre, pour la raison qu'on devait arranger mon affaire de même que celle des autres employés lorsqu'on mettrait à exécution les dispositions de l'acte du service civil. J'ai fait une demande une fois par le canal de M. John Dewe, pendant qu'il se trouvait ici à une enquête ; aussi une autre remise à M. Jobin, M.P.P. M. Jobin reçut une réponse qu'il me communiqua. M. Griffin citait la loi applicable à mon affaire, et son raisonnement était que les commis de quatrième classe peuvent être élevés à la troisième classe, si on les en juge dignes, et que mon avancement, après tout, dépendait entièrement du maître-général des postes ; que je me trouvais dans la même position que d'autres commis de quatrième classe, que la suspension de leur avancement, croyait-il, tenait à la situation embarrasée des revenus de la province, et que lorsque cette suspension cesserait, l'obstacle disparaîtrait aussi pour moi. Je n'ai jamais demandé d'augmentation de salaire par l'intermédiaire de M. Freer, parce que j'ai lieu de croire qu'il ne m'aiderait point. Plusieurs fois il m'a traité avec mépris. Très peu de temps après sa nomination, un jour que les malles avaient été retardées par des tempêtes de neige, vers le 14 février 1861, je lisais debout dans le bureau, lorsque le maître de poste, M. Freer, m'attaqua d'une manière très-violente parce que j'étais inoccupé et déclara qu'il était autorisé par le maître-général des postes à me destituer sur-le-champ, à tel point qu'il s'excusa ou admit auprès d'autres employés, MM. McEvenue et Huddell, qu'il m'avait maltraité. Si je n'avais eu tant besoin de ma place, j'aurais résigné alors. Dans une autre occasion, je demandai un congé, et M. Freer me répondit que je pouvais aussi bien m'en aller et rester, pour le cas qu'il faisait de mes services. Je ne saurais dire ce qui a fait naître ce sentiment hostile. Lors de sa nomination à la charge de maître de poste, M. Freer fit plusieurs changements dans le service du bureau ; un commis vérifiait le contenu des malles à mesure qu'on les faisait ; un autre, qui venait d'être nommé, fut chargé de surveiller l'opération ; je fais allusion à M. Wright. Cela donna lieu à quelques remarques plaisantes parmi les commis ; elles furent rapportées à M. Freer et provoquèrent une réprimande de sa part. Vers le mois de mars dernier, je fis demande d'un congé par l'intermédiaire de M. Freer, maître de poste, et n'eus jamais de réponse. J'ai depuis demandé des congés par l'entremise de l'assistant-maître de poste et je les ai toujours obtenus. Des congés ont été fréquemment accordés à d'autres employés. Ainsi M. James Simpson a été absent douze mois, et nous avons pensé qu'il était suspendu ; nous le voyions se promener dans les rues. S'il était malade, il ne l'était pas beaucoup. Par le fait que M. Simpson était employé comme préposé : ux mandats d'argent et n'avait point la connaissance pratique des devoirs généraux du bureau, j'étais d'opinion que M. Simpson était inapte à l'emploi qu'il occupait comme assistant-maître de poste. M. M. Gillivray a été également absent près d'un an du bureau. M. Wright est une sorte de secré-

taire privé de M. Freer. Il fait les comptes des tiroirs et des boîtes, les comptes de port avec les marchands, et le compte courant mensuel. Il n'est jamais employé dans le bureau de poste; mais occupe un pupitre dans la chambre privée de M. Freer. Je n'ai pas connaissance qu'il y ait eu aucune nécessité de faire la grande augmentation qui a été faite au personnel du bureau en 1861; nous avons tous été surpris du nombre des nominations. Nous faisons toute la besogne avant ces nouvelles adjonctions. Il y a eu un guichet ajouté pour la distribution; et un nouveau d'ouvert pour le service des mandats d'argent, pour lequel il faut au moins un commis. Je pense que l'on pourrait supprimer les tiroirs, ce qui épargnerait de la dépense et diminuerait la besogne. Si l'on faisait cela, je crois que le public se plaindrait.

ANDREW GREEN est commis des mandats d'argent. Ses heures de présence sont de 9 heures a. m. à 4 heures p. m., sans interruption. M. Green décrit le devoir dont il s'acquitte et ajoute: — Mon bureau étant séparé des autres parties du service, je n'ai aucune occasion d'observer comment la besogne générale est faite. Je pense, néanmoins, que les choses vont comme il faut. Mon temps, durant les heures mentionnées, est totalement employé; car je suis chargé de la vente des timbres de postes et de la perception du port, ainsi que des comptes de certaines boîtes et tiroirs, indépendamment de la partie des mandats d'argent. Je ne sache pas qu'il y ait eu aucun surcroît extraordinaire de besogne au bureau en 1861, en sus de l'accroissement graduel et naturel auquel on pouvait raisonnablement s'attendre. L'arrivée des troupes et l'augmentation de la garnison ici a accru considérablement le service de la distribution des lettres. M. Freer dépose les deniers provenant des mandats d'argent et surveille les comptes.

ALFRED D'AMOUR dit: — Je suis commis du bureau de poste de Montréal, et j'ai été nommé en avril 1861. (M. D'Amour est un des commis de la distribution et explique ses devoirs.) Le système actuel de tri et de classement fonctionne très bien, et je n'ai remarqué, depuis le peu de temps que je suis au bureau, aucune défectuosité qui réclamât un changement. Je ne me suis jamais aperçu, et je ne sache pas non plus qu'il y ait eu aucun sentiment de malveillance ou aucun esprit d'insubordination chez les commis ou quelque employé à l'endroit du maître de poste, M. Freer. Tous les commis travaillent paisiblement ensemble, et je n'ai jamais entendu personne se plaindre d'avoir été maltraité par le maître de poste. Je suis toujours au bureau à 7 heures a. m. et les commis qui viennent à cette heure-là sont ponctuels. Je n'ai jamais vu apporter de la boisson au bureau, ni ai-je vu de commis ou employé sous son influence durant le service. J'ai obtenu un congé en juin 1861. Voici comment je l'ai eu. — L'honorable M. Rose vint au guichet et me dit: "M. D'Amour, n'avez-vous jamais de congé au bureau de poste? Tous les employés des départements publics à Québec en ont." Je répondis que nous obtenions congé en nous adressant à M. Freer, le maître de poste, qui transmettait notre demande au maître-général des postes à Québec. M. Rose me dit: "Je vous aurai une permission." Il vint à moi le lendemain et me dit qu'ayant résigné sa place de commissaire des travaux publics, il ne pouvait pas me donner cette permission, mais il ajouta: "Si vous allez au bureau du procureur-général, celui-ci vous donnera un congé." Je me rendis, en conséquence, au bureau du procureur-général et obtins une permission de quinze jours. J'avais rapporté à M. Freer ce qui s'était passé entre l'honorable M. Rose et moi, avant d'aller au bureau du procureur-général, et il (M. Freer) n'avait pas objecté à ce que j'eusse un congé de la manière proposée. Lorsque j'eus du procureur-général la permission de prendre un congé, je la montrai à M. Freer. Je ne pourrais dire quels étaient les termes de cette permission. Le procureur-général m'avait donné une lettre cachetée que je remis à M. Freer. Il fut satisfait et me demanda de venir le matin aider au bureau, pendant que je serais en ville. Je le fis; car je restai en ville sept jours après avoir obtenu congé, avant de partir pour la campagne avec ma famille. Les élections de la ville se firent pendant ces sept jours, et ce fut après les élections que j'emmenai ma famille faire une courte promenade à la campagne. Je ne me suis jamais mêlé de l'élection et je ne me suis mis en quête de suffrages pour aucun candidat. Je suis resté à la maison tout le temps qu'a duré l'élection. Je suis notaire public de ma profession.

ROBERT MILLAR dit: — Je suis commis de quatrième classe au bureau de poste de

Montréal, et j'ai été nommé en mars 1861. (M. Millar rend compte de ses devoirs comme estampilleur.) Je me suis présenté deux fois devant le bureau des examinateurs ; mais je n'ai pu réussir à passer mon examen. Je me suis présenté en septembre 1861 et en juin 1862. Tous les commis, pour ce que j'en sais, paraissent travailler ensemble avec harmonie. Je ne puis dire que M. McNab qui m'aide à vider les boîtes aux lettres et à estampiller les lettres, soit un commis intelligent et capable ; il paresse beaucoup, s'absente fréquemment pendant les heures d'affaire, flâne dans le bureau et me laisse à faire plus que ma part de la besogne.

JAMES McNAB dit :—Je suis commis de quatrième classe au bureau de poste de Montréal ; j'ai été nommé en mars 1861. (Suit une description de ses devoirs : trier les journaux pour les commis-distributeurs ; remplir les blancs des reconnaissances des feuilles d'avis des commis préposés aux malles de chemins de fer, et timbrer les lettres.) Je remplis passablement bien les blancs des reconnaissances. On s'est plaint quelquefois qu'il a été commis des erreurs. J'étais anciennement marchand à commission dans cette ville. Je n'ai pas remarqué qu'il y eût des discussions parmi les commis, qui paraissent travailler bien ensemble. La meilleure intelligence règne entre eux.

VITAL BAILLARGEON dit :—Je suis commis de quatrième classe au bureau de poste de Montréal. J'ai été nommé en mars 1861. Je fais le tri des journaux. (Suit la description de sa besogne.) Les commis paraissent travailler avec harmonie. Je n'ai jamais vu apporter au bureau de boisson forte, et je n'ai jamais vu aucun commis sous l'influence de la boisson pendant qu'il travaillait.

JOHN T. WRIGHT dit :—Je suis commis de quatrième classe au bureau de poste de Montréal. J'ai été nommé le 9 août 1861. J'ai été employé temporairement comme commis de la malle des chemins de fer le 15 août 1860, et j'ai continué à l'être, de nom, jusqu'à ma nomination, excepté du 23 avril au 9 août, que le département n'a pas eu besoin de moi. Je continuai de travailler privément pour M. Freer. M. Green, le commis chargé des mandats d'articles d'argent reçoit l'argent des mandats délivrés, le prix de location des tiroirs ou boîtes, le montant des comptes de port et l'argent provenant de la vente des timbres. M. Green compte l'argent porté sur le compte des mandats d'argent pour en faire le dépôt ; et cet argent est remis par lui entre les mains de M. Freer pour être déposé tous les jours. M. Green tient tous les comptes des mandats d'argent, fait tous les états de ces mandats et dirige la vente des timbres de poste. Mes heures de bureau sont de 9 h. a. m. à 5 h. p. m., avec une relâche d'une heure ou de quarante-cinq minutes, accordée depuis mai dernier pour prendre un goûter. Mon devoir consiste : 1° A voir quelles sont les lettres reçues qui demandent des réponses. Je réponds à ces lettres toutes les fois que je puis le faire sans qu'il soit nécessaire de consulter le maître de poste. Environ sept lettres sont écrites tous les jours. Je passe ensuite à M. Freer celles pour lesquelles il faut lui parler, et je reçois ses instructions sur la nature de la réponse à faire. Cela m'occupe environ trois heures chaque jour. 2° J'enregistre les bordereaux qui me sont fournis par le commis des mandats d'argent et par M. Murphy, indiquant le produit des caisses, et par l'assistant-maître de poste rendant compte de l'argent reçu des facteurs. 3° J'ai à répondre à toutes les demandes verbales, qui sont nombreuses tous les jours, par rapport à des lettres expédiées à fausses destinations, à des irrégularités dans le service des malles, etc. Je contrôle le commis de la malle anglaise. Au départ et à l'arrivée de chaque malle, il me donne un mémoire du nombre et du montant des lettres envoyées affranchies et reçues non-affranchies.

J'en vérifie les additions et suppléments et porte les totaux sur des livres destinés à cet objet. Je n'ai aucun pouvoir de surveillance sur les commis ou la besogne générale du bureau ; à part ce qui est de donner instruction aux distributeurs d'exécuter quelque ordre du maître de poste ;—je donne généralement les ordres par écrit. J'ai entendu des discussions entre des commis sur l'opportunité de certaines instructions que j'avais été chargé de transmettre ; ainsi, peut-être, sur le changement des devoirs de commis, la translation d'un commis-boîtier au service de la distribution générale. Je n'ai jamais appris que des commis eussent montré quelque disposition à désobéir à un ordre parce que je l'avais communiqué. Ils m'ont demandé quelquefois de solliciter des changements dans le service, qu'ils désiraient obtenir du maître de poste ; mais je les ai toujours renvoyés à l'assistant-

maître de poste, leur rappelant que je n'étais qu'un commis de quatrième classe comme eux. Je ne crois pas que le personnel travaille en bonne intelligence par rapport à certains devoirs assignés à des commis particuliers; moi-même compris dans le nombre. Les commis sont à peu près divisés en trois partis dans le bureau; un d'eux se compose de ceux qui sont opposés à M. Freer, et croient que le maître de poste profiterait de la moindre occasion pour les dénoncer. Un autre parti croit qu'il agit avec justice et droiture à l'égard de tout le monde, et le troisième se tient à l'écart des deux autres. Je considère qu'il se perd beaucoup de temps en discussions entre les différentes personnes qui forment ces trois partis, notamment dans le bureau des enregistrements, pendant les heures de travail. J'ai rapporté deux fois la chose au maître de poste, parce que, selon moi, elle était hostile à son autorité. Je n'ai pas moi-même entendu ces discussions, mais des membres du personnel qui y ont pris part, m'en ont parlé. Une de ces discussions attaquait la conduite du maître de poste à l'égard de McGillivray, et une autre roulait sur les positions que les Simpson occupaient dans le personnel du bureau, des enregistrements; des commis laissaient à leur besogne pour y aller bavarder. Je tiens le grand-livre, sur lequel je consigne toutes les données d'après lesquelles se font les comptes mensuels. Je dresse ces comptes, remplis les blancs des pièces justificatives, paie les comptes, prépare la liste d'épargement et paie chaque mois leurs salaires aux commis. Il y a au moins quatre employés au bureau qui sont incapables de remplir d'autre emploi que celui d'estampiller. La conséquence en est que quelques autres commis sont surchargés d'ouvrage. Je n'ai jamais vu aucun employé pris de boisson dans le bureau, depuis que j'y suis attaché; ni vu apporter de boissons enivrantes. Je ne sais point que la besogne ait augmenté en mars 1861 au point de nécessiter de nombreuses adjonctions au personnel; mais le personnel employé alors était insuffisant pour les exigences du service, et M. Freer crut devoir, à son entrée en fonctions, demander au département d'augmenter le personnel. Je tiens les comptes de poste qui sont ouverts aux marchands; ils se montent à environ \$1,000 par mois. La commission du maître de poste sur ces comptes est à peu près de \$76 par mois, en supposant que tous les comptes de poste sont payés, et qu'il n'y a pas de pertes.

John J. Stewart, Joseph Vallée, Thos. F. Larseneur, H. A. Bourret, Thos. Forsyth et Joseph Palmer, nommés en août 1861, George J. Carter, nommé le 10 janvier 1862, et David Robineon, nommé le 21 février 1862, — tous commis de 4e classe au bureau de poste de Montréal, — ont été respectivement interrogés sur leurs heures d'emploi et leurs devoirs. Ces employés déclarent que la besogne du bureau s'est faite avec bon accord; qu'ils n'ont pas vu apporter au bureau de boissons enivrantes, ni vu qui que ce soit ivre, et qu'ils n'ont remarqué aucun sentiment de mésintelligence parmi les commis. Ils ont déclaré, en outre, avoir été traités avec égard et considération par le maître de poste.

Les facteurs et les messageas ont été interrogés aussi sur leurs emplois et le temps qu'ils donnent à leurs différents devoirs.

Wm. McGillivray est mentionné comme suspendu durant l'enquête sur une plainte portée contre lui, du 6 mai au 1er juillet 1861. Pourquoi alors n'est-il pas revenu avant juillet 1862? On pourrait croire qu'il n'a été que deux mois absent. Pourquoi ne pas dire aussi que l'enquête a démontré que l'accusation avait été faite par envie ou malice?

On met que James Simpson a été suspendu depuis environ six mois. Pourquoi alors a-t-il été absent plus d'une année? et s'il n'a pas reçu de salaire pendant le temps déclaré, une enquête ferait peut-être découvrir qu'il a reçu son salaire le reste du temps qu'il a été absent.

O. Raymond mentionné comme ayant \$600 de salaire (quand il a droit à davantage). On aurait dû dire qu'il venait d'être avancé, et d'avoir une augmentation de salaire à compter du 1er avril, mais qu'il n'avait pas encore joui de cette augmentation, n'ayant toujours reçu que \$500 par année. C'est là encore une erreur qu'on a commise à dessein, car ce monsieur était de retour le 25 avril et le rapport est daté du 10 mai 1862. M. Raymond a de bonnes raisons de croire que c'est à cause de l'inimitié du maître de poste, qu'il n'a pas reçu de réponse à une lettre qu'il a adressée au maître-général des postes pour lui demander congé; bien plus, il a été l'objet d'un espionnage par l'ordre du maître de poste.

L'emploi de quelques employés est indiqué dans le rapport de manière à paraître beaucoup plus important dans certains cas qu'il ne l'est en réalité, tandis que dans d'autres cas la valeur n'en est pas assez désignée. Par exemple, J. T. Wright est inscrit comme ayant beaucoup à faire, et de façon à ce qu'il paraisse être le comptable général du bureau; la vérité est qu'il fait les comptes courants après qu'on lui a préparé les données justificatives; c'est une besogne de rien. Le reste de son temps passe en correspondances pour le maître de poste, et à la tenue des comptes de caisses, pour lesquels le maître de poste touche une commission d'environ \$1200 par année. Si le maître de poste ne peut faire lui-même cette besogne, il devrait pour la faire faire payer de sa poche et ne pas la mettre à la charge du département.

Le cas suivant est celui de J. Maitland, dont le devoir, suivant le rapport, est de transcrire les feuilles d'avis sur les états mensuels. Il est le teneur de livres et pourrait être chargé de la direction générale; mais pour quelque motif inconnu, le maître de poste a une autre personne pour faire le compte courant, probablement à cause que M. Maitland ne fermerait les yeux sur aucune inexactitude: ainsi, par exemple, les journaux américains, reçus quotidiennement, n'étaient pas comptés depuis plus d'une année à venir jusqu'à tout dernièrement (la personne qui fait le compte courant n'a point prêté serment); on en évaluait le nombre en moyenne.

Vient ensuite l'état d'absence des employés: il est incorrect de tout point. Au temps désigné dans le rapport, M. Raymond était de retour et peut-être aussi deux autres employés. Au moment où ceci est écrit, il y a trois commis absents:

M. McNab, en congé d'un mois.

M. Malard, en congé de deux semaines.

M. Carter, descendu pour passer son examen.

Il peut arriver que quatre ou cinq employés soient absents le même jour, ainsi que nous l'avons vu lorsque les surnuméraires ont été envoyés à Québec passer leur examen; mais quand on vient à parler d'un terme moyen, c'est une toute autre chose.

Le maître de poste, en conséquence de son incompétence, a fait croire au gouvernement qu'il fallait un plus grand nombre de commis, quand, en réalité, s'il savait comment les répartir efficacement, il en a plus qu'il n'en faut à présent; peut-être aimerait-il à en avoir davantage pour lui faire sa besogne privée. Peut-être Michael Mullins, aide-concierge, aimerait-il à être aidé dans le jardin de M. Freer? Le député-maître de poste surveille le fonctionnement du bureau, et M. Wright dirige la correspondance. Chacun se demande naturellement: Qu'est-ce que fait le maître de poste? La vérité est que sa charge est une véritable sinécure. Les députés-maîtres de poste ont été d'abord nommés pour faciliter le fonctionnement des bureaux de poste, parce qu'on s'est aperçu que la nomination de maîtres de poste n'avait pas atteint son but; pour couvrir la chose on a nommé des députés.

Comme la politique déclarée du gouvernement est de faire des retranchements, je suggérerais de nommer les députés mêmes maîtres de poste, ce qui serait une économie, et de ne plus nommer de députés-maîtres de poste, vu qu'une seule personne est tout à fait suffisante pour diriger. Malgré l'augmentation si grande du personnel, les anciens commis

font encore la plus grande partie de la besogne ; car s'ils la partageaient avec les nouveaux, ils auraient comparativement peu de chose à faire. Le contrôle des comptes du bureau devrait être confié à un seul teneur de livres ; cette besogne est à présent divisée entre trois ou quatre. Je recommanderais aussi d'exiger le serment de chacun des commis.

Il vaudrait mieux remplacer les tiroirs par des boîtes : changement qui rapporterait un revenu considérable ; de même, le paiement des lettres en timbres de postes diminuerait les dépenses du bureau d'une bonne moitié.

Ce qu'il y a de mieux à faire pour le maître-général des postes, c'est d'ordonner une enquête.

(Copie.)

MONTREAL, 8 août 1862.

A l'honorable M. H. Foley,
Maître-Général des Postes,

HONORABLE MONSIEUR, — Plusieurs de mes amis qui connaissent votre amour de la justice, me pressent de vous faire un exposé simple et clair de certains griefs pour en obtenir le redressement.

Permettez-moi donc de vous dire que j'ai été employé plus de vingt et un ans dans le bureau de poste de Montréal, et plus de trois ans comme assistant-maître de poste.

En décembre 1859, je me trouvai incapable de remplir mon devoir par maladie, et j'obtins congé de l'honorable maître-général des postes, jusqu'à ce que je fusse rétabli. Vers le même temps, M. E. S. Freer, alors inspecteur de postes, rapporta que la cause de ma maladie était l'intempérance, et quelque temps après MM. E. S. Freer et J. Dewe, inspecteurs de postes, faisant une enquête sur ce sujet et sur d'autres matières, me dirent que si je voulais faire l'entier aveu de ma faute, j'aurais plus de chance d'être excusé. Ils m'induisirent aussi à retirer le certificat ci-joint du Dr. Godfrey, ainsi que celui des principaux commis de la poste (cette dernière pièce se trouve au bureau de l'honorable maître-général des postes, à Québec.) Je le fis, me doutant peu qu'on eût d'autres objets en vue. Ces messieurs ont grossi, je crois, ma confession, beaucoup plus que les aveux qu'on m'a arrachés ne le pourraient justifier. Comme je l'ai dit plus haut, un congé m'avait été accordé ; néanmoins, le Dr. J. B. Meilleur, alors maître de poste, me retint mon salaire pendant six mois, et je fus ensuite réduit. Je demandai aussi la permission de faire remarquer que, quoique j'eusse une permission d'absence, je ne pus profiter d'un changement d'air pour me rétablir ; parce que mon congé m'avait été accordé à condition que je ne m'éloignerais pas à une distance d'où il me faudrait plus de six heures pour revenir en ville, en cas de rappel, instructions auxquelles je me suis strictement conformé.

Par toutes ces circonstances, vous reconnaissez, honorable monsieur, qu'on m'a traité durement ; et comme j'ai une nombreuse famille à soutenir, je vous supplie humblement de me rétablir dans mon premier emploi au bureau de poste de cette ville, et d'ordonner qu'on me paie la portion de mon salaire, comme assistant-maître de poste, qui m'a été retenue.

J'ai l'honneur d'être,
Honorable Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé,)

JAMES SIMPSON.

MONTREAL, 13 août 1862.

Ayant visité M. Simpson, du bureau de poste, en 1860, avec le Dr. Godfrey, son médecin, je joins mon témoignage au sien sur la cause et la nature de la maladie dont M. Simpson souffrait alors.

(Signé,)

WM. SUTHERLAND, M.D.

MONTREAL, 13 août 1862.

Je certifie par les présentes que j'ai soigné M. Simpson, du bureau de poste de Montréal, en décembre 1860 ; il souffrait d'une débilité générale et d'une paralysie partielle des

nerfs optiques, qui affaiblissaient sa vue au point qu'il voyait à peine assez pour lire les plus gros caractères.

Je crois que sa maladie a été causée par la nature sédentaire de ses occupations et les veilles au bureau de poste. Je déclare aussi en toutes lettres qu'elle n'a pas été causée par l'usage de stimulants, et pendant neuf mois que je l'ai vu habituellement tous les jours, et souvent deux fois par jour, je ne l'ai jamais vu prendre et je ne l'ai jamais soupçonné d'avoir pris aucune sorte de boisson.

(Signé,)

ROBERT T. GODFREY.

(Copie.)

No. 801.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DE POSTES,
Toronto, 22 août 1862.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous remettre ci-inclus la communication de M. Simpson, que vous m'avez transmise pour me permettre de faire les observations que je pouvais désirer faire sur elle, dans votre lettre No. 1113, datée du 18 courant.

Entre autres sujets sur lesquels a roulé l'enquête faite par M. Freer et par moi, à Montréal, en février 1860, se trouvait une accusation d'intempérance contre M. Simpson, alors assistant-maître de poste. Lors de l'investigation, M. Simpson, autant que je puis me le rappeler, produisit deux pièces : une était un certificat de médecin, disant que la maladie qui avait amené son absence du bureau n'était pas due à l'usage de boissons enivrantes ; l'autre était un papier signé par plusieurs commis de la poste de Montréal, certifiant qu'ils ne l'avaient jamais vu pris de boisson.

Je n'attachai pas alors beaucoup d'importance à ces documents, pour la raison que nous n'étions pas chargé de constater la vérité des assertions qu'ils renfermaient, mais de nous assurer si vraiment M. Simpson s'était rendu coupable, comme on l'alléguait, d'excess qui le rendaient impropre à remplir convenablement son devoir. Je fis voir à M. Simpson que si l'accusation portée contre lui avait quelque fondement, il vaudrait mieux pour lui qu'il en fit l'aveu sincère, plutôt que de subir une enquête où seraient entendus les employés du bureau, et de plus qu'un pareil aveu le placerait dans une meilleure position vis-à-vis du maître-général des postes que s'il essayait de nier une chose qui, nous avions lieu de le penser, pouvait être prouvée contre lui.

M. Freer refusait cependant d'entendre aucun aveu de M. Simpson si les deux pièces auxquelles j'ai fait allusion, n'étaient retirées, et je représentai en conséquence à M. Simpson combien il était convenable d'acquiescer au désir de M. Freer, ce qu'il finit par reconnaître. M. Simpson fit alors les aveux contenus dans l'extrait ci-joint du rapport fait par M. Freer et moi sur le sujet, aveux que nous avons non-seulement soumis en entier et loyalement à votre prédécesseur, mais encore fait suivre d'une recommandation de réintégrer M. Simpson dans sa première position au bureau.

Je regrette beaucoup que M. Simpson ait avancé que j'ai grossi ses aveux ou tiré d'eux quelque parti illégitime, et je puis simplement dire que cette assertion est entièrement fausse.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

Honorable M. H. Foley,
Maître-Général des Postes.

(Signé,)

J. DEWE,
Inspecteur de postes.BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL,
13 octobre 1862.

A MM. Leslie et Sweetnam,

MESSEURS,—J'ai l'honneur de vous informer que je désire laisser le bureau de poste de Montréal ; mais les circonstances m'obligent à vous demander trois mois de salaire, à titre d'allocation de retraite, pour pouvoir le faire.

Je suis, Messieurs,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,)

JAMES MAITLAND,
Teneur de livres.

MONTREAL, 14 août 1862.

A l'honorable M. H. Foley,
Maître-Général des Postes, Québec

HONORABLE MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 du courant, en réponse à la mienne du 8, et je vous envoie ci-inclus une copie ou double du certificat de médecin en question. Le certificat des principaux commis de ce bureau-ci se trouve à votre département à Québec, comme l'explique le télégramme ci-joint. N'ayant reçu et ne possédant aucune pièce ou papier officiel concernant le sujet porté à votre considération, je ne puis formuler de plaintes précises; mais je sollicite humblement votre bienveillance.

J'ai l'honneur d'être,
Honorable Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé.)

JAMES SIMPSON,

BUREAU DE POSTE DE MONTREAL,
16 octobre 1862.

CHER MONSIEUR, — Ayant exposé ma réclamation d'arrérages de salaire aux commis-saires-enquêteurs et ne recevant pas de réponse, je demanderai la permission de dire que si le maître-général des postes a la bonté de m'accorder ma demande, je donnerai immédiatement ma démission, laissant ainsi une place vacante à remplir; car je n'attends plus qu'après ces arrérages pour me démettre. Quoiqu'il en soit, veuillez soumettre la demande que j'ai faite d'un congé de trois ou quatre semaines pour me reposer, car je ne suis pas bien actuellement; le printemps et l'automne, ma santé se détériore toujours. Cela me permettra en même temps d'attendre la décision et le bon plaisir du gouvernement.

Je demeure

A J. Lesslie, écuyer,
Maître de poste.

Votre obéissant serviteur,
(Signé.) O. RAYMOND.

(Copie.)

DEPARTEMENT DES POSTES.
Québec, 11 août 1862.

MONSIEUR, — Je suis chargé par le maître-général des postes d'accuser réception de votre lettre du 8 courant et de vous mander, en réponse, que les pièces qu'elle dit contenir ne s'y trouvaient pas, et que les plaintes que vous pouvez avoir à faire doivent être distinctement formulées et seront alors examinées comme il convient.

(Signé.) WILLIAM WHITE.

A M. James Simpson,
Bureau de poste, Montréal.

BUREAU DE POSTE, MONTREAL,
10 octobre 1862.

CHER MONSIEUR, — Dans l'enquête qui vient de s'ouvrir, par ordre du maître-général des postes, sur l'administration et la condition actuelle de la poste de Montréal, l'interrogatoire de deux des commis, MM. Benoit et D'Amour, a fait connaître que vous m'avez prié par une note, dans le printemps de l'année dernière, de leur donner un congé de quelques jours, et on me demande de produire cette note, que je ne pris pas la peine de conserver, vu que je ne la regardais pas comme purement officielle. Désirant me conformer aux désirs des messieurs qui dirigent l'enquête, et ayant lieu de croire, d'après les différentes entrevues que j'ai eues avec vous dans le temps sur des questions de poste, que vous agissiez au nom du maître-général des postes alors absent, voulez-vous avoir la bonté de me faire avoir une copie ou la substance de la note en question, et me permettre de la produire à l'enquête?

Je suis, cher monsieur,

Votre fidèle et respectueux serviteur,

A l'hon. G. E. Cartier, M. P. P.
Etc., etc., etc.

(Signé.) E. S. FREER.

[Copie.]

MONTREAL, 10 octobre 1862.

CHER MONSIEUR,—Je me rappelle parfaitement que pendant que j'étais chargé du département des postes en l'absence du maître-général des postes je vous ai écrit la lettre dont parle votre note au sujet d'un congé d'absence à accorder aux deux employés que vous mentionnez. Comme je n'ai point gardé copie de ma lettre, je vous autorise à faire de celle-ci l'usage que vous auriez fait de la première.

Veuillez me croire, etc., etc.,

(Signé,)

G. E. CARTIER.

(Copie.)

TORONTO, 20 octobre 1862.

MONSIEUR,—En conformité des instructions contenues dans votre lettre du 27 août dernier, au sujet de certaines plaintes qui vous étaient faites sur l'existence de graves irrégularités et de pratiques repréhensibles dans l'administration et le service du bureau de poste de Montréal, à laquelle étaient jointes les pièces ci-après ayant trait à ces plaintes, savoir :

1. Lettre de James Simpson, datée de Montréal, 8 août 1862 et adressée au maître-général des postes, dans laquelle il demande à être réintégré dans sa première position d'assistant-maître de poste ;
2. Copie du rapport fait sur l'affaire de M. James Simpson par MM. Dewe et Freer, le 16 février 1860 ;
3. Lettre de M. Dewe, du 22 août 1862, au maître-général des postes, en réponse aux accusations renfermées dans la lettre ci-haut de M. Simpson ;
4. Lettre anonyme adressée au maître-général des postes, en date de Montréal, 29 juillet 1862 ;
5. Correspondance entre le Dr. Meilleur, ex-maître de poste de Montréal, et le département, au sujet de la balance restant due par lui ;
6. Rapport de M. Dewe sur la condition de la poste de Montréal, daté du 16 février 1860 ;
7. Compte courant du bureau de poste de Montréal, pour le mois de janvier 1862 ; laquelle lettre m'ordonnait de me rendre à Montréal, pour faire telle enquête et adopter telles mesures qui paraîtraient les plus judicieuses, dans le but de vérifier le fondement des plaintes et des accusations dont il y était parlé ; et me prescrivant de borner l'enquête à ces plaintes, mais de faire aussi un examen attentif de toutes les branches du service du bureau, d'en interroger les employés, les livres et archives comme je le croirais nécessaire, et de rendre compte des résultats au département, avec les remarques et recommandations que je jugerais opportunes ou convenables ;

J'ai l'honneur de dire que le 5 septembre dernier je me suis rendu à Montréal, où j'ai rencontré M. Buckingham, qui avait reçu instruction de m'aider dans l'enquête et qui deux jours après, fut rejoint par M. Sweetnam, inspecteur de postes de la division de Kingston, lequel m'était aussi adjoint dans cette investigation. M. Buckingham resta jusqu'au 15 septembre, qu'une affaire urgente l'appela à Québec.

L'enquête fut suspendue depuis le 20 septembre jusqu'au 8 octobre, pour permettre de compléter certains changements matériels dans l'intérieur du bureau de poste qui avaient été recommandés ; elle s'est terminée le 16 du courant.

Je demanderai la permission de faire observer que M. Freer, maître de poste, a fourni tous les renseignements en son pouvoir qui ont pu être nécessaires à l'enquête.

Quant aux obligations du Dr. Meilleur, ex-maître de poste, je présume que la somme qu'on dit être due par lui est correctement énoncée ; et comme la question paraît être si le Dr. Meilleur doit ou non être tenu responsable pour la balance qui reste due, elle a été considérée comme une simple question d'administration, et n'a pas été conséquemment l'objet d'une enquête spéciale.

Le résultat de l'investigation est contenu dans le rapport et les pièces qui y sont annexées, transmis avec la présente.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

JOSEPH LESLIE,

A l'honorable M. H. Foley,
Maître-Général des Postes, etc., etc.

(Copie.)

Liste des commis, des facteurs et des messagers, permanents et temporaires, recevant salaire au bureau de poste de Montréal, depuis le 1er février 1861 jusqu'au mois de septembre 1862.

1861.		
1er février.	—Personnel du bureau, sans le maître de poste	25
	A retrancher Norris, renvoyé parmi le personnel des malles de chemin de fer.	1
		24
	A ajouter Hill, Green, Pridham, Wright, Nelligan et Dumont, pris lors du changement de maître de poste.....	6
28 “	—Personnel du bureau ce jour	30
26 mars.	—A ajouter les nouvelles nominations faites ce jour—James Simpson, A. D'Amour, Brady, Millar, McNab, Baillargeon, Labelle.	7
		37
	A retrancher Pridham, Nelligan, Forsyth et Dumont, employés temporaires....	4
		33
23 avril.	—A retrancher Wright, temporaire	1
		32
6 mai.	—A ajouter Forsyth, attaché.....	1
		33
13 “	—A retrancher Labelle, destitué	1
16 “	—A retrancher Hill.....	1
1er juillet.	—A retrancher Reid, qui s'est démis.....	1—3
		30
3 “	—A ajouter Loiselle, temporaire	1
		31
22 “	—A déduire Muir, qui s'est démis.	1
		29
1er août.	—Personnel du bureau	30
	A retrancher Brady, déplacé.....	1
		29
9 “	—A ajouter Wright, Stuart, Vallée, Lynch, Larseneur, Bourret et Palmer, nommés ce jour	7
31 “	—Personnel du bureau.....	36
7 septembre.	—A déduire Loiselle	1
		35
8 “	—A ajouter Mayer et Raymond, facteurs temporaires	2
16 octobre	—A ajouter Filiatreault, nommé permanent	1
		38
1862.		
Janvier	—A déduire Lynch, destitué.....	1
		37
“	—A ajouter George J. Carter, nommé permanent.....	1
		38
Septembre....	—Personnel total, sans le maître de poste.....	38

NOTE.—Comme la liste ci-dessus représente le nombre des employés recevant salaire aux dates mentionnées, il est nécessaire de faire remarquer que

M. McGillivray (compris dans le personnel total du 1er février,) a été suspendu depuis le 4 mai 1861 jusqu'au 25 avril 1862; et que

M. Lafricain (compris aussi dans le premier total comme facteur,) a eu un congé de trois mois, pour cause de maladie, le 29 août 1861, et n'a pu se charger que de la menue besogne à l'intérieur du bureau depuis lors jusqu'aujourd'hui.

LISTE D'ÉMARGEMENT, bureau de poste, Montréal, pour le mois expirant le 31 janvier 1862.

N O M.	Classe.	Période.		Salaire par année.	Montant.	Reçu de _____ M. de P., les sommes placées vis-à-vis nos noms, étant le montant entier de nos salaires pour la période ci-dessus.
		Du	Au			
E. S. Freer.....	Maître de poste	1er	31	\$ 2,000 00	\$ 166 67	E. S. Freer.
B. McEvenue.....	Assist. do	"	"	1,400 00	116 67	B. McEvenue.
M. Emery.....	2e classe	"	"	900 00	75 00	M. Emery.
H. Huddell.....	"	"	"	900 00	75 00	H. Huddell.
McD. Simpson.....	"	"	"	900 00	75 00	McD. Simpson.
M. Murphy.....	"	"	"	900 00	75 00	M. Murphy.
Jas. Maitland.....	"	"	"	900 00	75 00	Jas. Maitland.
U. Benoit.....	3e classe	"	"	700 00	58 33	U. Benoit.
J. McKeon.....	"	"	"	600 00	50 00	J. McKeon.
Alex. Robertson	"	"	"	600 00	50 00	Alex. Robertson.
L. Malard.....	"	"	"	600 00	50 00	L. Malard.
W. McGillivray.....	"	"	"	600 00	50 00	W. McGillivray.
James Simpson.....	"	"	"	600 00	50 00	Jas. Simpson.
O. Raymond.....	4e classe.....	"	"	500 00	41 67	O. Raymond.
A. Green.....	"	"	"	500 00	41 67	A. Green.
Alfred d'Amour.....	"	"	"	500 00	41 67	Alfred d'Amour.
Robert Millar.....	"	"	"	500 00	41 67	Robert Millar.
James McNab.....	"	"	"	500 00	41 67	James McNab.
V. Baillargeon.....	"	"	"	500 00	41 67	V. Baillargeon.
J. T. Wright.....	"	"	"	500 00	41 67	J. T. Wright.
J. J. Stuart.....	"	"	"	500 00	41 67	J. J. Stuart.
Joseph Vallée.....	"	"	"	500 00	41 67	Joseph Vallée.
T. F. Larseneur.....	"	"	"	500 00	41 67	T. F. Larseneur.
H. A. Bourret.....	"	"	"	500 00	41 67	H. A. Bourret.
Thos. Forsyth.....	"	"	"	500 00	41 67	Thos. Forsyth.
Joseph L. Palmer.....	"	"	"	500 00	41 67	Jos. L. Palmer.
George J. Carter.....	"	"	10	500 00	29 59	Geo. J. Carter.
P. O'Reilly.....	Facteur	1er	"	560 00	46 67	P. O'Reilly.
J. J. Drew.....	2e "	"	"	560 00	46 67	John J. Drew.
A. E. S. Auger.....	"	"	"	560 00	46 67	A. E. S. Auger.
L. Lafricain.....	"	"	"	560 00	46 67	Louis Lafricain.
S. Johnson.....	"	"	"	560 00	46 67	S. Johnson.
O. Filiatreault.....	"	"	"	480 00	40 00	O. Filiatreault.
J. Mullin.....	Gardien de bur.	"	"	384 00	32 00	J. Mullin.
Wm. Finton.....	Messenger.....	"	"	300 00	25 00	Wm. Finton.
M. Mullin.....	Journalier.....	"	"	3s. 4d. par jour.	20 67	M. -[- Mullin. marque.
					\$1,888 99	

(Signé,)

E. S. FREER,
Maître de poste.

[Copie.]

Pour le mois expiré le 31 janvier 1862.—\$46.68.

MONTREAL, 1er février 1862.

Reçu du maître-général des postes du Canada, par les mains du maître de poste de Montréal, \$46.68, pour un mois de salaire comme facteur temporaire, du 1er au 31 janvier 1862.

TÉMOIN :

(Signé,) J. T. Wright.

(Signé,)

C. A. RAYMOND.

PIÈCE JUSTIFICATIVE A.

[Copie.]

Pour le mois expiré le 31 janvier 1862.—\$46.68.

MONTREAL, 1er février 1862.

Reçu du maître-général des postes du Canada, par les mains du maître de poste de Montréal, \$46.68, pour un mois de salaire comme facteur temporaire, du 1er au 31 janvier 1862.

TÉMOIN :

(Signé,) J. T. Wright.

(Signé,)

E. MEYER.

[Copie.]

Pour le mois expiré le 31 janvier 1862.—\$40.

MONTREAL, 1er février 1862.

Reçu du maître-général des postes du Canada, par les mains du maître de poste de Montréal, \$40, pour un mois de salaire comme employé temporaire au bureau de poste de Montréal, du 1er au 31 janvier 1862.

TÉMOIN :

(Signé,) J. T. Wright.

(Signé,)

DAVID ROBINSON.

NOTES AU SUJET DE CES COMPTES ET REMISES.

En opérant leurs remises au département des postes, les maîtres de poste doivent avoir soin de ne pas envoyer de pièces de monnaie effacées ou qui n'ont pas cours ou de billets de banque qui n'ont pas cours, *spécialement des billets de banque des États-Unis.*

Toutes les fois que la chose est praticable, les maîtres de poste doivent verser leurs balances dans une banque ou agence de banque au crédit du maître-général des postes, et envoyer la traite tirée pour le montant à l'ordre du maître-général des postes, avec le compte mensuel.

Le compte et la remise mensuels doivent être transmis dans le délai de 20 jours après la fin du mois, au maître-général des postes, après avoir été enveloppés avec soin dans le couvert confectionné exprès, et cacheté du sceau officiel, et le paquet doit être enregistré dans tous les cas, qu'il contienne ou non une remise.

Il faut toujours envoyer une lettre appelée "lettre d'avis" (dont les formules sont fournies) adressée au maître-général des postes, pour donner avis de l'expédition du paquet renfermant le compte et la remise mensuels.

A

COMPTE des timbres-poste pour le mois de

	Timbres d'un centin.	Timbres de 5 cent's.	Timbres de 10 cent's.	Timbres de 12½ cent's.	Timbres de 17 cent's.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Approvisionnement en mains à la fin du mois dernier.....	56 00	625 64	535 55	392 00	159 81	1669 00
A ajouter les timbres reçus du département des postes pendant ce mois.....	400 00	2000 00	500 00	1000 00	340 00	4240 00
Total	456 00	2625 64	1035 55	1392 00	499 81	5909 00
A déduire les timbres vendus dans le mois.....	402 00	1864 10	370 00	657 50	193 63	3387 23*
Approvisionnement en mains à la fin du mois...	54 00	761 54	665 55	734 50	306 18	2521 77

* Ce montant à reporter au côté du débit du compte courant.

ITEMS tirés des comptes courants mensuels du bureau de poste de Montréal, du 1er février 1861, au 31 janvier 1862—un an.

Dr.

Date.	Lettres reçues non-affranchies et expédiées.	Port anglaiss.	Lettres déposées ou jetées à la boîte.	Taxe d'entreg-trement.	Timbres-postes vendus.	Port des journaux.	Perçu par les facteurs.	Lettres reçues en route.	Boîtes et tiroirs.	Divers.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1861.											
Février	1620 27	609 63	82 79	22 68	200 00 1970 86	210 14	210 14	.....	.....	11 87	4728 24
Mars	1556 61	629 45½	55 23	23 06	400 00 2683 30	162 40	162 40	.....	106 50	10 02½	5933 34
Avril	1590 40	570 94½	57 66	27 90	400 00 2908 51	167 17	167 17	1 79	60 07	50 95½	5835 40
Mai	1682 11	580 04	51 55	21 78	400 00 3136 41	145 16	145 16	18 51	216 60	10 98	6263 14
Juin	1579 87	598 07	48 27	23 28	600 00 3283 41	139 09	139 09	40 35	100 50	15 90	6729 19
Juillet	1668 75	581 04	46 81	25 96	400 00 3030 44	148 67	148 67	34 89	37 50	11 97	5986 03
Août	1603 72	684 84	40 19	27 18	400 00 3405 79	175 66	175 66	57 97	48 31	15 48	6458 54
Septembre	1535 29	587 44	48 37	26 14	600 00 3705 33	320 77	179 13	36 36	26 62	14 32	7079 77
Octobre	1779 58	660 54	48 24	24 98	400 00 3751 71	196 87	196 87	40 81	24 00	17 65	6944 38
Novembre	1616 24	668 54	85 60	22 86	400 00 3841 33	188 60	188 60	23 27	36 00	20 65	6903 09
Décembre	1553 75	532 26	64 16	23 56	3747 60	309 32	191 73	5 55	28 50	21 00	6477 43
1862.											
Janvier	1639 71	608 37	91 98	24 48	3487 23	189 67	189 67	3 08	16 50	23 67	6084 69
	\$19426 30	7311 20	720 85	293 86	48151 92	1237 27	2093 69	262 58	701 10	224 47	75423 24

Cr.

Date.	Lettres de rebut.	Salaires.	Comptes de marchands.	Loyers et taxes.	Papeterie, impressions, et annonces.	Combustible et éclairage.	Dépenses incidentes.	Commission pour les timbres-postes.	Divers.	Balance en caisse.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1861.											
Février	60 97	1605 09	173 05	.....	135 83	220 10	109 81	.....	15 47	2407 82	
Mars .....	.....	1663 06	129 12	.....	213 37	6 14	20 02	143 06	21 20	3737 37	
Avril	119 41	1687 03	88 80	.....	95 43	38 00	11 95	.....	3 61	3791 17	
Mai	78 64	1548 41	203 12	.....	130 81	182 00	10 26	149 37	4 50	3956 03	
Juin	66 97	1626 91	81 08	400 00	366 43	.....	40 50	196 58	98 06	3852 61	
Juillet	65 03	1744 85	86 08	.....	118 81	.....	49 61	.....	79 41	3842 24	
Août	84 42	1807 99	.....	64 13	127 71	584 00	9 09	313 57	15 95	3451 68	
Septembre	84 66	2116 71	156 32	.....	117 81	224 05	122 88	209 80	58 50	3983 94	
Octobre	83 03	2017 67	76 64	.....	211 28	124 40	77 64	206 75	14 32	4132 65	
Novembre	85 50	2017 00	69 56	.....	223 03	.....	42 01	206 96	10 65	4248 38	
Décembre	55 89	2034 34	283 91	464 13	69 41	5 52	54 24	180 14	40 07	3284 73	
1862.											
Janvier	63 34	2072 26	209 02	.....	68 47	209 00	42 02	173 05	48 68	3198 85	
	\$847 86	21941 92	1561 70	928 26	1878 44	1593 21	589 63	1779 23	410 42	43392 52	75423 24

NOMS DE TOUS LES EMPLOYES AU BUREAU DE POSTE DE MONTREAL, SEPTEMBRE 1862.

NOMS.	HEURES.	DEVOIRS.	Heures pour déjeuner et dîner.
E. S. Freer.....		Maire de poste.....	
Bernard McEvenue.....	1 P.M. à 9 P.M.....	Assistant-maire de poste. Aide le maître de poste dans la surveillance du bur.	
Michael Emery.....	7 A.M. à 7 P.M., et extra lorsque requis.....	Tarife, assortit et distribue les lettres dans les boîtes et premier commis chargé de l'expédition des malles de l'après-midi.....	Ne s'absente pas pour les repas. Dîner, 11 A.M. à 1 P.M.
Henry Huddel.....	4 A.M. à 1 P.M.....	Commis principal de la malle anglaise, assortit et distribue la malle générale	Ne s'absente pas.
McDuff Simpson.....	7 A.M. 7 P.M.....	Commis des lettres enregistrées du matin.....	Dîner, 11 A.M. à 1 P.M.
Maurice Murphy.....	8 A.M. à 6 P.M.....	Devoirs très-importants : surtout comme trieur des objets pour les boîtes et tiroirs des marchands, pour la distribution générale et les facteurs, gardien des lettres annoncées et de rebut.....	Dîner, 12 A.M. à 2 P.M.
James Matland.....	1 P.M. à 11 P.M.....	Prépare les feuilles mensuelles d'après les lettres d'avis, et aide à l'expédition des malles de l'après-midi comme commis des registres.....	Ne s'absente pas.
Ulric Bouvoit.....	4 A.M. à 1 P.M.....	Tarife et trie les malles matinales et expédie.....	Ne s'absente pas.
John McKeon.....	7 A.M. à 7 P.M.....	Principal trieur de journaux du matin ; aide à l'expédition des malles du matin.....	Déjeuner, 8 à 9 A.M.
Alexander Robertson.....	1 P.M. à 7 P.M.....	Commis principal de la distrib. générale ; trieur des journaux pour boîtes, etc.	Dîner, 11 A.M. à 1 P.M.
Léon Melard.....	1 P.M. à 7 P.M.....	Aide à l'enreg. et à l'inscrip. des malles de l'ap.-midi, quelquefois au guichet	Dîner, 11 A.M. à 1 P.M.
William McMillivray.....	4 A.M. à 1 P.M.....	Commis des lettres enregistrées de l'après-midi.....	Ne s'absente pas.
James Simpson.....	9 A.M. à 4 P.M.....	Aide à l'expédition des malles du matin et au tri des lettres et journaux.....	Déjeuner, 8 à 9 A.M.
Oliver Raymond.....	7 A.M. à 7 P.M.....	Commis des mandats d'argent.....	Ne s'absente pas.
Andrew Green.....	7 A.M. à 7 P.M.....	Guichet No. 1. Aide-trieur des journaux pour boîtes et tiroirs, délivre une partie de la correspondance militaire.....	Dîner, 11 A.M. à 1 P.M.
Alfred D'Amour.....	7 A.M. à 7 P.M.....	Fait la levée des lettres et journaux de la boîte générale et les étiampille... do étaié à transcrire et copie les lettres d'avis des commis des malles de chemin de fer.....	Dîner, 11 A.M. à 1 P.M.
Robert Miller.....	1 P.M. à 11 P.M.....	Aide à l'expédition des malles de l'après-midi ; trieur principal des journaux de l'après-midi et du soir.....	Ne s'absente pas.
James McNab.....	9 A.M. à 5 P.M.....	Tient et rend les comptes généraux et mensuels, comptes des tiroirs, fait la correspondance sous le maître de poste, et est chargé des livres de lettres et du grand-livre.....	Dîner, 1 P.M. à 2 P.M.
Vital Baillargeon.....	7 A.M. à 7 P.M.....	Guichet No. 2. Aide au tri des lettres pour boîtes et tiroirs.....	Dîner, 1 P.M. à 3 P.M.
Jean T. Wright.....	4 A.M. à 1 P.M.....	Aide-expéditeur des malles du matin ; scelle les paquets, trie les journaux, note les heures d'arrivée et de départ des malles matinales sur les livrets de malles.....	Déjeuner, 8 à 9 A.M.

NOMS DE TOUS LES EMPLOYES DU BUREAU DE POSTE DE MONTREAL, SEPTEMBRE 1862.

NOM.	HEURES.	DEVOIRS.	Heures pour déjeuner et dîner.
Thomas F. Larsenour	7 A.M. à 7 P.M.	Guichet No. 2. Aide au principal trieur, M. Murphy	Dîner, 11 A.M. à 1 P.M.
Hornidas A. Bourret	7 A.M. à 7 P.M.	Commiss de la distribution générale.	Dîner, 1 à 3 P.M.
Thomas Forsyth	4 A.M. à 1 P.M.	Préposé aux livres des dépêches américaines arrivantes et partantes. Copie et tient compte des feuilles américaines, tient compte des malles de l'après-midi, fait la levée des lettres enregistrées à expédier.	Ne s'absente pas pour les repas.
Joseph L. Palmer	7 A.M. à 7 P.M.	Trieur général des journaux; tient note de l'arrivée et du départ des malles sur les livres de malles, et aide au travail général.	Dîner, 11 A.M. à 1 P.M.
George J. Carter	7 A.M. à 7 P.M.	Trieur de journaux, aide à estampiller	Dîner, 11 A.M. à 1 P.M.
David Robinson	7 A.M. à 7 P.M.	Guichet No. 2. Commiss principal de la distribution au guichet; expédie la correspondance militaire.	Dîner, 1 à 3 P.M.
Philip O'Reilly		Facteur. Se rend au bureau à 8.30 A.M., et fait la distribution du jour	
John J. Drew		do Se rend au bureau à 8.30 A.M., et à 2.30 P.M., et fait la distribution du matin et de l'après-midi	
A. E. S. Anger		do Se rend au bureau à 8.30 A.M., et fait la distribution du jour	
Louis Lafricain	4 A.M. à 1 P.M.	do De faible santé; aide dans le bureau durant ses indispositions.	
Samuel Johnston		do Se rend au bureau à 8.30 A.M. et à 2.30 P.M., et fait la distribution du matin et de l'après-midi	
Octave Filiatreault		do Se rend au bureau à 8.30 A.M., et fait la distribution quotidienne	
Jeremiah Mullin		Gardien de bureau	Demeure sur les lieux.
William Finton	1 P.M. à 11 P.M.	Messenger de l'après-midi	Ne s'absente pas pour les repas.
Michael Mullin		Aide-messenger	Demeure sur les lieux.
Edouard Meyer		Facteur-temporaire. Se rend à 8.30 A.M., pour la distribution quotidienne	
Charles A. Raymond	7 A.M. à 7 P.M.	do Aide à présent dans le bureau, fait quelquefois les fonctions de facteur	Quand au bureau, dîner, de 11 A.M. à 1 P.M.

(Signé,)

E. S. FREER,
M. de P.

RÉPONSE

A une Adresse de l'Honorable Conseil Législatif, en date du 13 mars 1863, demandant un état des sommes payées aux Sauvages du Bas-Canada, depuis 1858.

Par Ordre,

J. O. BUREAU,

Secrétaire.

SECRETARIAT,

Québec, 14 avril 1863.

ÉTAT des sommes payées aux diverses Tribus ou bandes de sauvages, octrois spéciaux à certains sauvages, salaires des missionnaires, et montants payés pour services spéciaux au nom des Sauvages dans le Bas-Canada, du 3 mai 1858 au 13 mars 1863, fait en conformité d'une adresse à Son Excellence le Gouverneur-Général, de l'honorable Conseil Législatif, en date du 13 mars 1863.

Date.	Nom de la tribu ou bande.	Populat. de chaq. tribu ou bande, d'ap. le réc. de 1858.	Montant payé.	Autorité	A qui payé et par qui distribué.
1858, 3 mai...	<i>Sauvages Amalécites, du town- ship Viger.</i>	171	\$ ets.		
1860, 29 sept.	Pour les malades indigents...		100 00	Gouverneur-Gén'l	Rév. L. Marceau.
			400 00	do do	Rév. C. F. Cazeau.
			\$500 00		
1858, 24 juillet	<i>Gonzague Vincent.</i> Instituteur à la retraite, con- tinué à la veuve—(Voir page 3).		50 00	do do	A lui-même.
1858, 24 juillet	<i>Abénakis de St. François.</i> Pour vaccination.....	387	30 00	do do	Dr. Toussin.
1858, 25 août...	<i>Sauvages Montagnais, Rive Nord du St. Laurent.</i> Pour prov. et habillements....	A p. pr. 200	200 00	do do	D.E.Price, écr., M.P.P.
1858, 18 oct...	do do		400 00	do do	Rév. C. F. Cazeau.
1859, 15 fév...	do do		400 00	do do	D.E.Price, écr., M.P.P.
1860, 5 avril.	do do		400 00	do do	D.E.Price, écr., M.P.P.
1861, 21 mars.	do do		400 00	do do	D.E.Price, écr., M.P.P.
1861, 3 juin.	Secours aux indigents.....		150 00	Surintend.-Gén'l.	Br. des pêcheurs, D. T. C.
1862, 29 janv.	Secours.....		400 00	O. C. 27 janv. 1862	D.E.Price, écr., M.P.P.
			\$2350 00		
1858, 23 nov...	<i>Ecoles des Sauvages de Lorette.</i> Pour dettes payées.....		60 00	Gouverneur-Gén'l	Rév. F. Boucher.
1861, 6 sept.	Poursuites pour empiétem'ts		135 31	Surintend.-Gén'l.	George Irvine, écr.
			\$195 31		
1858, 1er déc.	<i>Sauvages de Caughnawaga.</i> A deux sauvages indigents } pour provisions..... }	1342	20 00	Gouverneur-Gén'l	E.N. DeLorimier, écr.
1860, 8 mars.	Lakoiengkrow, pour pro- visions..... }		10 00	do do	E.N. DeLorimier, écr.
			\$30 00		
1859, 7 fév...	<i>Sauvages de la Jeune Lorette.</i> Vivres, vêtements et bois.....	282	50 00	do do	Rév. F. Boucher.
1859, 13 avril.	<i>Sauvages de la Pointe à la Chasse.</i> Payé par l'inspecteur-général	Inconnue..	150 00	Inspecteur-Gén'l.	Inconnu au départe- ment des sauvages.
1859, 10 mai...	<i>Sauvages de Bécancour.</i> Pour semences et provisions..	172	100 00	Gouverneur-Gén'l	Rév. L. S. Malo.
1860, 25 fév...	Pour objets distribués.....		200 00	do do	Rév. L. S. Malo.
	A reporter.....		\$300 00		

ETAT des sommes payées aux diverses tribus ou bandes de Sauvages, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de la Tribu ou Bande.	Populat. de chaq. tribu ou bande, d'après le rec.de1858.	Montant payé.	Autorité.	Par qui payé et par qui distribué.
	<i>Sauvages de Becancour--Suite</i>		\$ cts.		
	Report.....		300 00		
1861, 5 juin..	Pour objets distribués		200 00	Surintend. Gén'l.	Rév. L. S. Malo.
1862, 22 janv..	do do		200 00	O. C. 21 janv. 1862	Rév. L. S. Malo.
1862, 10 juin..	do do		100 00	O. C. 9 juin 1862..	Rév. L. S. Malo.
			\$800 00		
	<i>Sauvages sur la rive nord du St. Laurent.</i>	Tribus- nomades.			
1859, 20 oct...	Pour provisions.....		400 00	Gouverneur-Gén'l	Rév. C. F. Cazeau.
1860, 15 juin..	Pour vaccination		100 00	do do	Dr. Gauvreau.
1860, 10 août..	do do		599 00	do do	Dr. Gauvreau.
1860, 9 oct...	Pour provisions		600 00	do do	Rév. C. F. Cazeau.
1861, 25 nov...	Pour Poctroi annuel.....		600 00	do do	Rév. C. F. Cazeau.
			\$2209 00		
	<i>Damase Hudon.</i>				
1859, 26 oct...	Pour compte		820 00	O. C. 13 juin, 1859	D.E.Price, écr., M.P.P
	<i>Sauvages de la rivière Moisie.</i>	Tribus nomades.			
1859, 19 déc...	Pour objets de nécessité		26 65	Gouverneur-Gén'l	R. Nettle, écr.
1860, 15 mai..	Pour fret de marchand		50 00	do do	R. Nettle, écr.
1861, 24 juillet	Pour farine, lard, etc		216 45	Surintend.-Gén'l..	A. Fraser et Cie.
			\$293 10		
	<i>Veuve de feu Vincent, chef Huron—(Voir page 2.)</i>				
1860, 27 mars.	Gratifications		50 00	Gouverneur-Gén'l	D.E.Price, écr., M.P.P.
1861, 27 mai..	do		50 00	do do	D.E.Price, écr., M.P.P.
1862, 2 mai..	do		50 00	O. C. 1 mai, 1862.	Rév. Mr. Mailler.
			\$150 00		
	<i>Micmacs de Ristigouche.</i>	478			
1860, 7 mai..	Pour acheter des semences		200 00	Gouverneur-Gén'l	J. Meagher,écr., M.P.P.
1860, 9 mai..	Pour une école		100 00	do do	J. Meagher,écr., M.P.P.
1861, 27 mai..	Pour semences et école.....		300 00	do do	J. Meagher,écr., M.P.P.
1862, 30 mai..	do do do		300 00	O. C. 24 avril 1862	Vicoinre-Général, C. F. Cazeau.
			\$900 00		
	<i>Sauvages, District de Chicou- timi.</i>	Tribus nomades.			
1860, 23 août..	Pour vaccination		100 00	Gouverneur-Gén'l	Dr. Martin.
1860, 3 oct...	do do		81 50	do do	Dr. Martin.
			\$181 50		
	<i>Femme de Hébert Dumont.</i>				
1860, 12 oct...	Pour objets de nécessité, } son mari l'ayant laissée. }		20 00	do do	Rév. F. Boucher.
	<i>Sauvages du Bas St. Laurent.</i>	Tribus nomades.			
1860, 9 nov...	Aux missionnaires		500 00	do do	Rév. C. F. Cazeau.
1861, 5 nov...	Aux missionnaires		500 00	O. C. 22 nov. 1861	Rév. C. F. Cazeau.
1862, 25 nov...	Aux missionnaires		500 00	O. C. 14 nov. 1862	Rév. C. F. Cazeau.
			\$1500 00		

ETAT des sommes payées aux diverses tribus ou bandes de Sauvages, etc.—*Suite*

Date.	Nom de la tribu ou bande.	Populat. de chaq. tribu ou bande, d'ap. le réc. de 1888.	Montant payé.	Autorité.	A qui payé, et par qui distribué.
<i>Sauvages du Bas-Canada.</i>					
1861, 12 avril.	Pour frais de voyage.....		\$ 222 54	Gouverneur-Gén'l	Ed. N. DeLorimier.
1862, 12 juillet	do do do		153 25	Surintend.-Gén'l.	Ed. N. DeLorimier.
1862, 18 mars.	A com. sur le salaire du mis.....		56 49		Rév. F. Boucher.
1862, 18 mars.	do do do		50 83		Rév. F. Marcoux.
1862, 18 mars.	do do do		56 49		Rév. Jos. Marault.
1862, 4 juillet	do do do		56 49		Rév. F. Boucher.
1862, 4 juillet	do do do		50 83		Rév. F. Marcoux.
1862, 4 juillet	do do do		56 49		Rév. Jos. Marault.
1862, 20 oct...	do do do		56 49		Rév. F. Boucher.
1862, 20 oct...	do do do		50 83		Rév. F. Marcoux.
1862, 20 oct...	do do do		56 49		Rév. Jos. Marault.
1862, 14 nov...	Pour arpentages		80 00		N. Le François, écr., A. P.
1862, 20 nov...	Pour vaccination.....		740 00	O. C. 14 nov. 1862	Dr. Fitzpatrick.
1863, 2 janv..	A com. sur le salaire du mis.....		56 49		Rév. F. Boucher.
1863, 2 janv..	do do do		50 83		Rév. F. Marcoux.
1863, 2 janv..	do do do		56 49		Rév. Jos. Marault.
			\$1851 03		
<i>Sauvages de la rivière Godbout.</i>					
1861, 11 sept..	Pour farine et lard	Tribus no- mades.	80 00	Surintend.-Gén'l.	Provis. expéd. à God- bout. Alex. Comeau.
1862, 23 avril.	Pour provisions.....		150 00	O. C. 24 avril 1862	A. Fraser et Cie., marc. expéd. à Godbout.
1862, 30 oct...	Pour poudre, plomb, etc.....		34 67		S. J. Shaw, marchad. expéd. à Godbout.
1863, 7 fév...	Pour provisions distribuées en 1861 et 1862.....		12 25		A. Comeau. Vital Tétu, écr., agent d'Alex. Comeau.
			\$276 92		
<i>Sauvages à l'entrée de la Rivière Betsimis.</i>					
1862, 2 mai...	Secours	Tribus no- mades.	300 00	O. C. 1 mai 1862..	Rév. C. F. Cazeau.
1863, 28 janv..	Pour provisions fournies aux familles pauvres		20 00		Agent de la Cie. Baie d'Hudson à Betsimis.
1863, 7 fév...	Pour secours distribués.....		300 00	O. C. 5 fév. 1862..	Rév. C. F. Cazeau.
			\$620 00		
<i>Sauvages du Lac des Deux Montagnes.</i>					
1862, 20 nov...	Pour vêtements et provisions.	884	200 00	O. C. 14 nov. 1862	Ed. N. DeLorimier.

ETAT des sommes payées aux diverses tribus ou bandes de Sauvages, etc.—*Suite.*

RECAPITULATION.	Population Totale.	Montant payé.
Sauvages Amalecites du township Viger	171	\$ 500 00
Gonzague Vincent (continué à sa veuve, voir plus bas*)		50 00
Abénakis du St. Laurent	387	30 00
Sauvages Montagnais	1400	2350 00
Sauvages de l'embouchure de la rivière Betsimis } 280 familles		
Sauvages de Lorette	282	195 31
Sauvages de la Jeune Lorette.....		
Sauvages de Caughnawaga.....	1400	30 00
Sauvages de la Pointe à la Chasse.....	Inconnus	150 00
Sauvages de Bécancour.....	172	800 00
Sauvages, rive nord du St. Laurent	2500	2209 00
Sauvages, Bas St. Laurent		
Sauvages de la rivière Moisie.....		
Damase Hudon.....		293 10
*Veuve de feu Vincent, chef huron.....		820 00
Micmacs de Ristigouche.....	473	150 00
Sauvages du district de Chicoutimi	173	900 00
Femme de Hébert Dumont.....		181 50
Sauvages du Bas-Canada, pour missionnaires, etc		20 00
Sauvages à la Rivière Godbout	35	1851 03
Sauvages du Lac des Deux-Montagnes.....	884	276 92
		200 00
		\$13176 86

WILLIAM SPRAGGE,

D. S. A. S.

DÉPARTEMENT DES SAUVAGES,
Québec, 10 avril 1863.

No. 108.

Réponse à une Adresse de l'Assemblée Législative, en date du 29 avril 1863, demandant copies des papiers relatifs à la cour des commissaires de la paroisse de St. Gervais, dans le comté de Bellechasse.

Par ordre,

J. O. BUREAU,

Secrétaire.

Secrétariat,
11 mai 1863.

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

RAPPORT

DU

SURINTENDANT DE L'EDUCATION

POUR LE

BAS-CANADA,

POUR

1862.

Imprime par ordre de l'Assemblée Legislative.



QUEBEC:

IMPRIME POUR LES ENTREPRENEURS, PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE ST^E. URSULE.
1863.

MATIERES.

	Page.
Rapport du Surintendant.....	5
Rapport de l'Ecole Normale Jacques-Cartier	14
Rapport de l'Ecole Normale McGill	19
Rapport de l'Ecole Normale Laval.....	21

APPENDICE.

Tableau A.—Tableau des sommes prélevées pour l'instruction publique dans le Bas-Canada, pour l'année 1862	24
Tableau B.—Grand tableau statistique préparé d'après les rapports des inspecteurs, pour 1862.....	42
Tableau C.—Contenant la statistique des écoles catholiques des cités de Québec et de Montréal.....	76
Etat du nombre des élèves qui fréquentent les écoles des Sœurs de la Congrégation Notre-Dame dans la ville de Montréal....	54
Etat du nombre des élèves qui fréquentent les écoles tenues par les Frères des écoles chrétiennes de Montréal.....	77
Tableau D.—Indiquant la circonscription de chaque district d'inspection.....	55
Rapport sur la distribution de la subvention de l'éducation supérieure.....	56
Tableau de la distribution de l'éducation supérieure, pour 1862.....	58
Tableau de la distribution de la subvention supplémentaire aux municipalités pauvres, pour 1862.....	63
Liste des pensions accordées, pour 1862.....	67
Etat de la dépense pour l'impression des Journaux d'Education, pour 1862.....	69
Etat des recettes et dépenses des écoles normales, pour 1862.....	70
Etat de la correspondance du département, du 1er janvier 1861 au 31 décembre 1862.....	71
Tableau des livres envoyés aux inspecteurs d'école pour être donnés en prix en 1862 et 1861.....	72

R A P P O R T

DU

SURINTENDANT DE L'ÉDUCATION

POUR LE

B A S - C A N A D A .

BUREAU DE L'ÉDUCATION,

Montréal, ce 26 avril, 1863.

A l'honorable Secrétaire Provincial, Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'état de l'instruction publique dans le Bas-Canada, pour l'année mil huit cent soixante-deux.

Le comité de l'assemblée législative, chargé de diriger les impressions des documents publics, ayant décidé de ne publier les tableaux statistiques au long et les extraits des rapports des inspecteurs que tous les trois ans, et cette publication ayant eu lieu l'année dernière, ce rapport ne contiendra que le résumé des statistiques et quelques autres documents qui font exception à la règle établie par le comité.

Je crois inutile de réitérer, cette année, les suggestions que j'ai faites dans mes rapports précédents, et notamment dans celui de l'année dernière, sur les finances de ce département et sur le besoin d'une augmentation qui se fait si vivement sentir en ce qui concerne la plupart des subventions accordées aux diverses branches de l'instruction publique. Il est évident qu'avec l'augmentation de la population, ces besoins ne peuvent que s'accroître chaque année, et que, plus on tardera à les satisfaire, plus on éloignera le moment où la dépense qui se fait actuellement peut devenir productive pour l'Etat. Il est, en effet, admis par tous les économistes, (et c'est aujourd'hui une vérité de l'ordre le plus vulgaire.) que nulle dépense n'est plus productive au point de vue du revenu public lui-même, que celle qui se fait pour l'instruction publique. L'instruction disséminée dans toutes les classes de la société développe les forces productives, et, en donnant à l'homme de nouveaux besoins, en même temps que les moyens de les satisfaire, elle double les ressources de l'Etat prélevées sur le commerce et l'industrie.

J'insisterai, cependant, sur une recommandation que j'ai faite à plusieurs reprises dans mes rapports : c'est celle qui concerne la caisse d'économie des institutrices.

Cette institution, fondée avec le secours de l'Etat, ne saurait, je regrette de le dire, se maintenir avec ses ressources actuelles, et il serait doublement fâcheux qu'elle fût abandonnée : d'abord, au point de vue de l'humanité et de l'instruction publique ; ensuite, au point de vue du revenu public même ; car, non-seulement toutes les subventions qui ont été payées jusqu'ici l'auraient été en pure perte, mais encore on serait dans la nécessité de rembourser toutes les primes qui ont été versées jusqu'à présent.

On a considéré que les institutrices, vu la modicité de leurs traitements, étaient incapables de former entre elles une caisse d'économie, ou une association bienveillante de secours, comme il en existe dans quelques autres professions ainsi que parmi les classes ouvrières des villes.

En établissant une caisse d'économie sous sa propre régie et en la subventionnant, l'Etat a été plus loin, et il a imposé à cette caisse un fardeau que nulle institution du même genre ne se laisserait imposer : il l'a chargée de sa propre dette envers les anciens instituteurs déjà retirés de l'enseignement. Dès la première année, la somme de \$886 a été payée à ces pensionnaires qui n'ont contribué à la caisse que par une prime retenue sur la pension qu'on leur accordait, et proportionnelle au nombre d'années qu'ils avaient passés dans l'enseignement. Ils ont absorbé la plus grande partie du revenu de la caisse, chaque année ; et sur un total de 167 pensionnaires pour l'année 1862, ils se trouvaient au nombre de 90, et reçoivent sur le total des pensions, s'élevant à \$2522, pas moins de \$982, c'est-à-dire plus du tiers des sommes payées.

Il en résulte qu'à mesure que les instituteurs abonnés à la caisse sont devenus pensionnaires, il a fallu diminuer graduellement le taux de la pension accordée, et cette diminution progressive peut rendre compte, dans une certaine mesure, du peu de zèle que les instituteurs ont montré pour se faire inscrire et contribuer à la caisse, malgré toutes les recommandations qui leur ont été faites dans mes rapports, dans le *Journal de l'Instruction Publique* et dans les conférences de leurs associations.

Le nombre total des instituteurs qui se sont fait inscrire jusqu'à présent n'est que de 271 : sur ce nombre, 74 sont actuellement pensionnaires et deux sont décédés ; quelques-uns n'ont point payé régulièrement leurs primes ; de sorte que le nombre des abonnés vivants et payant n'est point tout-à-fait de 200. Cependant, ce nombre devrait être de huit à neuf cents (puisque'il y a près de 3000 écoles en opération sous contrôle), ce qui laisserait une large marge pour les instituteurs appartenant à des institutions religieuses et pour un certain nombre d'instituteurs laïques dont les salaires sont trop peu élevés. Un millier d'abonnés permettrait de payer le maximum de la pension.

J'ai essayé de faire comprendre aux instituteurs l'importance d'un pareil résultat ; mais j'ai presque toujours eu pour réponse que les pensions accordées aux instituteurs retirés étaient trop faibles, qu'elles allaient toujours en diminuant ; et, quoique chacun doive voir qu'en y contribuant pour quelque chose, il viendrait au secours de l'œuvre, peu cependant s'empressent de le faire, avec la perspective qu'ils ont devant eux. Il en serait tout autrement, j'ai lieu de le croire, si la subvention faite à la caisse était augmentée au moins de moitié. Je dois répéter que ce ne serait qu'un acte de justice envers la caisse elle-même, considérée comme institution financière, puisque la subvention promise est, jusqu'à un certain point, illusoire, au moins en ce qui concerne les abonnés, la plus forte partie de cette subvention étant absorbée par les pensions des anciens instituteurs qui n'ont rien versé dans la caisse.

Je suis loin de regretter cet acte de libéralité envers ces vieux serviteurs de l'Etat, qui ont eu les plus mauvais jours de l'enseignement ; et, si précaire et insuffisante que soit encore aujourd'hui la rémunération accordée aux instituteurs et aux institutrices, leur condition est de beaucoup préférable à celle des anciens instituteurs ; mais le résultat n'en est pas moins celui que je viens d'indiquer.

Le tableau suivant du mouvement de cette institution depuis son établissement confirme ce que je viens de dire.

Années.	Nombre d'instituteurs qui se sont inscrits dans l'année.	Nombre de pensionnaires pour l'année.	Taux de la pension pour chaque année passée dans l'enseignement.	Total des pensions payés.
			\$ cts.	\$ cts.
1837.....	150	63	4 00	886 90
1858.....	74	91	4 00	2211 74
1859.....	18	128	4 00	3115 36
1880.....	9	130	3 00	2821 57
1861.....	9	160	3 00	3603 55
1862.....	10	164	1 75	2522 09

En 1859, en 1860 et en 1861, on avait excédé la somme que l'on avait en main, afin de ne pas trop diminuer les pensions, espérant que les instituteurs s'inscriraient en plus grand nombre et que la subvention serait augmentée par la législature. Le gouvernement n'a pas cru devoir, en 1862, excéder les sommes à sa disposition, ce qui explique la grande différence entre les sommes payées chaque année.

Les sommes mentionnées dans le petit tableau ci-dessus ne s'accordent point non plus avec la liste publiée dans mes rapports. Par exemple, la liste qui se trouve dans le rapport publié en 1862 pour 1861, au lieu d'être intitulée : "Liste des pensions accordées en 1861," aurait dû être intitulée : "Liste des pensions demandées pour 1862." Or, il est arrivé souvent qu'une seconde liste a été faite et n'a pas été publiée, et, d'un autre côté, qu'une réduction considérable a été opérée, comme l'année dernière, sur la liste soumise au gouvernement, laquelle était encore sous considération lors de la publication du rapport. Pour obvier à cet inconvénient, à l'avenir, la liste ne sera publiée que pour l'année expirée, et l'appendice de ce rapport contient la liste des pensions payées en 1862, laquelle annule celle qui a été publiée dans le rapport pour 1861.

Les obstacles qui s'opposent encore au développement de l'instruction publique sont toujours ceux qui ont été tant de fois signalés dans mes rapports. D'un côté, l'insuffisance des subventions ; de l'autre, l'absence de pouvoirs suffisants pour lutter contre le mauvais vouloir et l'esprit rétrograde d'un très-grand nombre de commissaires d'école. J'ai préparé et soumis à la considération de l'exécutif un projet de loi renfermant des dispositions propres à mettre à effet les suggestions faites dans mes rapports précédents.

La question de l'inspection des écoles ayant été agitée depuis quelque temps, j'ai été invité à faire un rapport spécial sur ce sujet. Depuis que j'ai transmis ce rapport à l'Exécutif, je n'ai eu aucune raison de modifier l'opinion que j'ai exprimée et motivée très-au long dans ce document ; savoir :

1° Que l'abolition de la charge d'inspecteur d'école aurait les effets les plus désastreux pour l'instruction publique.

2° Que l'inspection pourrait être réglementée de manière à être rendue plus efficace.

3° Que la diminution du nombre des inspecteurs d'école, dans le but de rétribuer plus convenablement ceux que l'on conserverait, ne pourrait se faire qu'en se contentant d'une seule visite par année.

4° Qu'il serait préférable de continuer le système que l'on a, en l'améliorant, que d'en adopter un nouveau.

5° Que donner aux municipalités le pouvoir de nommer, de diriger et de payer les inspecteurs, ne pourrait point, dans l'état actuel des choses dans le Bas-Canada, produire des résultats satisfaisants.

Le progrès général de l'instruction publique dans le Bas-Canada, a été aussi considéra-

ble que celui des années précédentes : nos statistiques nous offrent, même sur plusieurs points, une progression plus forte que celle de l'année dernière.

La somme totale du progrès, depuis 1853, se trouve exposée dans le tableau suivant.

TABLEAU du progrès de l'Instruction Publique dans le Bas-Canada, depuis 1853.

	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	Augmentation sur 1861.	Augmentation sur 1855.	Augmentation sur 1853.
Institutions.	2352	2795	2868	2919	2946	2985	3199	3264	3345	3501	156	633	1149
Elèves.....	108284	119733	127058	143141	148798	156872	168148	172155	180845	188635	7790	61577	80351
Contributions.....\$	165848	238032	249136	406764	424208	459396	498436	503859	526219	542728	16509	293592	376880

On voit que l'augmentation du nombre d'institutions, qui, en 1861, était de 81, est de 156 en 1862.

L'augmentation du nombre des élèves est de 7790. L'augmentation dans le chiffre des contributions est de \$16,509 ; l'année dernière, elle était de \$22,360 sur l'année précédente.

Le nombre des écoles primaires, tant subventionnées qu'indépendantes, est de 3278, cette année ; et le nombre de leurs élèves, qui était de 151272, en 1861, est de 158465 en 1862. Ceci prouve encore, pour cette année comme pour l'année dernière, que les écoles primaires ont gagné plus que les écoles secondaires.

Le tableau suivant de l'augmentation dans les diverses espèces de cotisations, indique des résultats satisfaisants :

	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Cotisation pour éгалer la subvention	113,884 87	113,887 08	115,185 09	115,792 51	114,424 76	113,969 29	110,966 75
Cotisation au-delà de la subvention	93,897 90	78,791 17	88,372 69	109,151 96	123,939 64	130,560 92	134,033 15
Rétribution mensuelle	173,488 98	208,602 37	231,192 65	251,408 44	249,717 10	264,689 11	281,930 23
Cotisation pour construction d'édifices	25,493 80	22,928 63	24,646 22	22,083 57	15,778 23	17,000 00	15,798 84
Total.....	406,765 55	424,209 25	459,396 65	498,436 48	503,859 73	526,219 32	542,728 97

Enfin, le tableau du progrès dans chaque branche particulière de l'enseignement est également intéressant à parcourir.

TABLEAU comparé du nombre d'enfants apprenant chaque branche de l'enseignement, depuis 1853.

	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.	Augmentation sur 1861.	Augmentation sur 1855.	Augmentation sur 1853.
Elèves lisant bien	27367	32861	43407	46940	48833	52099	64362	67753	75236	77108	1872	33701	49741
Elèves écrivant	50072	47014	58033	60086	61943	65404	80152	81244	87115	92572	5457	34539	42500
Apprenant l'arithmétique simple	18281	22897	30631	48359	52845	55847	63514	63341	69519	74518	4999	43887	56237
Apprenant l'arithmétique composée	12428	18073	22586	23431	26643	28196	30919	31758	41812	44357	2545	11771	31929
Apprenant la tenue des livres		799	1976	5012	5500	6689	7135	7319	9347	9614	267	7638	9614
Apprenant la géographie	12185	13826	17700	30134	33606	37847	45393	49462	55071	56392	1321	38692	44207
Apprenant l'histoire	6738	11486	15520	17580	26147	42316	45997	46324	51095	54461	3356	38941	48123
Apprenant la grammaire française	15353	17852	23260	39328	39067	43307	53452	54214	60426	61314	888	38054	45961
Apprenant la grammaire anglaise	7066	7097	9004	11824	12074	15348	19773	25073	27904	28462	558	19458	21396
Apprenant l'analyse grammaticale	4412	9283	16439	26310	34064	40733	44466	46872	49460	50893	1433	34454	46481

Les écoles normales ont donné, cette année, des résultats semblables à ceux des années précédentes. Les directeurs de ces institutions font rapport que les candidats à l'admission à l'étude viennent de mieux en mieux préparés, ce qui fait preuve du progrès général de l'instruction publique dans le pays, et ce qui permettra de pousser plus loin l'enseignement.

Le tableau suivant donne le nombre comparatif d'élèves dans chaque école normale, depuis son établissement.

TABLEAU du nombre d'élèves qui ont fréquenté les écoles normales.

Années scolaires.	Ecole Jacques Cartier.	Ecole McGill.			Ecole Laval.			Nombre d'élèves instituteurs.	Nombre d'élèves institutrices.	Grand Total.
	Elèves instituteurs.	Elèves instituteurs.	Elèves institutrices.	Total.	Elèves instituteurs.	Elèves institutrices.	Total.			
1ère session, 1857.....	18	5	25	30	22	.....	22	45	25	70
Session 1857-1858 ...	45	7	63	70	36	40	76	89	103	192
Session 1858-1859 ...	50	7	76	83	34	52	86	91	123	219
Session 1859-1860 ...	53	9	72	81	40	54	94	102	126	228
Session 1860-1861 ...	52	5	56	61	41	53	94	98	109	207
Session 1861-1862 ...	41	10	58	68	39	52	91	90	110	200

Le tableau suivant indique le nombre de diplômes de chaque espèce accordés par chacune des trois écoles normales, depuis leur fondation.

DIPLÔMES accordés aux élèves des écoles normales, depuis l'établissement des ces institutions.

Genre des diplômes accordés.	Jacques-Cartier.	McGill.			Laval.			Nombre d'élèves-instituteurs.	Nombre d'élèves-institutrices.	Grand total.
	Elèves instituteurs.	Elèves-instituteurs.	Elèves-institutrices.	Total.	Elèves-instituteurs.	Elèves-institutrices.	Total.			
Académie.....	6	1	.....	1	9	.....	9	16	.....	16
Ecole modèle.....	45	5	69	74	45	56	101	95	124	219
Ecole élémentaire.....	57	21	136	157	13	48	61	91	183	274
Total.....	108	27	205	232	67	104	171	202	307	509

Ces chiffres donnent plus que le nombre d'élèves sortis des trois écoles normales avec un diplôme, plusieurs ayant obtenu successivement des diplômes pour chaque degré. Le nombre total des élèves gradués est comme suit :

A l'école Jacques-Cartier.....	79
A l'école McGill.....	167
A l'école Laval.....	160

En tout..... 406

De plus, comme on le verra par les rapports de chaque école, un bon nombre d'élèves qui n'ont point obtenu le diplôme de l'école normale, ont celui de quelque'un des bureaux d'examineurs et se livrent à l'enseignement. L'instruction qu'ils ont reçue à l'école normale, surtout au point de vue de la pédagogie, leur sera toujours d'une très-grande utilité.

On verra aussi, par les rapports des directeurs des trois écoles normales, que la très-grande majorité de leurs élèves se sont livrés à l'enseignement, et qu'un assez grand nombre de ceux qui ont enseigné pendant les trois années qu'ils avaient promis de donner en retour de l'instruction et de la pension qui leur ont été accordées presque gratuitement, continue d'enseigner au-delà du terme fixé et paraît avoir embrassé pour toujours la profession d'instituteur. Si l'on considère le chiffre minime des appointements des instituteurs, la condition précaire où ils se trouvent, ayant à lutter contre une concurrence considérable et qui augmente toujours ; ayant à se plier aux exigences de commissaires d'école électifs et sujets à toutes les variations d'opinion qui peuvent survenir dans une municipalité, on comprendra toute l'étendue des sacrifices que font ces jeunes gens, qui, en sortant de l'école normale, ont généralement une éducation capable de leur procurer des positions plus avantageuses sous quelques rapports. On doit donc avoir pour eux une certaine sympathie, et il est à espérer que les progrès de l'opinion publique et une meilleure situation financière de ce département les récompenseront un jour du courage et de la persévérance qu'ils montrent.

Les hommes instruits, répandus sur toute la surface du pays, ont une nouvelle tâche à remplir envers la société : c'est de persuader aux populations qui les entourent, que non-seulement il faut des écoles (ce qui n'a pas été démontré sans peine), mais qu'il faut de bonnes écoles, et, pour cela, de bons maîtres qu'on ne saurait se procurer à vil prix, ou au

moins conserver longtemps avec des traitements insuffisants. Le département a lutté jusqu'ici de toutes ses forces, et dans la mesure des pouvoirs mis à sa disposition, pour obtenir une augmentation dans le traitement des instituteurs; mais il a besoin pour cet objet du concours des amis de l'éducation dans chaque localité. On a suggéré comme remède aux mauvaises tendances de beaucoup de municipalités sous ce rapport, de fixer un minimum de salaire pour les instituteurs, et d'exiger, comme condition d'éligibilité, un certain degré d'instruction chez les commissaires.

A la première mesure, on objecterait que la grande concurrence que se font les instituteurs et les institutrices munis de diplômes, permettrait facilement aux commissaires d'école d'é luder la loi. A la seconde, qu'il y a encore malheureusement beaucoup de localités où ce serait, pour bien dire, rendre le droit d'élection illusoire que de restreindre ainsi le choix des commissaires d'école.

Il n'y a aucun doute que, si une amélioration plus visible que celle qui a eu lieu jusqu'ici dans le traitement des instituteurs ne se fait point sentir, il sera nécessaire de recourir à quelque mesure de ce genre; mais il serait bien préférable que cette amélioration, toute désirable qu'elle soit, fût due uniquement au progrès de l'opinion publique et au fonctionnement régulier du système électif. Ce qui a été obtenu par ce système, contre toute probabilité de succès, est si considérable, qu'avec de nouveaux efforts de la part du clergé et des hommes instruits, il semble que l'on devra parvenir à un résultat qui est moins éloigné de nous que ne l'était autrefois le progrès aujourd'hui réalisé.

Un grand pas a été fait dans cette direction par l'établissement par le conseil de l'instruction publique, de réglemens pour les bureaux d'examineurs et par l'adoption de programmes d'examens plus sévères. Cette mesure a eu pour résultat d'élever assez généralement le niveau des connaissances des candidats en les obligeant à se préparer avec plus de soin à l'examen.

Il a été en même temps établi de nouveaux bureaux d'examineurs dans les endroits suivants; savoir :

1° A Portage-du-Fort, dont les diplômes n'ont force et effet que dans le comté de Pontiac ;

2° A Richmond, dont les diplômes n'ont force et effet que dans les comtés de Richmond, de Drummond et de Wolfe ;

3° A Ste. Marie-de-la-Beauce, dont les diplômes n'ont force et effet que dans le comté de la Beauce ;

4° A Chicoutimi, dont les diplômes n'ont force et effet que dans les comtés de Chicoutimi, de Charlevoix et de Saguenay ;

5° A Rimouski, dont les diplômes n'ont force et effet que dans le comté de Rimouski.

6° A New Carlisle, dont les diplômes n'ont force et effet que dans les comtés de Bonaventure et de Gaspé ;

7. A Waterloo et à Sweetsburg (siégeant alternativement à ces deux endroits), dont les diplômes n'ont force et effet que dans les comtés de Shefford, de Brome et de Missisquoi. Ce dernier bureau est divisé en deux sections : l'une catholique et l'autre protestante.

Ces bureaux, qui n'ont droit d'accorder des diplômes que pour écoles élémentaires, ont été organisés à la date du 11 de novembre, 1861, ou à celle du 11 de février, 1862 ; ils ont tous reçu du département les registres et les livres nécessaires, blancs de diplôme, etc.

La juridiction des anciens bureaux a été limitée à une partie seulement de la province, et six d'entre eux, savoir : les bureaux catholiques et protestants de Québec et de Montréal, et ceux de Trois-Rivières et de Sherbrooke, ont retenu seuls le pouvoir d'octroyer des diplômes pour académies et pour écoles modèles ; ceux de Stanstead, de l'Outaouais, de Kamouraska et de Gaspé, n'ayant plus le droit d'accorder des diplômes que pour écoles élémentaires.

Le tableau suivant indique, pour chaque comté, les bureaux qui ont juridiction sur les écoles du comté, et fait voir quelle a été, sur ce point, la décision du conseil de l'instruction publique.

TABLEAU des Bureaux d'Examineurs, par comtés.

Comtés.	Bureaux pour écoles élémentaires.	Pour académies et écoles modèles.
Argenteuil	Montréal	Montréal.
Arthabaska	Montréal, Québec, Trois-Rivières.....	Montréal, Québec, Trois-Rivières.
Assomption, L'.....	Montréal.....	Montréal.
Bagot	do	do
Beauce	Québec, Ste. Marie-de-la-Beauce.....	Québec.
Beauharnois.....	Montréal.....	Montréal.
Bellechasse	Québec.....	Québec.
Berthier.....	Montréal.....	Montréal.
Bonaventure	Québec, Gaspé, New-Carlisle.....	Québec.
Brome	Montréal, Sherbrooke, Stanstead, Waterloo et Sweetsburg.....	Montréal, Sherbrooke.
Chambly.....	Montréal.....	Montréal.
Champlain.....	Montréal, Québec, Trois-Rivières.....	Montréal, Québec, Trois-Rivières.
Charlevoix.....	Québec, Chicoutimi.....	Québec.
Châteauguay	Montréal.....	Montréal.
Chicoutimi	Québec, Chicoutimi.....	Québec.
Compton.....	Montréal, Sherbrooke, Stanstead.....	Montréal, Sherbrooke.
Deux-Montagnes.....	Montréal.....	Montréal.
Dorchester.....	Québec.....	Québec.
Drummond.....	Montréal, Québec, Trois-Rivières, Rich- mond.....	Montréal, Québec, Trois-Rivières.
Gaspé.....	Québec, Gaspé, New-Carlisle.....	Québec.
Hochelaga.....	Montréal.....	Montréal.
Huntingdon.....	do	do
Hyacinthe, St.....	do	do
Iberville	do	do
Islet, L'.....	Québec.....	Québec.
Jacques-Cartier.....	Montréal.....	Montréal.
Jean, St.....	do	do
Joliette.....	do	do
Kamouraska	Québec, Kamouraska.....	Québec.
Laprairie	Montréal.....	Montréal.
Laval.....	do	do
Lévis.....	Québec.....	Québec.
Lotbinière	do	do
Maskinongé.....	Montréal, Québec, Trois-Rivières.....	Montréal, Québec, Trois-Rivières.
Maurice, St.....	do do do	do do do
Mégantic.....	do do do	do do do
Missisquoi	Montréal, Sherbrooke, Stanstead, Waterloo et Sweetsburg.....	Montréal, Sherbrooke.
Montcalm.....	Montréal.....	Montréal.
Montmagny	Québec.....	Québec.
Montmorency	do	do
Napierville	Montréal.....	Montréal.
Nicolet	Montréal, Québec, Trois-Rivières.....	Montréal, Québec, Trois-Rivières.
Outaouais.....	Montréal, Outaouais	Montréal.
Pontiac.....	Montréal, Outaouais, Pontiac.....	do
Portneuf.....	Québec.....	Québec.
Québec	do	do
Richelieu.....	Montréal.....	Montréal.
Richmond	Montréal, Sherbrooke, Stanstead, Rich- mond.....	Montréal, Sherbrooke.
Rimouski.....	Québec, Kamouraska, Rimouski.....	Québec.
Rouville.....	Montréal.....	Montréal.
Saguenay	Québec, Chicoutimi.....	Québec.
Shefford	Montréal, Sherbrooke, Stanstead, Waterloo et Sweetsburg.....	Montréal, Sherbrooke.
Soulanges.....	Montréal.....	Montréal.
Stanstead.....	Montréal, Sherbrooke, Stanstead.....	Montréal, Sherbrooke.
Témiscouata	Québec, Kamouraska.....	Québec.
Terrebonne	Montréal.....	Montréal.
Vaudreuil.....	do	do
Verchères.....	do	do
Wolfe.....	Montréal, Sherbrooke, Stanstead, Rich- mond.....	Montréal, Sherbrooke.
Yamaska	Montréal.....	Montréal.

Le grand nombre de bureaux qui a été organisé et la facilité avec laquelle on peut se présenter à l'examen, dans toutes les parties du pays, font que le département ne saurait plus tolérer, dans l'enseignement subventionné par le gouvernement, aucun instituteur ni aucune institutrice non munis de diplôme. Depuis plusieurs années, je me suis efforcé de restreindre l'indulgence accordée sous ce rapport à des localités pauvres et éloignées ; mais, aujourd'hui, il n'y a plus pour elles l'excuse qui existait autrefois.

Je crois devoir faire observer que des membres du conseil de l'instruction publique ont été délégués pour inspecter les bureaux d'examineurs, dès qu'ils auront fonctionné assez longtemps pour qu'une telle inspection puisse être utile.

Avant de terminer ce rapport, je dois mentionner une circonstance que vous n'apprendrez peut-être pas sans intérêt.

Les commissaires de l'exposition universelle de Londres, ayant établi un département destiné aux livres et aux objets d'éducation, j'ai transmis, pour être exposés, des exemplaires des livres d'école approuvés, jusqu'à présent, par le conseil de l'instruction publique, des échantillons des bancs et des pupitres en usage dans les écoles normales et dans les écoles modèles, et des séries complètes des rapports de ce département et du *Journal de l'Instruction Publique*, éditions française et anglaise. Le jury a bien voulu accorder une médaille à ce département, et l'on peut inférer de la mention qui est faite dans son rapport que c'est principalement pour la publication du *Journal de l'Instruction Publique* que cette médaille a été accordée.

En même temps que cette revue recevait ce témoignage d'estime hors de la colonie, le nombre de ses abonnés parmi nous s'augmentait assez considérablement. Les recettes de cette année se sont élevées à \$1179.54.

Le développement de notre système d'instruction publique continue de faire surgir sur tous les points du pays un grand nombre de nouvelles municipalités scolaires. Le tableau suivant indique le mouvement qui a eu lieu dans ce sens, depuis 1857.

Erections de municipalités depuis 1857.

Nouvelles.		Anciennes divisées.	
1857	6	1857	3
1858	2	1858	5
1859	5	1859	1
1860	2	1860	12
1861	15	1861	13
1862	16	1862	12
	46		46
		Total	92

Les différents renseignements contenus dans ce rapport et dans son appendice, constatent un progrès soutenu dans les diverses branches de l'instruction publique. Ce progrès n'est pas aussi considérable qu'on pourrait le désirer, et beaucoup reste encore à faire, sans aucun doute. Mais, à part des mesures que j'ai suggérées dans mes rapports précédents, et dont quelques-unes au moins seront, je l'espère, adoptées, ce qui reste à faire, repose sur l'action de l'opinion publique à l'endroit des autorités locales et sur les améliorations graduelles qu'amèneront les progrès même de l'éducation plutôt que sur aucune nouvelle direction à donner au fonctionnement de notre système.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. J. O. CHAUVEAU,

Surintendant de l'Éducation.

RAPPORT

SUR

L'ECOLE NORMALE JACQUES-CARTIER,

POUR L'ANNÉE SCOLAIRE 1861-62.

A l'honorable P. J. O. CHAUVEAU,
Surintendant de l'Instruction Publique
du Bas-Canada, etc., etc.

MONSIEUR LE SURINTENDANT,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état et les progrès de l'Ecole Normale Jacques-Cartier, pendant l'année scolaire 1861-62.

I.

Quoique le prix de la pension eût été augmenté par une décision du conseil de l'instruction publique, il s'est encore présenté un grand nombre d'élèves. Dans le cours de l'année, nous en avons admis 41, dont 21 pour la première fois; les 15 autres avaient fait partie de la session précédente.

Ces élèves nous venaient des districts suivants :

Richelieu, 14.	Beauharnois, 4.	Bedford, 1.
Montréal, 11.	Trois-Rivières, 3.	St. François, 1.
Iberville, 5.	St. Hyacinthe, 1.	Terrebonne, 1.

Je dois vous faire remarquer, monsieur le Surintendant, que le plus grand nombre de nos élèves nous a été fourni par les comtés de Berthier et de Laprairie. Ce résultat me paraît tenir à deux causes : d'abord, à la sage impulsion de MM. les curés, qui ont voulu procurer aux enfants de leurs paroisses les avantages que le gouvernement met si libéralement à la disposition de tous; en second lieu, au succès que les premiers élèves, venant de ces endroits, ont obtenu par leur bonne conduite et leur travail.

De ces 41 élèves :

{ 11 avaient obtenu des diplômes ici, l'année dernière ;
 2 do do des examinateurs ;
 28 n'avaient aucun diplôme.

{ 4 avaient enseigné dans différentes paroisses ;
 14 do do dans notre école modèle ;
 23 n'avaient point enseigné.

Parmi ceux qui se présentaient pour la première fois, et qui n'étaient pas d'anciens instituteurs :

{ 1 avait commencé à étudier à notre école modèle ;
 1 do do dans un collège ;
 6 do do dans des académies ;
 6 do do dans des écoles modèles.

Ces tableaux peuvent donner un aperçu des éléments divers dont il nous fallait tenir compte, et des difficultés que nous avons eu à surmonter, avant d'arriver à une espèce d'égalité de connaissances chez les élèves de chaque classe. Ces difficultés, d'ailleurs, semblent diminuer, ainsi que j'ai déjà eu occasion de le faire remarquer.

II.

Comme l'année dernière, notre cours a compris trois classes. La première, préparant au brevet d'académie, se composait de cinq élèves : l'un d'eux, toutefois, a quitté l'établissement au mois de janvier, dans l'intention d'enseigner. La seconde, préparant au brevet d'école modèle, se composait de 10 élèves ; la troisième, préparant au brevet d'école élémentaire, en renfermait 26.

Nous avons suivi, pour les deux dernières classes, le programme indiqué dans mon rapport de 1858-59, avec quelques changements, toutefois. Ainsi, dans la classe de première année, nous avons pu enseigner l'analyse logique et les premiers éléments de l'algèbre, afin de diminuer un peu le nombre des matières à étudier dans la classe de seconde année, où les élèves auront toujours à faire preuve de talents et de beaucoup de travail. Comme il y avait, dans la troisième année, d'heureuses dispositions pour les études scientifiques, nous en avons profité pour faire étudier avec assez de développement les mathématiques et la physique. Pour la physique, nous avons suivi l'excellent traité de Ganot ; pour l'algèbre, le programme suivant ; pour la géométrie et la trigonométrie, le programme du Baccalauréat-ès sciences.

ALGÈBRE.

Des quantités négatives.—Du sens qu'il convient de leur attribuer et de leur usage.

Équation du second degré à une seule inconnue.—Forme à laquelle l'équation générale peut être ramenée—Résoudre l'équation générale sans la diviser par a .

Des quantités irrationnelles du second degré—Des différentes opérations sur ces quantités—Des quantités imaginaires—de leur utilité—des principales opérations sur ces quantités.

Discussion des équations du second degré à une seule inconnue. Dans $x^2 + px + q = 0$, on a : 1° $x' + x'' = -\frac{p}{2}$; 2° $x' x'' = q$; 3° $(x-x')(x-x'') = 0$: conséquence de ce théorème. Discuter les valeurs $x' = \frac{p}{2} + \sqrt{\frac{p^2}{4} - q}$, et $x'' = \frac{p}{2} - \sqrt{\frac{p^2}{4} - q}$. Ce qui arriverait si a venait à être annulé dans $ax^2 + bx + c = 0$.

Des progressions par différence—Principales formules—Discussion et application de ces formules.

Des progressions par quotient—Formules—Discussion et application.

Les puissances successives d'un nombre, plus grand que l'unité, croissent sans cesse, etc.

Les puissances successives d'un nombre positif, plus petit que l'unité, etc., etc.

$S = \frac{a}{1-q}$ —Application de cette formule aux fractions décimales périodiques.

Des logarithmes—Dans tout système, le logarithme de l'unité est zéro. Tout nombre plus grand que l'unité a un logarithme,—Propriété des logarithmes,—Des logarithmes vulgaires et de leurs propriétés particulières,—Des logarithmes des fractions, de leur transformation en décimales positives,—De l'emploi des logarithmes dans le calcul,—Application des logarithmes aux questions d'intérêt composé, d'annuités et d'amortissement.

Des équations bicarrées, solution générale et application,—Solution d'un certain nombre d'équations du second degré à deux inconnues,—Solution des équations d'un degré quelconque par la méthode de Newton.

Combinaisons—Permutations—Arrangements—Application. Développement des puissances quelconques d'un binôme et d'un trinôme; sommes des coefficients du développement, terme général, nombre de termes, rapports de deux termes consécutifs quelconques.

Des racines des quantités algébriques. Notation des exposants fractionnaires.

Des équations exponentielles.

Résolution en nombres entiers d'une équation du premier degré à deux indéterminées.

Sommation des piles de boulets.

III.

J'ai commencé cette année, et je continuerai l'année prochaine, à enseigner l'histoire naturelle à toutes les classes réunies. De cette manière, il sera possible de pousser cet enseignement au-delà d'un simple résumé, et de profiter des ressources que nous offrent déjà nos différentes collections.

L'année dernière, nous avons vu la botanique; pendant celle-ci, nous nous sommes occupés de géologie; il nous restera la physiologie comparée pour l'année prochaine.

M. Devisme s'occupera de la grammaire française au point de vue de l'enseignement: ce sera le moyen de réunir et de coordonner les principes étudiés dans les différentes classes, et de faire voir ce qu'on peut appeler, sans trop de prétention, le côté philosophique de la langue.

IV.

Je n'ai qu'à me louer du travail de nos élèves: ils ont certainement répondu aux efforts de messieurs les professeurs. Aussi, monsieur le Surintendant, j'ai pu vous présenter pour les différents diplômes, les noms de vingt-trois d'entre eux, savoir:

{	4 pour le diplôme d'académie,
	7 do do d'école modèle,
	12 do do d'école élémentaire.

Dix ont trouvé de bonnes situations, soit dans ce district, soit dans ceux de St. Hyacinthe, de Québec et de Gaspé: un a besoin de se reposer; les 12 autres ont obtenu la permission de revenir à l'École pour prendre des diplômes d'un degré supérieur.

V

Jusqu'à ce jour, l'École Normale a distribué :

{	6 brevets pour Académie,
	45 " " Ecole Modèle,
	57 " " Ecole Élémentaire,

en tout 108, dans l'espace de 6 ans ; c'est, en moyenne, 18 par année. Ces 108 brevets ont été obtenus par 79 élèves, plusieurs d'entre eux ayant suivi tous les cours.

Je vois avec beaucoup de satisfaction que nos anciens élèves sont fidèles à l'engagement qu'ils ont pris d'enseigner pendant trois ans. Presque tous enseignent encore, ainsi qu'on peut le voir dans le tableau suivant.

Nombre d'élèves munis de diplômes.	Date du diplôme.	Epoque où finissait l'engagement.	Nombre d'élèves qui enseignent encore.	REMARQUES.
7	1857	1860	7	
10	1858	1861	6	1 est décédé, 1 est au collège, 1 a quitté le pays.
11	1859	1862	6	1 est au collège, 1 est malade, 2 n'enseignent plus, 1 vient de s'engager.
19	1860	1863	—	Ils enseignent tous, à l'exception de deux ou trois qui n'ont pas encore de situation.

Un tel résultat a certainement de quoi satisfaire, et il répond victorieusement aux craintes qu'on a exprimées au sujet du résultat de nos efforts.

VI.

Vous avez été témoin, monsieur le Surintendant, de l'empressement avec lequel nos élèves se sont enrôlés dans la force active. Ils ont su apprécier l'honneur qu'on leur a fait de nommer un d'eux enseigne. Ils ont été récompensés de leur zèle à suivre tous les exercices, par le témoignage flatteur qu'on a rendu de leur bonne tenue et de leur habileté à manœuvrer. L'exercice militaire est le complément des exercices gymnastiques que nous leur faisons faire régulièrement, et je crois que, en dehors de toute préoccupation politique, il devrait faire partie de notre enseignement. Cet enseignement, dans l'espace de trois ans que durent nos cours, pourrait être poussé assez loin pour permettre à nos élèves de devenir sergents-instructeurs. Il semble, en effet, qu'en faisant preuve de la capacité requise, ils pourraient, dans quelques endroits, être employés à cette fonction. Il ne faut pas oublier que l'instituteur, par sa position, par ses études, surtout celle de l'histoire de son pays, se trouve en mesure, autant qu'aucun autre, de développer chez nos populations un sentiment qui existe, mais qui a besoin d'être réveillé.

VII.

Notre école modèle continue d'être fréquentée par un grand nombre d'enfants, quoique les écoles se multiplient dans la ville. Ces enfants ont l'avantage d'être partagés en groupes de force égale, et d'être continuellement enseignés et surveillés par les élèves-maîtres. En général, ceux qui l'ont fréquentée pendant quelque temps trouvent de bonnes situations, et il y en a toujours plusieurs qui entrent au collège. Je remarque encore que la plupart des enfants qui quittent l'école pendant l'année sont ceux qui nous arrivent aussi pendant l'année, tandis que les autres suivent régulièrement leurs classes.


VIII.

Il ne me reste plus qu'à rappeler l'honneur qu'a eu l'École Normale Jacques-Cartier de la visite du Gouverneur Général, le 2 juillet dernier. Son Excellence a non-seulement bien voulu visiter l'École Modèle, les classes, le cabinet de physique, les collections de l'École Normale, mais encore recevoir les adresses des élèves et leur distribuer elle-même leurs prix et leurs diplômes. Cette faveur sera pour eux un puissant motif de s'acquitter dignement de leurs fonctions : ils devront, ainsi qu'on le leur a fait remarquer, considérer comme leur cette devise des Monck : "*Fortiter, Fideliter, Feliciter.*"

Je suis, avec le plus profond respect,
Monsieur le Surintendant,
Votre humble serviteur,

H. A. J. B. VERREAU,
Principal de l'École Normale J. C.

Montréal, 15 avril, 1863.



RAPPORT

DE

L'ÉCOLE NORMALE MCGILL,

POUR L'ANNÉE SCOLAIRE 1861-1862.

A l'honorable P. J. O. CHAUVEAU,
Surintendant de l'Éducation.

MONSIEUR,—Dans mon rapport de l'an dernier, j'expliquais en détail l'état et l'organisation de l'école; je pourrai donc, cette année, me contenter de donner les statistiques usuelles de l'année scolaire.

Le nombre des élèves entrés, durant l'année scolaire qui vient de s'écouler, dans le but de se former à la profession d'instituteur, a été de 68. Sur ce nombre, 15 avaient préalablement reçu le diplôme élémentaire de l'école. Presque tous ceux qui sont entrés, ont suivi les cours jusqu'à l'époque des examens, et 38 ont obtenu des diplômes. Dix de ces diplômes étaient pour écoles modèles et vingt-huit pour écoles élémentaires. Parmi ceux qui n'ont pas obtenu de diplômes cinq ont été autorisés à passer dans la classe supérieure, et on espère que plusieurs autres reviendront pour suivre le cours élémentaire, l'année prochaine. M. Robert Laing était le premier, par ordre de mérite, sur la liste des diplômes pour écoles modèles, et il a été recommandé pour le prix du prince de Galles.

Le nombre des élèves se compose de dix élèves-instituteurs et de cinquante-huit élèves-institutrices. 44 résident à Montréal, 25 dans d'autres localités; 20 ont été placés dans la première division, 48 dans la seconde; 55 sont protestants et 3 sont catholiques.

6 élèves-instituteurs et 32 élèves-institutrices ont obtenu des diplômes; 19 résident à Montréal et 19 dans d'autres localités; 37 sont protestants, 1 est catholique.

J'explique le petit nombre des élèves de la classe supérieure par le fait qu'un nombre inusité et considérable de nos instituteurs de l'an dernier ont trouvé des engagements peu de temps après leur sortie de l'école.

La grande proportion du nombre des diplômes accordés aux élèves de la campagne, indique l'activité et la capacité de cette classe d'étudiants, et il est à désirer que cette proportion augmente encore. Il faut observer toutefois que, parmi ceux qui ont obtenu des diplômes pour écoles modèles, six résident à Montréal, et que le nombre des élèves venant de la campagne pour entrer dans la classe supérieure a été beaucoup moins considérable. Ce dernier fait est dû aux dépenses que nécessite leur présence à l'école pendant deux années scolaires, et à la facilité avec laquelle on peut obtenir des positions à la campagne.

Le nombre additionnel des élèves auxquels on a accordé des diplômes à la fin de la dernière année scolaire porte à 167 celui des personnes qui ont obtenu des diplômes depuis 1857.

Les écoles modèles ont continué d'être bien fréquentées et bien dirigées sous la surveillance active de M. McGregor et de Mademoiselle McCracken, recevant l'aide des élèves-maîtres.

Je dois remercier ici le clergé de la ville pour le zèle bienveillant que plusieurs de ses membres ont mis à donner l'instruction religieuse dans les différentes classes. Je dois dire aussi que je suis parfaitement satisfait des professeurs de l'école normale.

Le souvenir de la visite de Son Excellence, le gouverneur-général, à la fin de l'année scolaire, restera longtemps gravé dans la mémoire de ceux qui font partie de l'école, et surtout dans la mémoire des jeunes instituteurs qui ont eu l'insigne honneur de recevoir leurs diplômes des mains de Son Excellence. Il y a lieu d'espérer aussi que cette cérémonie aura pour résultat d'attirer davantage l'attention publique sur l'importance de l'enseignement qu'on donne à l'école normale aux élèves qui se destinent à la profession d'instituteur.

Avant la fin de l'année scolaire, une association d'instituteurs en rapport avec l'école normale a été heureusement formée. La première assemblée a été fort nombreuse et plusieurs des instituteurs les plus capables et les plus influents de la ville se sont fait inscrire comme membres. Espérons que ce sera le commencement d'une institution appelée à produire les résultats les plus heureux et les plus durables.

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

G. W. DAWSON,
Principal.

MONTREAL, le 1er juillet, 1862.

RAPPORT

SUR

L'ÉCOLE NORMALE LAVAL,

POUR L'ANNÉE SCOLAIRE 1861-62.

QUÉBEC, 20 Novembre, 1862.

HON. P. J. O. CHAUVEAU,
Surintendant de l'éducation,
Montréal.

MONSIEUR,—Comme j'ai donné beaucoup de détails dans mes rapports précédents, celui de l'année scolaire 1861-1862, que j'ai l'honneur de vous présenter, sera nécessairement fort court.

Je me permettrai de vous renvoyer pour les statistiques aux tableaux qui le suivent.

Les élèves m'ont paru être bien appliqués cette année, comme de coutume, et les professeurs ont fait preuve du même zèle et du même dévouement.

Comme vous le savez, c'est une élève-institutrice, Mlle. Ellen O'Brien, qui a remporté cette fois le prix du prince de Galles : elle le méritait incontestablement sous tous les rapports.

La mort, qui ne nous a pas épargés une seule année depuis l'établissement de cette école, a encore fait de nouvelles victimes dans nos rangs. M. Prudent Houde, muni d'un diplôme pour académies, a succombé, le 30 septembre dernier, à une maladie dont il avait le germe depuis assez longtemps. Vous avez bien voulu, monsieur le Surintendant, rendre vous-même un éclatant hommage à sa mémoire dans le *Journal de l'Instruction Publique*, et faire l'éloge de son excellente conduite et de ses talents hors ligne, qui lui avaient fait décerner, l'année précédente, le prix du prince de Galles. Chez les élèves-institutrices, nous avons perdu, le 7 avril dernier, Mlle. Héloïse Blanchet, de St. François de la Beauce, décédée aux Ursulines après une courte indisposition, et, le 18 de ce mois, Mlle Elisabeth Clouet, de St. Roch de Québec, morte chez ses parents après plusieurs mois de souffrances, toutes deux douées de bien bonnes dispositions. Mlle. Clouet était une des meilleures élèves de seconde année.

Nos anciens élèves, tant maîtres que maîtresses, qui ont trouvé à se placer, ont saisi presque tous avec plaisir l'occasion d'enseigner. Quelques-uns en petit nombre, après avoir assez longtemps attendu en vain des situations d'instituteurs, ont cru devoir embrasser une autre carrière. Ceux qui enseignent, reçoivent en moyenne \$100 pour les écoles

élémentaires, de \$160 à \$200 pour les écoles modèles, et de \$240 à \$300 pour les académies : ces prix sont malheureusement peu encourageants pour ceux qui veulent se consacrer à l'enseignement pour la vie, surtout s'ils ont une famille à soutenir. Espérons que le sort des instituteurs continuera de s'améliorer.

A mon tableau ordinaire, j'ajoute le nombre d'années d'enseignement auquel nos élèves sont parvenus depuis leur départ de l'École Normale. Vous verrez ainsi que le plus grand nombre d'entre eux ont pris leur vocation tout à fait au sérieux.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur le Surintendant,
Votre très-humble et obéissant serviteur,

JEAN LANGEVIN, Ptre.,
Principal.

Elèves.	Elèves.					Diplômes accordés pour écoles.				Elèves munis de diplômes.		Sortis sans diplôme.	
	De 2me division.	De 1ère division:	Académiciens.	Nombre total.	Nouveaux.	Elémentaire.	Modèle.	Académique.	Total des diplômes.	De l'école normale.	Des examinateurs.		
Instituteurs en 1857.....	11	11	.....	22	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	3
do en 1858.....	16	16	.....	32	17	4	9	.....	13	13	.....	.....	3
do en 1859.....	15	19	.....	34	29	2	16	.....	18	18	1	.....	3
do en 1860.....	25	11	4	40	25	1	7	4	12	8	2	.....	3
do en 1861.....	24	14	3	41	19	4	5	1	10	9	3	.....	3
do en 1862.....	19	20	4	43	17	2	8	4	14	9	2	.....	10
.....	.....	.....	.....	.....	120	13	45	9	67	57	10	.....	35
Institutrices en 1857.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
do en 1858.....	27	13	.....	40	40	8	.....	.....	8	8	2	.....	7
do en 1859.....	27	25	.....	52	26	10	17	.....	27	27	2	.....	4
do en 1860.....	39	15	.....	54	41	15	12	.....	27	26	3	.....	5
do en 1861.....	39	14	.....	53	36	9	12	.....	21	21	5	.....	5
do en 1862.....	31	17	.....	48	31	6	15	.....	21	21	1	.....	7
.....	.....	.....	.....	.....	174	48	56	.....	104	103	13	.....	31
Grand total.....	.....	.....	.....	.....	294	61	101	9	171	160	23	.....	66
Depuis combien d'années enseignent les élèves sortis de l'école.	Cinquième.	Quatrième.	Troisième.	Deuxième.	Première.	Total.							
Maitres.....	7	10	8	11	13	49							
Maitresses.....	2	13	30	35	24	109							
Total.....	9	28	38	46	37	158							

N. B.—Une erreur s'est glissée dans mon dernier rapport. Dans le total des diplômes, au lieu de 31, 93 et 146, il faut lire 21, 83 et 136 ; pour les élèves munis du diplôme de l'École Normale, au lieu de 31, 92 et 146, on doit lire 21, 82 et 136.

J. L., Ptre.,
Principal.

APPENDICE.

TABLEAU A.

TABLEAU DES SOMMES PRÉLEVÉES POUR L'INSTRUCTION PUBLIQUE DANS LE BAS-CANADA, POUR L'ANNÉE 1862

DISTRICT D'INSPECTION DE	Subvention annuelle.		Cotisation ou contribution volontaire pour égarer la subvention.		Cotisation au-delà de la subvention, et cotisations spéciales.		Rétribution mensuelle.		Cotisation pour construction d'édifice.		Total prélevé.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
J. MEAGHER.												
Port Daniel.....	130	53	130	58	29	42	336	00	.....	.....	490	00
Hope.....	112	14	112	14	245	86	117	47	.....	.....	475	47
Cox.....	244	30	244	30	155	70	344	36	.....	.....	744	36
Hamilton.....	147	98	121	35	.....	.....	93	00	23	00	220	15
New Richmond et diss.....	170	70	170	70	80	30	92	00	.....	.....	372	00
Marie.....	206	10	206	10	65	90	101	20	.....	.....	373	20
Carleton.....	108	30	108	30	148	95	148	80	.....	.....	406	05
Nouvelle.....	84	18	84	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	339	38
Shoobred.....	92	30	92	30	147	70	252	30	140	00	492	80
Mann.....	89	52	89	52	22	48	27	20	.....	.....	279	20
Risigouche, Métapédia.....	93	94	93	94	182	66	.....	.....	.....	.....	276	60
Risigouche, village Sauvage.....	50	00	20	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	00
Total.....	1530	04	1473	41	1084	97	1773	83	163	00	4495	21
T. TREMBLAY.												
Pabos.....	58	22	58	22	325	78	.....	.....	.....	.....	384	00
Newport.....	46	92	46	92	153	08	.....	.....	.....	.....	200	00
Grande-Rivière.....	141	42	141	42	114	58	80	00	.....	.....	336	00
Ile-Bonaventure.....	20	30	20	30	67	70	.....	.....	.....	.....	88	00
Perce.....	292	46	292	46	507	54	.....	.....	.....	.....	800	00
Malbaie.....	121	76	109	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	109	77
Douglas.....	111	68	90	13	.....	.....	28	27	.....	.....	118	46
York et Haldimand.....	32	34	32	34	98	66	32	00	.....	.....	163	00
Baie de Gaspé sud.....	58	78	58	78	185	22	.....	.....	.....	.....	244	00
do nord.....	35	74	35	74	56	26	5	60	.....	.....	97	60
Rivière-au-Renard.....	100	84	100	84	42	16	.....	.....	.....	.....	225	40
St. Anne-des-Monts.....	98	24	91	08	.....	.....	73	60	.....	.....	164	63
Cap-Obates.....	50	88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Cap-des-Rosiers.....	39	94	.....	.....	127	35	.....	.....	.....	.....	239	97
Monts-Louis.....	22	62	22	62	40	53	11	20	90	00	131	63
Grande-Gris.....	79	30	79	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	1312	04	1180	52	1718	86	313	07	90	00	3302	45
G. TANGUAY.												
St. Anne-Lapocatière, No. 1.....	116	56	116	56	140	84	80	00	.....	.....	337	40
do do.....	268	46	268	48	432	00	192	00	.....	.....	892	48
St. Onésime-d'Ixworth.....	88	60	88	60	139	40	.....	.....	.....	.....	238	00
St. Pacôme.....	205	86	205	86	185	14	145	60	.....	.....	536	60
Rivière-Ornelle.....	235	26	235	26	489	45	62	00	.....	.....	786	71
St. Denis.....	201	46	201	46	811	72	.....	.....	.....	.....	1013	18
Mont-Carmel.....	67	60	67	60	22	97	.....	.....	.....	.....	90	57
Kamouraska.....	287	08	287	08	380	36	140	00	100	00	907	44
St. Paschal.....	325	92	325	92	174	08	.....	.....	.....	.....	500	00
St. Hélène.....	143	58	143	58	143	72	.....	.....	.....	.....	287	46
St. André.....	187	54	187	54	149	12	164	80	36	00	537	46
St. Alexandre.....	136	14	136	14	118	06	.....	.....	.....	.....	314	20
Notre-Dame-du-Portage.....	101	06	101	06	86	84	.....	.....	.....	.....	187	90
Rivière-du-Loup.....	131	58	131	58	92	46	69	60	.....	.....	293	64
St. Edouard.....	136	80	136	80	143	80	160	00	.....	.....	440	60
Caouana.....	200	36	200	36	168	94	122	13	.....	.....	491	63
St. Arsène.....	189	92	189	92	276	79	.....	.....	.....	.....	466	00
St. Modeste.....	70	10	70	10	94	90	.....	.....	.....	.....	165	00
Le-Verte.....	373	30	333	24	15	88	205	60	42	50	581	34
St. Antoine.....	100	72	100	72	66	38	30	40	.....	.....	147	00
St. Eloi.....	157	92	157	92	262	40	.....	.....	.....	.....	224	20
Trois-Pistoles, No. 1.....	188	80	188	80	216	06	.....	.....	.....	.....	451	20
do do No. 2.....	201	34	201	34	38	90	74	00	.....	.....	123	15
St. Mathieu-de-Rieux.....	84	10	84	10	178	69	67	95	.....	.....	389	25
St. Simon.....	135	46	135	46	164	32	90	80	.....	.....	389	60
St. Fabien.....	147	95	147	95	89	12	442	90	.....	.....	978	10
St. Océaire.....	269	68	269	68	226	24	8	40	.....	.....	142	40
St. Océaire, (paroisse).....	308	95	308	95	10	44	.....	.....	.....	.....	581	43
St. Anaclet.....	123	56	123	56	338	98	30	80	.....	.....	358	80
Lessard.....	242	06	242	06	78	94	47	60	.....	.....	391	00
Lepage.....	249	06	249	06	163	08	27	20	.....	.....	159	39
St. Octave.....	180	32	180	32	75	11	94	08	.....	.....	591	60
Métis.....	57	08	57	08	297	95	.....	.....	.....	.....	207	60
Matane, (paroisse).....	199	08	199	08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124	56
MacVicar.....	139	62	139	62	12	50	50	00	.....	.....	56	60
Matane, (township).....	62	06	62	06	101	01	140	00	.....	.....	333	37
Matane, (village).....	92	36	92	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kimouski, (village).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	6459	00	6399	32	6337	59	2533	45	178	50	15448	87

TABEAU des sommes prélevées pour l'instruction publique dans le Bas-Canada, etc.—(Suite.)

DISTRICT D'INSPECTION DE	Subvention annuelle.		Cotisation ou contribution volontaire pour égaliser la subvention.		Cotisation au-delà de la subvention, et cotisations spéciales.		Rétribution mensuelle.		Cotisation pour construction d'édifice.		Total prélevé.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
T. BOIVIN.												
St. Fidèle.....	94	52	94	52	292	48	32	60	.....	.....	419	60
Malbaie.....	312	70	312	70	245	27	552	80	660	45	1772	22
St. Agnès.....	149	68	149	68	292	32	.....	.....	190	00	372	00
St. René.....	112	82	112	82	385	18	80	00	.....	.....	768	00
St. Urbain.....	252	74	252	74	353	86	187	60	.....	.....	744	20
St. Urbain.....	86	02	86	02	82	48	38	40	.....	.....	206	90
St. Urbain.....	61	04	61	04	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	00
St. Urbain.....	414	22	414	22	292	36	176	80	.....	.....	883	38
St. Urbain.....	82	30	82	30	68	70	.....	.....	.....	.....	146	00
St. Urbain.....	79	14	79	14	80	21	67	10	.....	.....	226	45
St. Urbain.....	116	34	116	34	59	00	.....	.....	.....	.....	116	34
St. Urbain.....	45	00	45	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	104	00
St. Urbain.....	51	78	51	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	00
Total.....	1858	30	1778	48	2077	86	1105	30	850	45	5812	09
P. HUBERT.												
Trois-Rivières, ville et dis.	684	86	684	86	183	14	249	20	.....	.....	1067	20
do banlieue.....	68	62	68	62	561	38	.....	.....	.....	.....	680	00
Pointe du Lac.....	186	38	186	38	194	37	.....	.....	.....	.....	380	75
Yamachiche.....	363	24	363	24	300	76	208	80	.....	.....	872	80
St. Séverin.....	105	82	105	82	70	18	46	00	.....	.....	222	00
St. Séverin.....	184	38	184	38	186	62	105	20	.....	.....	476	20
St. Barnabé.....	114	18	114	18	37	82	43	80	.....	.....	195	80
St. Barnabé.....	232	20	232	20	98	78	8	80	.....	.....	339	78
St. Étienne et dis.....	336	88	336	88	472	95	134	00	.....	.....	943	83
Rivière du Loup.....	262	84	262	84	386	00	227	66	.....	.....	876	50
Maskinongé.....	186	08	186	08	103	92	103	60	.....	.....	393	60
St. Justin.....	159	62	159	62	66	38	99	20	168	00	493	20
St. Didace.....	247	68	247	68	40	32	152	53	.....	.....	440	53
St. Ursule.....	120	40	120	40	148	60	96	40	.....	.....	365	40
St. Paulin.....	259	76	259	76	288	13	141	00	.....	.....	649	89
Dumontier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Cap de la Magdeleine.....	116	10	116	10	186	15	24	00	.....	.....	326	25
Champlain.....	237	98	237	98	459	92	245	20	.....	.....	943	10
Batiscan.....	328	76	328	76	179	24	156	00	.....	.....	368	53
St. Anne de la Pérade.....	116	22	116	22	114	93	54	46	.....	.....	610	66
St. Prosper.....	376	58	376	58	128	48	173	13	.....	.....	265	61
St. Stanislas.....	245	42	245	42	145	34	90	00	.....	.....	678	19
St. Geneviève.....	110	66	110	66	93	14	108	20	407	00	480	76
St. Narcisse.....	46	02	46	02	.....	.....	.....	.....	.....	.....	719	00
St. Maurice.....	327	04	327	04	160	46	209	32	.....	.....	209	82
St. Maurice.....	48	16	48	16	31	84	163	00	.....	.....	660	50
Peterborough.....	80	38	80	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	00
Huntertown.....	55	62	55	62	244	38	46	60	.....	.....	80	38
Notre-Dame du Mont Carmel.....	5714	52	5668	50	4894	12	2989	26	575	00	346	60
Total.....	5714	52	5668	50	4894	12	2989	26	575	00	14126	88
B. MAURAUULT.												
Baie du Febvre.....	337	10	337	10	591	58	262	20	.....	.....	1190	88
St. Zéphirin.....	144	36	144	36	131	42	36	00	72	00	383	78
St. Thomas de Pierreville.....	310	32	310	32	250	00	112	00	.....	.....	560	32
St. François, paroisse.....	211	18	211	18	159	32	20	00	.....	.....	482	50
do village.....	50	20	50	20	52	80	227	50	.....	.....	123	00
St. David.....	443	72	443	72	171	64	.....	.....	.....	.....	842	86
St. Michel.....	275	84	275	84	474	24	.....	.....	112	00	910	24
Gentilly.....	324	00	324	00	34	58	18	00	.....	.....	110	00
Blandford.....	57	42	57	42	94	52	228	40	.....	.....	265	16
St. Gertrude.....	160	64	160	64	248	02	.....	.....	.....	.....	864	40
St. Grégoire.....	367	98	367	98	67	45	271	80	.....	.....	821	80
St. Césaire.....	163	18	163	18	227	12	130	80	.....	.....	551	82
Nicolet.....	322	88	322	88	107	88	68	00	185	15	116	06
St. Monique, No. 1.....	313	14	313	14	54	56	.....	.....	.....	.....	929	75
do No. 2.....	61	50	61	50	338	14	154	50	.....	.....	788	03
St. Pierre les Bœuquets.....	338	66	338	66	218	87	.....	.....	.....	.....	9131	23
Béancœur.....	414	66	414	66	3222	14	1529	20	369	15	9131	23
Total.....	4286	58	4010	74	3222	14	1529	20	369	15	9131	23
G. BOURGEOIS.												
St. Guillaume d'Upton.....	223	74	223	74	100	26	170	60	.....	.....	494	60
St. Bonaventure.....	105	24	105	24	2	50	23	20	45	50	176	44
St. Germain de Grantham.....	177	84	177	84	119	16	101	60	.....	.....	598	60
St. Frédéric.....	143	58	143	58	348	04	98	80	.....	.....	1092	82
Wickham.....	96	78	96	78	438	92	.....	.....	.....	.....	634	50

TABEAU des sommes prélevées pour l'instruction publique dans le Bas-Canada, etc.—(Suite.)

DISTRICT D'INSPECTION DE	Subvention annuelle.		Cotisation ou contribution volontaire pour égarer la subvention.		Cotisation au-delà de la subvention, subvention, et cotisations spéciales.		Rétribution mensuelle.		Cotisation pour construction d'édifice.		Total prélevé.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
G. BOURGEOIS.												
Dorham, No. 1, diss. cath. (voir dist. d'Hubbard).												
Kingsley, cath. (voir district d'Hubbard).												
Aston.....	305	58	305	58	194	42	387	60			387	60
Tingwick et diss.....	222	37	222	37	275	79	323	40			323	40
Chatham Est.....	88	98	88	98	146	92	20	00	120	00	375	66
de Ouest.....	84	90	84	90	236	10					321	00
Warwick et diss.....	150	40	150	46	213	25	162	40	40	00	366	11
St. Christophe.....	278	22	278	22	00	70	308	00			344	22
St. Norbert.....	243	06	243	06			179	20	290	00	343	00
Stearfield.....	51	36	51	36							44	53
Burgrode.....	55	28	55	28							8	00
St. Clotilde.....	68	74	68	74							26	00
Arthabaskaville.....	12	22	12	22							30	00
St. Eulalie.....	20	58	20	58	55	42					87	54
St. Albert.....											76	00
Total.....	2436	23	2366	70	3430	58	1807	90	555	50	8159	78
H. HUBBARD.												
Stanstead.....	579	60	579	60	1880	40	353	76			2813	76
Barnston.....	330	24	330	24	418	70	1500	80	185	00	2494	74
Earford.....	79	14	79	14	170	86	313	60			563	60
Bedford et diss.....	257	08	257	08	202	92	388	80			1448	80
Maggoy.....	119	22	119	22	308	84	321	94			760	00
Clifton.....	61	50	61	50	78	50	60	80			200	80
Compton.....	340	62	340	62	519	05	1086	00	300	00	2245	67
Forest.....	41	38	41	38	311	62	232	80	106	00	491	80
Keegan.....	38	36	38	36	660	30	774	40	12	15	1662	21
Newport.....	45	66	45	66	246	48	46	80			338	79
Ascot.....	248	70	248	70	1288	12			150	00	1656	82
Sherbrooke.....	336	20	336	20	173	80	240	00			530	00
Orford.....	31	96	31	96	102	55	48	80			233	31
West Bury.....	33	58	33	58	142	49	65	60			241	67
Total.....	5170	02	5154	08	11606	41	11429	36	3345	11	31536	06

Bury.....	111	80	111	80	385	39	100	80			607	99
Lingwick.....	63	76	63	76	329	24	340	00			733	00
Windsor Sud.....	78	34	78	34	115	66	40	00			294	00
Shipton.....	302	06	302	06	716	14	979	46			1997	66
Cleveland et diss.....	216	60	216	60	229	40	654	20	1237	00	2397	20
Melbourne.....	233	56	233	56	908	35			370	00	1511	91
Brompton.....	81	74	81	74	192	98	482	00			706	72
Windsor, St. George.....	70	10	70	10	244	40	284	80	20	00	619	30
Dudswell.....	82	18	82	18	111	15	355	20			548	53
Weedon.....	91	46	91	46	334	54	47	20			473	20
South Ham.....	25	22	25	22	8	8	36	00			70	00
Wotton.....	173	32	173	32	205	02	150	40	160	00	688	74
Durham, No. 1.....	265	86	265	86	697	42	1183	60	456	21	2563	03
do 2.....	90	48	90	48	27	52	27	20			145	20
Kingsley.....	271	66	271	66	593	34	363	00	184	00	1417	00
Tingwick, diss. (Voyez district de Bourgeois).					77	94					182	40
Windsor Nord.....	61	84	61	84	195	16	246	00	40	00	543	00
Windsor.....	54	69	54	69			150	40	124	75	315	15
St. Camille.....												
Total.....	5170	02	5154	08	11606	41	11429	36	3345	11	31536	06
R. PARMÉELEE.												
Shefford.....	419	61	419	64	540	36	939	40			1899	40
Brome.....	354	52	354	52	61	48	911	80			1327	80
Granby et diss.....	352	26	352	26	637	74	52	13			1042	13
Stakely et diss, Nord.....	237	86	237	86	262	24	193	60	40	00	733	70
Ste. Cécile de Milton et diss.....	250	96	250	96	344	90	136	80	75	00	807	56
Roxton.....	360	94	360	94	1522	78	77	00			1960	72
Farnham.....	217	64	217	64	2	2	207	80	349	00	776	64
St. Romuald et diss.....	286	02	286	02	640	28					926	30
St. Valérien.....	107	40	107	40	147	23	38	40			293	03
Dunham.....	441	24	441	24	638	76					1080	00
Stanbridge et diss.....	684	74	684	74	897	26	525	85	122	15	2230	00
Frelsburg.....	206	32	206	32	344	68	72	07			623	07
Phillipsburg.....	194	56	194	56	49	08	260	40			504	04
Sutton.....	356	22	356	22	1015	80	29	20			1401	31
Potton.....	225	44	225	44	424	56	252	00	590	48	1492	48
Clarenceville.....	199	08	199	08	455	92	417	20			1072	20
St. Thomas de Foucault.....	91	68	91	68	76	87	283	36			461	01
Bolton et diss.....	285	54	285	54	1420	26	190	94	28	00	1924	74
Stakely Sud.....	80	94										
Ely Nord.....	76	98			301	02	42	40			420	40
do Sud.....	120	64	120	64	866	20	181	64			1318	48
Total.....	5550	52	5469	58	10649	71	4821	99	1364	63	22295	91

TABEAU des sommes prélevées pour l'instruction publique dans le Bas-Canada, etc.—(Suite.)

DISTRICT D'INSPECTION DE	Subvention annuelle.		Cotisation ou contribution volontaire pour égaliser la subvention.		Cotisation au-delà de la subvention, et cotisations spéciales.		Rétribution mensuelle.		Cotisation pour construction d'édifice.		Total prélevé.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
J. N. A. ARCHAMBEAULT.												
St. Lambert.....	59	92	59	92	340	08	52	80			452	80
Chambly et diss.....	357	92	357	92	607	06	621	54			1587	12
Longueuil, paroisse.....	118	60	118	60	146	40	110	00			375	00
Longueuil, village.....	318	36	318	36	503	64	199	20			1021	20
Boucherville.....	804	68	804	68	201	17	283	20			789	05
St. Bruno.....	194	34	194	34	308	96	150	00			663	30
Varenes, paroisse.....	243	28	243	28	387	40	218	50			847	18
Varenes, village.....	158	72	158	72	423	17	290	00			871	89
Verchères.....	362	90	362	90	437	10	425	00			1225	00
Contrecoeur.....	242	04	242	04	254	46	152	00			648	50
St. Antoine.....	205	86	205	86	378	83	92	40			677	09
St. Marc.....	184	20	154	20	397	80	72	00			624	00
Bélœil.....	221	56	221	56	218	69	340	00			780	25
St. Julie.....	162	00	162	00	115	33	75	00			352	33
St. Ours.....	255	38	255	38	573	45	143	60			972	43
Sorel, ville, et diss.....	113	62	113	62	174	38	58	80			346	80
Sorel, paroisse.....	540	22	540	22	106	30	710	24			2239	42
St. Michel.....	401	32	401	32	130	91	161	67			688	90
St. Robert.....	154	76	154	76	244	98					399	74
St. Aimé.....	380	14	380	14	685	82	48	00			1067	56
St. Marc.....	137	14	137	14	174	86					360	00
St. Victoire.....	172	74	172	74	102	51					275	25
St. Hubert.....	130	80	130	80	270	48					674	88
Total.....	5391	10	5391	10	7185	47	4475	55	882	57	17934	69
MICHEL CARON.												
St. Jean Dorchester et diss.	520	94	520	94	496	97	333	60			1445	36
Lacolle et diss.....	417	04	417	04	1047	53	1000	80			2465	37
St. Valentin et diss.....	329	54	329	54	505	36	215	00			1049	90
St. Luc.....	123	00	123	00	357	59	90	00			648	59
Blainfrand et diss.....	274	14	274	14	386	46	220	90			951	50

St. Cyprien et diss.....	517	66	517	66	532	34	191	38			1473	88
St. René et diss.....	374	20	374	20	365	14	287	30			1026	64
St. Édouard.....	235	08	235	08	220	02					445	10
St. Michel Archange et diss.....	288	06	288	06	342	25					744	31
Sherrington et diss.....	235	72	235	72	453	53					910	60
Iberville et diss.....	179	76	179	76	565	89	125	60			871	25
St. Athanase et diss.....	294	16	294	16	254	72	329	50			878	38
St. George de Hearville et diss.....	609	22	609	22	1578	16					2187	38
St. Grégoire.....	291	78	291	78	686	22	62	00			1040	00
St. Alexandre.....	326	72	326	72	184	88	118	40			630	00
St. Brigid et diss.....	207	90	207	90	114	28	169	00			969	18
Total.....	5214	92	5214	92	8097	34	3487	83	952	35	17745	44
J. BRUCE.												
Dundas et diss.....	235	14	209	91			121	20			370	06
St. Antice et diss.....	358	36	358	36	823	97	345	60			1854	41
Godmanchester et diss.....	263	76	263	76	815	03	287	98			1366	77
Elgin.....	114	08	114	08	312	13	147	12			573	53
Huntington, village, et diss.....	110	12	110	12	563	46	170	92			844	50
Hinchbrooke et diss.....	274	04	274	04	561	48	523	44			1358	96
Franklin.....	138	82	138	82	494	65	312	80			885	27
St. Malachie d'Ormstown et diss.....	369	22	369	22	1985	00	440	00			2704	22
Hemmingford et diss.....	452	76	452	76	507	84	634	64			1795	24
St. André et diss.....	303	32	303	32	468	29	957	76			1819	37
Lachute.....	201	68	201	68	251	53	430	00			883	21
Gore et Wentworth.....	128	42	128	42	193	58	8	80			330	80
Chatham, No. 1, et diss.....	303	88	303	88	376	60	650	80			1261	28
do No. 2.....	120	50	120	50	119	22	298	80			588	52
Montréal, cité, protestants.....	690	40	690	40			45493	00			46183	40
Total.....	4064	50	4039	27	7412	78	51022	86	485	43	62960	34
C. H. LEROUX.												
Ste. Marie de Monnoir et diss.....	508	68	508	68	656	01	70	20			1212	89
St. Mathias.....	206	78	206	78	400	12	96	00			702	90
St. Hilaire.....	179	64	179	64	522	75	138	40			840	79
St. Jean Baptiste.....	238	08	238	08	127	10	98	40			463	58
St. Césaire et diss.....	534	50	534	50	840	50	375	45			1750	45
St. Paul d'Abbotsford et diss.....	175	24	175	24	307	89	162	33			716	46
L'Ange Gardien.....	219	66	219	66	328	29	245	60			793	55
St. Ephrem de Soraba.....	108	86	108	86	97	60	76	80			283	26

TABEAU des sommes prélevées pour l'instruction publique dans le Bas-Canada, etc.—(Suite.)

DISTRICT D'INSPECTION DE	Subvention annuelle.		Cotisation ou contribution volontaire pour éгалer la subvention.		Cotisation au-delà de la subvention, et cotisations spéciales.		Rétroaction mensuelle.		Cotisation pour construction d'édiice.		Total prélevé.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
C. H. LEROUX.												
Ste. Hélène	102	42	102	42	97	58	49	90	.....	.....	249	90
St. Hugues	290	30	290	30	322	97	286	20	.....	.....	899	47
St. Simon	233	10	233	10	180	10	59	60	.....	.....	442	80
St. Rosalie	205	08	205	08	216	23	118	75	.....	.....	540	06
St. Dominique	270	44	270	44	117	86	120	00	.....	.....	508	30
St. Pie et diss.	480	90	480	90	487	92	155	54	.....	.....	1094	36
St. Hyacinthe, ville ..	536	30	536	30	662	50	257	31	.....	.....	1456	11
do paroisse	411	06	411	06	342	68	347	00	.....	.....	1100	71
St. Damase	279	12	279	12	347	08	181	60	.....	.....	876	10
La Présentation	214	90	214	90	237	50	.....	.....	.....	.....	472	40
St. Barnabé	148	78	148	78	236	62	80	00	.....	.....	385	40
St. Jude	208	58	208	58	493	42	175	50	.....	.....	782	00
St. Denis	302	30	302	30	556	37	257	40	.....	.....	1034	17
St. Charles	151	60	151	60	132	40	48	00	.....	.....	541	40
St. Liboire	108	52	108	52	102	43	.....	.....	.....	.....	258	95
Total	6112	84	6112	84	7753	89	3399	98	139	33	17406	04
LOUIS GRONDIN.												
Laprairie	424	72	424	72	411	98	598	50	.....	.....	1435	20
St. Philippe	265	00	265	00	359	00	87	84	.....	.....	711	84
St. Jacques le Mineur ..	263	40	263	40	143	30	60	48	.....	.....	467	18
St. Constant et diss.	269	95	269	95	328	02	84	81	.....	.....	682	79
St. Isidore	225	18	225	18	212	00	.....	.....	.....	.....	487	18
Châteauguay et diss.	260	02	260	02	254	86	174	80	.....	.....	689	68
St. Philomène	217	50	217	50	189	90	230	98	.....	.....	638	38
St. Martine et diss.	348	08	348	08	315	45	363	67	.....	.....	1027	20
St. Urbain et diss.	235	36	235	36	181	96	155	20	.....	.....	572	52
St. Jean Chrystosôme, No. 1, et diss	359	72	359	72	295	64	115	68	.....	.....	771	04
do No. 2, do	112	60	112	60	1195	26	430	80	.....	.....	1738	66
St. Antoine Abbé	144	36	144	36	218	36	82	80	.....	.....	445	52
Total	4905	56	4884	72	6321	24	3719	69	.....	.....	14925	65

St. Malachie d'Ormstown, diss. catholiques, (voyez district de Bruce.)	Cotisation au-delà de la subvention, et cotisations spéciales.		Cotisation pour construction d'édiice.		Total prélevé.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
St. Clément et diss.	32	55	679	55	560	13
St. Timothée	52	48	465	48	247	00
St. Louis de Gonzague et diss	00	00	783	08	297	40
St. Cécile	98	40	287	40	183	60
St. Stanislas de Kostka	00	00	.....	.....	46	00
Total	72	24	6321	24	3719	69
F. X. VALADE.						
Hochelega et diss.	12	50	341	50	94	75
Côte St. Louis et diss.	38	62	192	62	180	80
Côte Visitation	74	26	136	26	.....	.....
Côte des Neiges et diss	48	07	1033	07	.....	.....
Côteau St. Pierre	43	18	952	18	20	00
St. Henri et diss.	64	36	1205	36	60	00
Longue-Pointe et diss.	28	72	60	72	113	20
Pointe-aux-Trembles et diss	96	04	265	04	186	00
Rivière-des-Prairies	38	90	103	90	146	20
Sault-aux-Rochets	25	32	40	32	52	56
Haut du Sault	38	74	74	68	.....	.....
St. Laurent et diss.	52	68	688	68	78750	00
Lachino et diss	04	75	509	75	248	80
Pointe Claire	80	20	210	20	367	50
St. Anne	98	12	12	52	181	33
St. Geneviève, No. 1	16	84	186	84	64	00
do No. 2	17	24	.....	.....	8	80
do No. 3	76	34	71	34	.....	.....
Vaudreuil et diss	66	87	535	87	535	50
Ile Perrot	26	98	126	98	.....	.....
Rigaud, paroisse, et diss.	64	53	309	53	189	30
do village	60	78	489	78	848	80
St. Maxthe et diss	72	86	123	86	172	80
St. Clet	34	88	239	88	51	72
Newton	116	15	541	15	361	63
St. Polycarpe et diss.	00	04	454	04	312	90
St. Zoticus et diss	22	42	384	42	296	64
St. Ignace, Côteau du Lac	34	262	262	17	241	13
Soulanges	44	90	179	90	95	20
Saint-aur-Récollet, Côte St. Michel ..	50	226	226	75	380	00
Village St. Séan Baptiste	23	11	10050	11	84384	27
Total	34	23	7627	23	84384	27

TABLEAU des sommes prélevées pour l'instruction publique dans le Bas-Canada, etc. — Suite.

DISTRICT D'INSPECTION DE	Subvention annuelle.		Cotisation ou contribution volontaire pour élever la subvention.		Cotisation au-delà de la subvention, et cotisations spéciales.		Rétribution mensuelle.		Cotisation pour construction d'édifice.		Total prélevé.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
A. D. DORVAL.												
L'Assomption, village.....	106	40	106	40	420	27	58	80	.....	.....	621	47
do paroisse.....	229	60	229	60	279	73	83	17	.....	.....	592	50
St. Paul l'Ermité.....	114	76	114	76	50	24	53	33	53	33	271	66
do village.....	87	38	87	38	57	74	27	50	.....	.....	172	62
St. Martin, village.....	113	74	113	74	298	26	57	33	.....	.....	469	33
do paroisse.....	106	82	106	82	78	12	80	66	.....	.....	265	60
Lichonnie.....	321	40	321	40	437	60	104	00	.....	.....	363	00
St. Henri de Mascouche et diss.....	339	16	339	16	155	84	86	00	8	00	589	00
St. Lin et diss.....	314	72	314	72	365	23	117	90	183	00	980	90
St. Roch.....	168	00	168	00	88	00	134	00	.....	.....	390	00
L'Epiphanie.....	274	60	274	60	344	80	285	00	.....	.....	914	40
St. Barthélemi.....	178	74	178	74	206	83	83	42	.....	.....	468	99
do paroisse.....	283	54	283	54	318	48	33	94	.....	.....	685	94
St. Cathbert.....	351	58	351	58	500	04	177	60	.....	.....	1142	53
St. Gabriel et diss.....	357	92	357	92	607	01	.....	.....	.....	.....	128	00
Ile du Pads.....	87	36	87	36	60	64	38	60	.....	.....	598	60
Laurais.....	232	54	232	54	327	46	53	20	.....	.....	90	00
Lavalrie.....	147	76	147	76	175	94	80	00	.....	.....	378	90
St. Nohert.....	103	58	103	58	8	67	80	00	.....	.....	258	25
do paroisse.....	63	08	63	08	40	92	.....	.....	.....	.....	104	00
St. Ignace.....	215	58	215	58	90	16	139	80	.....	.....	305	74
St. Alphonse.....	247	46	247	46	487	51	195	73	.....	.....	874	77
St. Ambrose et diss.....	305	00	305	00	189	17	195	73	.....	.....	689	90
St. Félix.....	162	16	162	16	39	84	57	60	.....	.....	249	60
St. Jean de Matha.....	156	60	156	60	254	16	120	80	.....	.....	531	56
St. Mélanie.....	234	36	234	36	379	23	.....	.....	.....	.....	613	64
St. Paul.....	226	44	226	44	195	79	.....	.....	.....	.....	422	23
St. Thomas.....	340	16	340	16	418	92	154	00	.....	.....	918	08
St. Elizabeth.....	150	06	150	06	238	55	.....	.....	.....	.....	388	61
St. Charles Boromé.....	300	10	300	10	299	90	164	40	.....	.....	764	40
L'Industrie, village.....	101	18	101	18	98	97	38	40	.....	.....	238	55
St. Isidore.....	103	90	103	90	40	10	45	00	.....	.....	189	60
St. Isidore.....	171	84	171	84	75	41	.....	.....	.....	.....	247	25
St. Charles.....	223	72	223	72	420	83	.....	.....	.....	.....	644	30
Raydon.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	8102	40	7877	26	9041	63	2747	76	244	33	20010	98

C. GERMAIN.	Subvention annuelle.		Cotisation ou contribution volontaire pour élever la subvention.		Cotisation au-delà de la subvention, et cotisations spéciales.		Rétribution mensuelle.		Cotisation pour construction d'édifice.		Total prélevé.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
St. Vincent-de-Paul.....	286	92	286	92	210	42	432	87	.....	.....	930	21
St. François-de-Sales.....	116	10	116	10	305	00	56	40	.....	.....	477	50
St. Alexis.....	169	58	169	58	103	42	185	60	.....	.....	695	66
St. Léonard.....	172	48	172	48	245	82	168	00	.....	.....	536	00
St. Jacques.....	379	90	379	90	534	96	113	40	.....	.....	1418	00
do village.....	94	40	94	40	209	60	53	60	.....	.....	357	60
St. Martin, village.....	44	56	44	56	131	44	34	00	.....	.....	210	00
do paroisse.....	38	66	38	66	33	34	10	00	.....	.....	82	00
do côte St. Elzéar.....	36	96	36	96	66	04	.....	.....	.....	.....	103	00
do de St. Antoine.....	51	40	51	40	61	00	.....	.....	.....	.....	113	00
do bas.....	41	96	41	96	41	21	.....	.....	.....	.....	83	17
do haut.....	51	40	51	40	61	00	.....	.....	.....	.....	127	50
do du bord de l'eau.....	51	66	51	66	48	88	24	00	.....	.....	208	00
do de l'Abord-a-Plouffe.....	103	12	103	12	48	54	56	00	.....	.....	583	80
St. Thérèse, village.....	163	46	163	46	246	54	178	80	.....	.....	253	60
do paroisse.....	158	28	158	28	45	72	49	60	.....	.....	948	55
Terbonne et diss.....	356	56	356	56	291	99	300	00	.....	.....	2006	38
St. Anne-des-Plaines.....	225	40	225	40	48	52	125	87	1606	57	2006	38
St. Jérôme et diss.....	190	38	190	38	160	62	233	75	.....	.....	954	75
St. Jérôme et dissidents.....	422	92	422	92	371	00	.....	.....	.....	.....	794	04
do No. 4.....	27	58	27	58	22	42	.....	.....	.....	.....	50	00
St. Sauteur.....	205	86	205	86	59	51	.....	.....	.....	.....	265	37
St. Adèle.....	188	46	188	46	15	81	.....	.....	.....	.....	204	27
St. Jeanier, village.....	54	48	54	48	83	28	29	20	.....	.....	162	94
do paroisse.....	93	84	93	84	80	16	51	60	.....	.....	225	60
do bas.....	29	06	29	06	9	38	.....	.....	.....	.....	38	44
St. Eustache et diss.....	371	62	371	62	526	78	327	60	.....	.....	1226	00
St. Augustin.....	251	88	251	88	254	20	136	76	.....	.....	467	34
St. Joseph.....	152	14	152	14	80	80	294	40	.....	.....	642	87
St. Benoit.....	224	74	224	74	218	10	270	83	.....	.....	713	67
St. Hermas.....	178	96	178	96	141	04	66	80	.....	.....	386	80
St. Placide.....	167	20	167	20	256	50	24	00	.....	.....	447	70
St. Scholastique.....	357	24	357	24	554	75	254	00	.....	.....	1166	00
Côte Ste. Marie.....	20	96	20	96	24	03	.....	.....	.....	.....	53	93
Côte St. Joachim.....	61	60	61	60	131	86	65	60	.....	.....	262	06
St. Columban.....	101	30	101	30	218	70	6	40	.....	.....	326	40
St. Canut.....	93	28	93	28	255	20	34	40	.....	.....	382	88
St. Raphaël, sud.....	77	10	77	10	23	40	72	00	.....	.....	172	50

TABLEAU des sommes prélevées pour l'instruction publique dans le Bas-Canada, etc.—Suite.

DISTRICT D'INSPECTION DE	Subvention annuelle.		Cotisation ou contribution volontaire pour égaliser la subvention.		Cotisation au-delà de la subvention, et cotisations spéciales.		Rétribution mensuelle.		Cotation pour construction d'édifices.		Total prélevé.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
C. GERMAIN.												
St. Raphaël, nord.....	38	56	38	56	33	44	24	80	.....	.....	96	80
St. Angélique, No. 1.....	63	54	63	54	86	51	.....	.....	100	00	250	05
St. Angélique, No. 2.....	55	96	55	96	84	04	.....	.....	.....	.....	140	00
St. Angélique, No. 3.....	51	32	51	32	26	68	17	00	.....	.....	93	00
Abercrombie.....	5589	50	5880	50	6069	45	3519	87	1706	57	16876	40
MM. HAMILTON ET ROULEAU.												
Notre-Dame-de-Bonsecours.....	103	78	103	78	201	11	48	00	.....	.....	352	89
St. Angélique et diss.....	183	02	183	02	279	85	201	26	.....	.....	664	13
St. André Avelin.....	173	20	173	20	234	62	270	00	.....	.....	677	82
Lochaber.....	237	30	237	30	439	87	225	00	.....	.....	902	17
Buckingham et diss.....	407	32	407	32	272	68	449	00	.....	.....	1229	00
Templeton.....	204	96	204	96	859	00	263	20	.....	.....	1327	16
Hull.....	419	52	419	52	472	18	148	65	.....	.....	1040	35
Aymar et diss.....	179	30	179	30	105	70	216	80	.....	.....	501	80
Wakefield.....	104	80	104	80	205	50	98	56	.....	.....	408	56
Macham.....	199	42	199	42	86	58	30	60	.....	.....	355	60
Lev.....	92	92	92	92	162	08	32	80	.....	.....	382	80
Onslow.....	185	96	185	96	180	04	140	80	.....	.....	515	80
Bristol.....	228	48	228	48	455	05	273	60	.....	.....	957	13
Caradon.....	263	40	263	40	20	60	124	40	.....	.....	408	40
Litchfield.....	118	02	118	02	145	98	10	00	.....	.....	438	00
Calumet et diss.....	118	70	118	70	250	10	255	80	.....	.....	624	00
Mansfield.....	56	90	56	90	317	10	218	40	.....	.....	582	40
Sheen.....	43	98	43	98	290	60	79	20	.....	.....	418	78
Chichester.....	60	94	60	94	293	44	84	00	.....	.....	538	38
Allumettes.....	171	62	171	62	449	59	197	06	.....	.....	962	27
Maniwaki.....	79	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144	00	.....	.....

RECAPITULATION.	Subvention annuelle.		Cotisation ou contribution volontaire pour égaliser la subvention.		Cotisation au-delà de la subvention, et cotisations spéciales.		Rétribution mensuelle.		Cotation pour construction d'édifices.		Total prélevé.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
F. Painchaud.....	269	70	299	16	780	30	64	10	.....	.....	1144	10
Joseph Mongher.....	1530	04	1473	41	1084	97	1773	83	163	00	4495	21
G. Tanguay.....	6459	00	6399	32	6377	59	2553	46	178	50	15448	87
J. Crepaux.....	4719	72	4665	10	2943	03	4107	96	541	11	12410	50
P. E. Juneau.....	3893	64	3609	56	3609	56	2002	45	801	32	11160	15
P. F. Béland.....	4064	82	3771	31	3187	44	2089	80	276	00	9762	55
J. Hume.....	2930	06	2668	81	3187	72	784	00	385	00	4990	33
V. Martin.....	1104	30	1103	81	1717	41	1105	30	850	45	5812	09
S. Boivin.....	1858	16	1778	48	2077	86	1105	30	.....	.....	20323	16
Rév. R. G. Ploes.....	728	16	728	16	5142	31	60885	82	680	35	76694	05
P. M. Bardy.....	9942	80	9985	57	4894	12	2989	26	575	00	14126	88
P. Hubert.....	5714	52	5668	50	4894	58	1807	00	555	15	8159	78
G. A. Dorrigois.....	2436	23	2366	70	3222	14	1529	20	369	15	9131	23
B. Maurault.....	4986	58	4910	74	3041	63	2747	76	244	33	20010	98
A. D. Dorral.....	8102	42	7977	26	7763	89	3399	98	139	33	17406	65
C. H. Leroux.....	6112	84	6112	84	6321	24	3719	69	445	14	14925	04
L. Grondin.....	4905	56	4884	72	10050	11	84384	27	.....	.....	102506	75
P. X. Valado.....	7627	34	7627	34	8091	34	3487	83	952	35	17748	44
M. Caron.....	5914	92	5214	92	7412	78	51022	86	485	45	62960	34
John Bruce.....	4064	50	4039	27	7185	47	4475	55	382	57	17934	69
J. N. A. Archambault.....	5891	10	5891	10	10649	71	4821	99	1354	63	22295	91
R. Pariseau.....	5580	52	5469	58	6089	45	3519	88	1706	57	16876	40
C. Germain.....	5680	50	5580	50	11606	51	11429	36	3345	11	31536	06
H. Hubbard.....	6170	02	6165	08	6449	36	278	00	.....	.....	14388	14
MM. Hamilton et C. Rouleau.....	3886	14	3806	56	1718	86	313	07	90	00	8302	45
T. Tremblay.....	1312	04	1180	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	3886	14	3806	56	6449	36	3804	22	15798	84	542728	97

TABLEAU B.

GRAND TABLEAU STATISTIQUE préparé d'après les rapports des inspecteurs, des commissaires et syndics d'écoles, et d'après ceux des inspections d'éducation supérieure subventionnées pour l'année 1862.

DISTRICT D'INSPECTION DE	No. de municipalités.	No. d'arrondissements.	No. de maisons d'école.	No. d'écoles en opération sous contrôle.	No. d'écoles élémentaires.	Nombre d'élèves.	No. d'écoles primaires supérieures de garçons.	No. d'élèves.	No. d'écoles dissidentes.	Nombre d'élèves.	No. d'écoles primaires supérieures de filles.	Nombre d'élèves.
1 J. B. F. Peinehand.....	2	8	6	6	6	222	1	61	3	175	..	..
2 J. Meagher	12	50	43	40	39	1778	1	61	..	..	..	..
3 Rév. R. G. Ploes	4	6	8	18	20	1149	13	77	..	145	4	143
4 Thos. Tremblay	19	41	25	29	28	1125	..	..	1	20	..	..
5 G. Tanguay	36	180	86	178	164	6683	12	760	..	..	3	170
6 J. Grépaunt	22	115	57	134	124	5784	6	180	..	..	6	221
7 J. Hume	19	110	81	83	97	3596	3	134	..	232	..	..
8 F. E. Jumeau	16	130	65	95	106	6508	6	612	3	156	1	32
9 F. X. Béland	19	133	65	110	117	7300	4	335	..	..	..	..
10 V. Martin	11	35	19	30	27	1034	3	202	..	..	..	..
11 S. Botin	16	48	47	49	43	2043	4	240	..	..	..	..
12 P. M. Bardy	37	111	111	126	202	11209	18	1280	3	74	6	130
13 P. Hbert	29	128	91	119	112	5209	10	1053	2	69	1	15
14 B. Maurault	16	108	84	108	94	5077	2	155	..	..	3	243
15 G. A. Bourgeois	24	86	60	78	80	3050	1	207	6	201	..	..
16 H. Hubbard	38	304	270	271	288	8946	4	204	6	185	2	97
17 R. Parmelee	21	288	262	254	259	7572	..	..	33	1111	2	41
18 J. N. A. Archambault	23	95	92	98	93	5231	4	184	..	..	3	60
19 C. H. Leroux	23	143	127	159	166	8748	4	219	7	168	..	..
20 Ls. Groudin	19	111	103	110	104	5825	10	1080	..	..	1	64
21 M. Caron	16	124	127	111	125	6165	12	1205	19	804	..	..
22 J. Bruce	19	147	139	134	162	7389	53	3549	20	593	19	1021
23 F. X. Valade	31	137	135	134	138	9397	40	2548	17	583	1	70
24 A. D. Dorval	40	166	166	169	177	8579	8	672	5	166	..	..
25 C. Germain	42	116	104	129	116	5662	11	740	5	100	..	..
26 C. B. Ronleau	19	73	56	48	47	1898	2	153	..	..	..	..
27 W. Hamilton	15	63	60	48	61	2245	1	95	11	472	1	24
Total	588	3079	2449	2368	2995	139474	231	16655	165	5735	62	2345

GRAND TABLEAU STATISTIQUE préparé d'après les rapports des inspecteurs, des commissaires et syndics d'écoles, etc.—(Suite.)

No.	Nombre d'académies.	Nombre d'élèves.	Nombre de collèges.	Nombre d'élèves.	No. d'écoles normales.	Nombre d'élèves.	Nombre d'élèves.	No. de convents ensei- gnant.	Nombre d'élèves.	No. d'écoles indépen- dantes.	Nombre d'élèves.	Total des institutions de tout genre.	No. total des élèves des institutions d'éduca- tion de tout genre.	No. d'élèves lisant de puis A. B. C. jusqu'à lecture courante.	No. d'élèves lisant con- vainement.	No. d'élèves lisant bien.	No. d'élèves écrivant.	No. d'élèves apprenant l'arithmétique simple.	No. d'élèves apprenant l'arithmétique com- posée.
1												6	222	90	65	67	74	52	44
2										23	1032	40	1778	531	625	622	687	442	327
3												42	2340	495	623	1922	1719	745	833
4	4	252	1	24								29	1145	562	298	345	274	207	68
5	1	85	2	370			6	586	49	272	8634	188	8634	2598	2423	3613	3725	1711	1627
6	3	357	1	150			3	381	7	272	1891	142	7023	1891	2321	2811	1707	1460	1460
7	3	357	1	150			3	381	2	65	3650	94	3650	1417	1038	1395	1672	949	620
8							3	502	15	759	7879	117	7879	1696	3249	2934	3860	1942	1768
9							2	270	11	675	8076	125	8076	2111	2825	3040	4900	4780	2750
10												30	1316	491	374	451	513	232	154
11	1	60					1	90	5	106	2433	49	2433	932	730	771	1435	1831	794
12	7	425	1	373	1	91	13	2689	54	3499	244	16187	4913	4995	6279	8976	5798	8851	8851
13	4	224	1	110			2	428	2	36	7189	1789	7189	1811	1792	3686	2378	1238	885
14	5	533	1	219			3	202	3	213	6429	106	6429	1512	1980	2937	2153	1269	677
15	3	283									84	3510	3510	1840	1170	1000	1319	808	402
16	12	1070	3	209			1	162	13	418	10748	310	10748	1563	4515	4670	3790	2222	2100
17	13	897	3	563					6	76	274	8510	2225	2824	2824	3461	3006	1718	1165
18	4	533	3	480			8	1430	11	352	8001	115	8001	873	3804	3324	3796	1431	1431
19	1	53	2	480			7	1089	6	153	180	10889	2829	3908	3852	7702	5332	3483	3483
20	3	485					4	617	5	264	8071	122	8071	1559	3462	3050	4648	1766	1766
21	3	423					2	595	89	5763	1429	14299	608	6821	3396	4269	2028	1880	1880
22	3	1537	3	715	1	68	24	4255	53	8995	246	14299	608	6821	3396	4269	2028	1880	1880
23	5	560	2	483	1	41	41	1517	9	138	11296	198	11296	1920	2236	3704	5353	4746	4746
24	1	45	2	802			8	856	3	99	7860	138	7860	1920	2236	3704	5353	4746	4746
25	2	103							2	84	2166	51	2166	444	711	1011	930	633	322
26	3	165							7	161	2499	66	2499	401	858	1240	1340	1262	775
27	83	8080	29	6314	3	200	94	15789	335	22963	3481	187869	45914	64847	77108	92572	58728	44857	44857

GRAND TABLEAU STATISTIQUE préparé d'après les rapports des inspecteurs, des commissaires et syndics d'écoles, etc. — (Suite.)

No.	No. d'élèves apprenant la tenue des livres.		No. d'élèves apprenant l'orthographe.		No. d'élèves apprenant la géographie.		No. d'élèves apprenant la grammaire.		No. d'élèves apprenant l'analyse et la grammaire raisonnée.	No. d'élèves apprenant le style épistolaire.	No. d'élèves apprenant l'horticulture et l'agriculture.	No. d'élèves apprenant les mathématiques.	No. d'élèves apprenant le mensure.	No. d'élèves apprenant le dessin linéaire.	No. d'élèves apprenant la musique vocale.	No. d'élèves apprenant la musique instrum.	No. d'élèves apprenant l'histoire.	No. d'instituteurs munis de diplômes.	No. d'instituteurs non munis de diplômes.
	No. d'élèves apprenant la grammaire.	Anglais.	Anglais.	Française.	Anglais.	Française.	Anglais.	Française.											
1	1	48	29	26	10	605	71	85	37	690	275	28	2	2	6	2	22	25	6
2	2	47	29	59	1057	605	71	85	37	690	275	28	4	4	22	4	22	25	6
3	3	1754	1351	414	1057	605	71	85	37	690	275	28	4	4	22	4	22	25	6
4	4	179	21	105	10	26	23	35	29	235	55	1343	22	22	10	22	27	10	10
5	5	4703	1080	2373	1943	920	23	35	29	235	55	1343	22	22	12	22	27	10	10
6	6	2328	1458	2328	1424	463	69	6	17	30	16	369	12	12	7	12	12	12	12
7	7	137	331	301	625	42	23	6	17	30	16	369	12	12	7	12	12	12	12
8	8	340	4215	1760	2928	1282	43	130	110	1650	40	375	6	6	4	8	4	4	4
9	9	180	2585	2585	3700	995	130	130	110	1650	40	375	6	6	4	8	4	4	4
10	10	0	158	154	54	30	30	4	4	4	14	133	2	2	4	10	9	9	9
11	11	83	1103	715	592	236	15	37	45	50	64	715	9	9	14	10	14	14	14
12	12	640	6993	3829	5889	6421	1951	820	752	648	223	5626	68	68	14	10	14	14	14
13	13	138	2411	991	1463	1067	331	93	93	14	465	935	22	22	16	16	16	16	16
14	14	125	1023	835	1384	152	12	23	23	24	58	922	16	16	4	12	12	12	12
15	15	14	130	328	194	12	12	6	6	6	58	922	16	16	4	12	12	12	12
16	16	31	7121	1543	121	233	121	61	100	100	13	105	15	15	15	15	15	15	15
17	17	26	1389	1859	1285	917	100	100	13	13	21	105	15	15	15	15	15	15	15
18	18	263	1891	1740	1285	917	100	100	13	13	21	105	15	15	15	15	15	15	15
19	19	190	1164	2891	1740	187	187	43	313	183	693	123	33	33	34	34	34	34	34
20	20	1904	3710	8087	5700	2907	495	43	313	183	693	123	33	33	34	34	34	34	34
21	21	587	2418	2014	2353	2242	496	20	223	152	165	103	1644	1644	103	103	103	103	103
22	22	152	2091	1502	1764	1765	1781	15	201	201	184	1074	34	34	34	34	34	34	34
23	23	1527	2091	1502	1764	1765	1781	15	201	201	184	1074	34	34	34	34	34	34	34
24	24	466	11395	3493	6824	4565	513	310	310	1495	2171	679	125	125	125	125	125	125	125
25	25	201	1915	1445	7340	5577	10	603	617	510	2495	701	6295	6295	701	6295	6295	6295	6295
26	26	84	1522	280	7943	5577	10	603	617	510	2495	701	6295	6295	701	6295	6295	6295	6295
27	27	172	1772	497	2828	1843	691	53	56	31	242	87	1381	1381	87	1381	1381	1381	1381
28	28	7540	78367	46541	50137	24721	721	2891	3091	3452	13250	2777	39086	39086	2777	39086	39086	39086	39086
29	29	7540	78367	46541	50137	24721	721	2891	3091	3452	13250	2777	39086	39086	2777	39086	39086	39086	39086

RAND TABLEAU STATISTIQUE préparé d'après les rapports des inspecteurs, des commissaires et syndics d'écoles, etc.—(Fin.)

No.	Total des instituteurs.	No. d'instituteurs munis de diplômes.	No. d'instituteurs non munis de diplômes.	No. total d'instituteurs.	No. d'instituteurs recevant moins de \$100.	No. d'inst. recevant \$100 ex. in. jusqu'à \$200 ex.	No. d'inst. recevant \$200 ex. in. jusqu'à \$400 ex.	No. d'inst. recevant \$400 et au-dessus.	Minimum du salaire des instituteurs.	Maximum du salaire des instituteurs.	No. d'instituteurs rec. au-dessous de \$100.	No. d'instituteurs rec. \$100 in. jusqu'à \$200.	No. d'instituteurs rec. \$200 in. jusqu'à \$400 ex.	No. d'instituteurs recev. \$400 et au-dessus.	Minimum du salaire des instituteurs.	Maximum du salaire des instituteurs.	No. de bibliothèques publiques.	No. de volumes.
1	6			6	1	9	14		168	220	1	5	2		88	160	1	10050
2	24	6	6	6	1	19	2	1	80	244	2	3	2		40	200		
3	29	7	37	44		2	5	1	200	400		10	2		120	240		
4	17	5	5	12		11	6	1	120	500		17	2		40	280	11	3200
5	49	7	42	180	2	6	6		74	360	145	73	360		60	200	9	4900
6	35	16	16	126	2	15	2	1	92	500	73	139	500		60	240		
7	19	110	17	80	2	12	4		80	200	66	12	200		60	240	7	5150
8	18	63	57	139	2	7	5		72	260	64	14	2		54	245		
9	14	88	25	124	4	2	4		120	240		13	90		60	200		
10	2	28	4	32		2	2		112	140		7	19	2	60	240	1	400
11	9	37	8	45	1	5	2	1	90	440	28	10	1		60	200		
12	116	85	121	206	2	16	16	8	72	1200	22	59	2		60	200	6	6660
13	33	30	30	133	2	11	5	2	100	520	69	23	2		60	243	9	20646
14	38	102	10	112	1	7	5		90	300	82	11	2		50	200	20	3807
15	15	62	9	71	3	5	5		80	160	32	20	2		50	200	4	1600
16	64	296	39	355		38			100	400	75	117	2		56	340		
17	24	46	205	251		51	4	1	96	560	41	119			64	176	7	2381
18	50	65	67	132		12	8	1	120	360	9	58	1		80	260	11	6500
19	71	120	66	186	2	32	6		60	360	43	78	1		52	240	18	7400
20	40	83	48	168		8	15	3	88	400	50	80	3		100	400	8	1673
21	51	81	6	87		34	18		98	400	20	69			50	182		
22	181	78	57	235		33	31	7	100	1200	16	51	3	1	72	500	106	69560
23	163	83	155	238		33	37		100	1200	49	74	16		100	300	37	22350
24	86	118	54	172	3	33	15	1	80	600	23	69	3		60	320	19	6475
25	79	92	35	127		17	9	1	120	500	40	70	1		60	200		
26	22	20	2	22		13	11		100	360	10	14	1		72	300		
27	37	21	2	23		9	12	3	100	500	2	10	2		40	500		
	1392	2016	1067	3083	20	400	233	38	60	1200	872	1212	75	3	40	500	269	180760

RECAPITULATION DU TABLEAU B, Contenant la Statistique de toutes les Institutions d'Education, et plus particulièrement celle des Ecoles Supérieures et Secondaires.—*Suite.*

COURS D'ETUDE.—*Suite.*

No.	Nombre d'élèves apprenant l'arithmétique.	Nombre d'élèves exerçant au calcul de mémoire.	Nombre d'élèves apprenant la tenue des livres.	Nombre d'élèves apprenant l'algèbre.	Nombre d'élèves apprenant la géométrie.	Nombre d'élèves apprenant la trigonométrie.	Nombre d'élèves apprenant les sections coniques.	Nombre d'élèves apprenant le calcul différentiel et intégral.	Nombre d'élèves apprenant la physique.	Nombre d'élèves apprenant à faire des observations météorologiques.	Nombre d'élèves apprenant l'astronomie.	Nombre d'élèves apprenant la chimie.	Nombre d'élèves apprenant l'histoire naturelle.	Nombre d'élèves dont le français est la langue maternelle apprenant l'anglais.	Nombre d'élèves dont l'anglais est la langue maternelle apprenant le français.	Nombre d'élèves apprenant la grammaire française.	Nombre d'élèves apprenant l'analyse grammaticale française.
1	1721	299	269	258	320	151	50	24	95	43	11	215	100	1584	414	1326	1039
2	1662	1161	327	172	189	101	14	14	32	29	79	87	96	1408	135	1238	1191
3	3878	2018	698	589	486	65	41	68	149	15	103	73	302	1593	456	1812	1567
4	8265	5943	599	19	53	.....	.....	.....	36	5	100	11	255	3675	638	6611	5874
5	764	185	181	121	121	42	22	.....	122	53	43	63	130	81	119	200	200
6	15790	9006	2074	1159	1169	359	127	106	484	145	326	449	883	8941	1262	11177	9871

RECAPITULATION DU TABLEAU B₂—Contenant la Statistique de toutes les Institutions d'Education, et plus particulièrement celle des Ecoles Supérieures et secondaires.—*Suite.*

COURS D'ETUDE.—*Suite.*

No.	Nombre d'élèves écrivant les dictées orthographiques françaises.	Nombre d'élèves s'exerçant à la vérification française.	Nombre d'élèves s'exerçant à la composition ou amplification française.	Nombre d'élèves apprenant l'analyse grammaticale anglaise.	Nombre d'élèves apprenant la grammaire anglaise.	Nombre d'élèves écrivant les dictées orthographiques anglaises.	Nombre d'élèves apprenant la vérification anglaise.	Nombre d'élèves apprenant la composition ou amplification anglaise.	Nombre d'élèves apprenant la grammaire latine.	Nombre d'élèves apprenant la vérification latine.	Nombre d'élèves s'exerçant à la composition ou amplification latine.	Nombre d'élèves apprenant la grammaire grecque.	Nombre d'élèves s'exerçant à la composition ou amplification grecque.	Nombre d'élèves apprenant l'italien.	Nombre d'élèves apprenant l'allemand.	Nombre d'élèves apprenant la géographie.	Nombre d'élèves apprenant l'histoire sainte.	Nombre d'élèves apprenant l'histoire ancienne.
1	968	66	690	923	1150	1237	73	641	1179	318	449	560	150	12	11	1329	605	395
2	1176	71	520	778	904	858	.....	371	216	66	76	25	12	.....	.....	1212	691	237
3	1526	101	483	1325	1811	1539	276	1141	262	8	91	45	21	30	30	2102	1039	205
4	5796	61	3152	1568	1889	1619	175	905	.....	.....	.....	.....	.....	5	5	5027	4043	661
5	200	.....	125	159	96	129	.....	73	9	4	0	.....	.....	.....	.....	181	143	82
6	9686	299	4970	5253	5850	5382	518	3131	1666	396	625	630	183	36	46	9851	6521	1580

RÉCAPITULATION DU TABLEAU B,—Contenant la Statistique de toutes les Institutions d'éducation, et plus particulièrement celle des Ecoles Supérieures et Secondaires.—*Suite.*

COURS D'ÉTUDES.—*Suite.*

No.	Nombre d'élèves apprenant l'histoire d'Angleterre.	Nombre d'élèves apprenant l'histoire de France.	Nombre d'élèves apprenant l'histoire du Canada.	Nombre d'élèves apprenant l'histoire des États-Unis.	Nombre d'élèves apprenant l'histoire générale.	Nombre d'élèves apprenant les belles-lettres.	Nombre d'élèves apprenant la rhétorique.	Nombre d'élèves apprenant la déclamation.	Nombre d'élèves apprenant la philosophie intellectuelle et morale.	Nombre d'élèves apprenant la théologie.	Nombre d'élèves apprenant les éléments de la jurisprudence.	Nombre d'élèves apprenant les éléments du droit constitutionnel.	Nombre d'élèves apprenant l'agriculture théorique.	Nombre d'élèves apprenant l'agriculture pratique.	Nombre d'élèves apprenant l'horticulture.	Nombre d'élèves suivant un cours commercial spécial.	Nombre d'élèves apprenant le dessin linéaire.	Nombre d'élèves apprenant l'architecture.	Nombre d'élèves apprenant la couture.
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	530	135	388	42	586	173	154	494	131	61	262	.....	41	75	262	115	188	49	.....
3	268	234	413	108	81	88	47	251	40	33	.....	15	150	81	89	642	143	76	.....
4	313	279	690	47	362	36	89	872	12	.....	2	30	165	80	76	460	323	2	61
5	241	688	2089	86	434	182	281	749	286	.....	.....	.....	.....	.....	107	.....	177	5	3709
6	116	68	181	58	10	52	9	123	5	.....	.....	17	100	.....	.....	.....	132	.....	52
	1468	1404	3761	341	1473	531	580	2489	474	94	264	62	456	236	534	1217	963	132	8821

RECAPITULATION DU TABLEAU B,—Contenant la Statistique de toutes les institutions d'Education, et plus particulièrement celle des Ecoles Supérieures et Secondaires.—*Suite.*

No.	COURS D'ETUDES.— <i>Suite.</i>										SANTÉ DES ELEVES.									
	Nombre d'élèves apprenant la broderie.	Nombre d'élèves apprenant le dessin.	Nombre d'élèves apprenant la peinture.	Nombre d'élèves apprenant la musique instrumentale.	Nombre d'élèves apprenant la musique vocale.	Nombre d'élèves s'exerçant à la gymnastique.	Nombre d'élèves apprenant la natation.	Nombre d'élèves apprenant l'équitation.	Nombre d'élèves apprenant l'escrime.	Nombre d'élèves apprenant la danse.	Inflammation et autres maladies du cerveau.	Consomption, bronchites et autres maladies des organes de la respiration.	Pleurésie.	Maladies graves des organes digestifs.	Névralgie et autres maladies du système nerveux.	Rièvres et maladies épidémiques.	Luxations, fractures et autres accidents.	Autres maladies.	Nombre total d'élèves malades durant l'année.	
1
2	.....	143	.....	345	713	180	42	20	10	.....	4	2	6	2	2	1	1	.....	16
3	.....	69	30	111	579	268	14	.....	.....	3	3	2	2	.....	12	3	80	.....	104
4	44	234	29	259	482	268	49	11	.....	6	10	.....	2	10	51	10	33	.....	122
5	3653	539	180	1148	2890	274	.....	.....	.....	9	12	2	.....	19	31	.....	346	.....	419
6	.....	139	20	83	155	39	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	2
	3697	1124	259	1946	4819	1029	105	31	11	15	22	25	6	11	31	95	14	459	663

RECAPITULATION DU TABLEAU B,—Contenant la Statistique de toutes les Institutions d'Education, et plus particulièrement celle des Ecoles Supérieures et Secondaires.—*Suite.*

No.	PROFESSEURS.										ÉLÈVES.									
	Nombre de religieuses institutrices.	Nombre d'institutrices laïques.	Nombre de professeurs ecclésiastiques ou religieux.	Nombre de professeurs laïques.	Nombre total de professeurs, ecclésiastiques ou d'institutrices.	Nombre de garçons.	Nombre de filles.	Nombre d'élèves externes.	Nombre d'élèves demi-pensionnaires.	Nombre d'élèves pensionnaires.	Nombre d'élèves catholiques.	Nombre d'élèves protestants.	Nombre d'élèves dont les parents résident dans le comté où se trouve l'institution.	Nombre d'élèves dont les parents résident ailleurs, dans le Bas-Canada.	Nombre d'élèves dont les parents résident dans le Haut-Canada.	Nombre d'élèves dont les parents résident aux États-Unis.	Nombre d'élèves au-dessous de 16 ans.	Nombre d'élèves au-dessus de 16 ans.	Nombre total des élèves.	
1	.....	.....	18	56	74	652	.....	411	.....	241	402	250	258	306	82	6	.....	652	652	652
2	.....	.....	128	44	172	2570	1048	381	1141	1900	580	1368	1125	28	49	1445	1125	2570	2570	2570
3	.....	.....	92	26	118	2192	74	485	415	2083	183	1805	434	11	16	1920	346	2266	2266	2266
4	.....	43	55	85	133	4643	1273	95	261	3845	2071	5569	283	5	59	4689	1227	5916	5916	5916
5	501	75	.....	2	578	118	15694	1506	3042	15641	171	14884	870	16	42	14232	1580	15812	15812	15812
6	8	.....	3	19	30	90	71	1	128	135	65	44	155	1	.....	.....	200	200	200	200
	509	118	296	232	1155	10265	17151	2558	5228	24096	3320	23928	3173	143	172	22236	5130	27416	27416	27416

TABLEAU C,**QUATRIÈME DIVISION.—ÉCOLES SPÉCIALES.**

No.	Nom de l'institution.	Date de la fondation.	Par qui fondée.	Composition du corps administratif.	Composition du corps enseignant.	Nombre des professeurs.	Nombre d'élèves.
1	Institut des sourds-muets au Côteau St. Louis.....	1849	Rév. M. Lagorce...	Les directeurs professeurs.....	Prêtres et clercs de St. Viateur.....	3	15
2	Institut des sourdes-muettes de Montréal.....	1853	Mgr. Bourget.....	Les religieuses directrices.....	Religieuses de l'ordre canadien de la Providence.....	5	54
3	Ecole d'agriculture à Ste. Anne Lapocatière.....	1858	Le collège de Ste. Anne.....	La corporation du collège.....	1 prêtre et 1 laïc.....	2	8
4	Ecoles des arts et manufactures.....	1859	Chambre des arts et manufactures.	Chambre des arts et manufactures.....	Laïcs.....	6	58
						16	135

CINQUIÈME DIVISION.—ÉCOLES PRIMAIRES.

No.	SECTIONS.	Nombre d'écoles.	Nombre d'instituteurs et d'institutrices.	Nombre d'élèves.
5	Première section. Ecoles modèles des écoles normales	4	11	712
6	Secondo section. Ecoles primaires supérieures ou <i>écoles-modèles</i> , comprenant les écoles supérieures des filles qui ne sont pas mentionnées dans la quatrième section des écoles secondaires.....	279	306	18279
7	Toisième section. Ecoles élémentaires.....	2995	2942	139474
	Total.....	3278	3259	158465

RÉCAPITULATION DES CINQ GRANDES DIVISIONS.

No.	DIVISIONS.	Nombre d'écoles.	Nombre de personnes formant le corps enseignant.	Nombre d'élèves.
8	Ecoles supérieures	10	74	652
9	do secondaires.....	206	1048	29183
10	do normales.....	3	30	200
11	do spéciales.....	4	16	135
12	do primaires.....	3278	3259	158465
	Total.....	3501	4427	188635

No. 3.—ETAT du nombre des élèves qui fréquentent les écoles des Sœurs de la Congrégation N.-D. dans la ville de Montréal, 1862.

Villa Maria.		Mont St. Louis.		Demi-pensionnat de la maison-mère.		Demi-pensionnat du Mont St. Louis.		Académie St. Denis.		RECAPITULATION.	Elèves.
Français et anglais.		Français et anglais.		Français et anglais.		Français et anglais.		Français et anglais.			
29	33	30	32	30 et 4e classe.	Total.	12	15	12	27	Villa-Maria	92
		7	4	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27	Mont Ste. Marie	90
		34	34	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27	Demi-pensionnat	40
		24	24	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27	Demi-pensionnat, Mont Ste. Marie	27
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27	Académie St. Denis.....	80
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27	Académie Ste. Catherine	36
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27	Externat de la maison-mère.....	187
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27	Externat de la maison-mère.....	187
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27	Tau'bourg Québec.....	987
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27	Faubourg Québec.....	987
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27	Faubourg St. Laurent	507
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27	Faubourg St. Laurent	507
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27	Faubourg St. Antoine.....	463
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27	Récollets.....	250
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27	Bonsecours	119
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27	Faubourg Ste. Anne	705
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27	Faubourg Ste. Anne	705
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27	Convent Ste. Marie, (Pied-du-Courant).....	240
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27	Total.....	3823
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	2e et 3e classe.	Total.	12	15	12	27		
		25	25	4e et 5e classe.	Total.	12	15	12	27		

TABLEAU D,

INDIQUANT la circonscription de chaque district d'inspection, donnant les noms des comtés ou parties de comté qu'elle renferme, la résidence et le salaire des inspecteurs.

No.	Nom de l'inspecteur et description de son district d'inspection.	Sa résidence.	Salaire des inspecteurs.
			\$
1	J. B. F. Painchaud, Iles de la Magdeleine.....	Iles de la Magdeleine	125
2	Jos. Meagher, comté de Bonaventure.....	Carleton	700
3	T. Tremblay, comté de Gaspé.....	Grande-Rivière, Gaspé.....	600
4	V. Martin, comté de Chicoutimi	Chicoutimi.....	500
5	G. Tanguay, comtés de Kamouraska, Rimouski et Témiscouate.....	St. Gervais.....	875
6	S. Boivin, comtés de Charlevoix et Saguenay	Baie St. Paul.....	500
7	John Hume, comté de Mégantic et parties de ceux de Dorchester et de Beauce.....	Leeds	750
8	F. E. Juneau, comtés de Dorchester et de Lévis.....	Québec	700
9	P. F. Béland, comtés de Beauce et Lotbinière	Ste. Julie	700
10	J. Crépault, comtés de Bellechasse, Montmagny et L'Islet.....	St. Vallier	750
11	P. M. Bardy, comtés de Québec, Montmorency et Portneuf, population catholique de la cité de Québec.....	Québec	1000
12	Rév. R. G. Plees, population protestante de la cité de Québec.....	Québec	250
13	P. Hubert, comtés de St. Maurice, Maskinongé et Champlain.....	Trois-Rivières.....	750
14	G. A. Bourgeois, comtés de Drummond, Arthabaska, et les écoles catholiques de Chester, Tingwick, Kingsey et Durham	St. Grégoire.....	700
15	B. Maurault, comtés de Nicolet et Yamaska.....	Gentilly	750
16	H. Hubbard, comtés de Stanstead, Richmond, Compton, Wolfe, et les écoles protestantes des townships de Chester, Tingwick, Kingsey et Durham	Eaton	800
17	R. Parmelee, comtés de Missisquoi, Brome et Shefford.....	Waterloo.....	875
18	J. N. A. Archambault, comtés de Richelieu, Verchères et Chambly.....	Vareennes	800
19	C. H. Leroux, comtés de Bagot, Rouville et St. Hyacinthe	St. Simon, Bagot	800
20	Michel Caron, comtés de Napierville, Iberville et St. Jean.....	St. Jean	700
21	Louis Grondin, comtés de Beauharnois, Laprairie et Châteauguay, à l'exception des écoles protestantes d'Ormstown et de St. Jean Chrysostôme.....	Laprairie	700
22	John Bruce, comté de Huntingdon, parties de Châteauguay et d'Argenteuil, et la population protestante de la cité de Montréal.....	Huntingdon.....	1000
23	F. X. Valade, comtés de Jacques-Cartier, Hochelaga, Vaudreuil et Soulanges, et la population catholique de la cité de Montréal.....	Longueuil	1000
24	A. D. Dorval, comtés de l'Assomption, Berthier, Joliette et Montcalm.....	L'Assomption	875
25	C. Germain, comtés de Laval, Terrebonne, Deux-Montagnes et partie d'Argenteuil.....	St. Vincent-de-Paul.....	750
26	C. B. Rouleau, population catholique des comtés de Pontiac et de l'Outaouais.....	Aylmer	550
27	W. Hamilton, population protestante des comtés de Pontiac et de l'Outaouais	Hull.....	550
	Total		19050

RAPPORT

SUR LA

DISTRIBUTION DE LA SUBVENTION DE L'ÉDUCATION SUPÉRIEURE

POUR 1862.

BUREAU DE L'ÉDUCATION,

Montréal, 10 janvier, 1863.

Honorable Secrétaire Provincial,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le projet de distribution de la subvention de l'éducation supérieure pour l'année mil huit cent soixante-et-deux.

Je me suis conformé à l'avis contenu dans la lettre de l'honorable Secrétaire-Provincial du 7 juin, 1862, et j'ai limité les sommes recommandées au montant de \$67,987.69, lequel se trouve au-dessous du crédit ordinaire de \$20.21. Le fonds restera chargé cependant de la somme de \$6041.63, montant des excédants des années précédentes d'après les listes approuvées ; en cela je ne tiens aucun compte de la difficulté résultant de l'insuffisance du revenu des biens des Jésuites, difficulté dont la solution a toujours été ajournée par le gouvernement, tout en y faisant face provisoirement.

Je dois aussi faire remarquer qu'il manque à mon crédit, sur les listes approuvées, la somme de \$743.90, par suite d'une erreur dans l'émanation du dernier mandant de paiement, tel que représenté par ma lettre du 22 février, 1862.

Pour réduire la présente liste au montant ci-dessus, j'ai dû 1° n'accorder aucune augmentation aux institutions portées sur les cinq premières listes ; 2° n'admettre aucune demande nouvelle sur les listes que pour écoles modèles ; 3° opérer une réduction de 2½ pour cent sur les listes de subvention ; 4° n'admettre sur les listes qu'un nombre très-restreint de nouvelles écoles-modèles.

Les collèges industriels de Terrebonne, de Ste. Marie de Monnoir et de Rimouski ont insisté pour obtenir une augmentation de leur subvention. Indépendamment des considérations que j'ai eu l'honneur de soumettre au gouvernement dans mon rapport spécial sur la demande du collège de Terrebonne, l'état du fonds de l'éducation supérieure ne me permettrait point de recommander aucune augmentation cette année en faveur de ces institutions, sans diminuer considérablement la part des autres collèges classiques et industriels. Les diminutions successives qui ont eu lieu dans les subventions de ces collèges, par suite du rapide accroissement du nombre des écoles modèles, sont déjà on ne peut plus alarmantes pour l'avenir de ces institutions, qui, plus encore que les académies et les écoles modèles, auraient droit aux subventions du fonds de l'éducation supérieure. J'ai donc assez à regretter la nouvelle diminution de deux et quart pour cent, recommandée par ce rapport, sans vouloir en recommander de plus considérables, et qui porteraient uniquement sur les trois premières listes, ce qui serait inévitable si l'on accordait les augmentations demandées par ces trois institutions.

Les listes sont comme suit :

Liste No. 1.	Universités.....	\$ 5016.00
" " 2.	Colléges classiques.....	13509.22
" " 3.	Industriels.....	7711.07
" " 4.	Académies de garçons.....	14819.85
" " 5.	Académies de filles.....	10973.78
" " 6.	Ecoles modèles.....	15958.77
		67989.69

Les institutions suivantes portées sur la liste des années précédentes, n'ayant point fait de rapport, ne se trouvent point sur celle de cette année : Quebec Infant School (Upper Town) ; Sault-au-Récollet ; St. Thomas de Joliette ; St. Placide ; Albion House, N. C. ; Coteau-du-Lac ; St. Christophe ; St. Jean-Port-Joly, écoles de garçons ; St. Henri, diss. ; St. Régis ; les académies de Charleston et de Sutton. Les écoles modèles de West Brome, Magog, Lacolle et Nicolet, ont été mises de côté pour cause d'irrégularités dans leurs rapports, ou parce que leurs instituteurs ne sont point munis de diplôme d'école modèle.

Les écoles modèles nouvelles en faveur desquelles je recommande une subvention sont : St. André Avellin ; St. Alexandre ; Blairfindie ; Ste. Claire ; St. Charles Bel ; Cap St. Ignace ; St. Anselme ; Escoumains ; St. Edouard, école de garçons ; St. Frédéric ; Iberville ; St. Irénée ; Plessis-ville (couvent) ; St. Sauveur, à Québec.

Dans presque tous ces cas, ces écoles modèles ont été établies à la suggestion du département dans des paroisses populeuses et où l'on a fait des sacrifices considérables pour se procurer des instituteurs munis du diplôme d'école modèle.

La seule augmentation que j'ai cru devoir recommander est celle de \$76.32 en faveur de l'école modèle de Chicoutimi, et que nécessitaient les grands sacrifices faits par les habitants de cette paroisse pour la bâtisse de leur école.

Je regrette que les circonstances ne me permettent point de recommander de subventions pour les écoles modèles dont les noms suivent : Carleton ; L'Assomption ; St. Benoît ; St. Sauveur de Québec, couvent ; St. Henri, Lachine, Ste. Hélène, St. François du Lac, Deschambault, Windsor, Sherrington, Ste. Ursule, St. Romuald ; Montréal, école de la rue Bonaventure ; Henriville, Acton et Matane.

Si ces listes rencontrent l'approbation de Son Excellence le Gouverneur en conseil, je vous prie de vouloir bien faire émaner, le plus promptement possible, un mandat en ma faveur pour la somme de \$67,989.69, montant des listes, et de plus, \$743.90, balance due sur les listes approuvées de l'année 1861, formant un total de \$68,733.59.

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

(Signé,)

P. J. O. CHAUVEAU,
Surintendant de l'Éducation.

N. P.—Comme on le verra par les listes, une réduction ultérieure de 1½ pour cent a été faite par l'ordre en conseil, ce qui porte la réduction totale à quatre pour cent. Les sommes portées dans les listes sont celles qui ont été payées en vertu de l'ordre en conseil, et non point celles qui avaient été recommandées.

TABLEAU de la distribution de la subvention de l'éducation supérieure pour l'année 1862, en vertu de l'Acte 18 Vict., chap. 54.

LISTE NO. 1.—UNIVERSITÉS.

NOM DE L'INSTITUTION.	Nombre d'élèves.	Subvention annuelle pour 1861.	Subvention annuelle pour 1862.
Collège McGill.....	267	\$ cts. 2591 21	\$ cts. 2532 90
Au même, pour une année de salaire du secrétaire de l'institution royale, du messenger et dépenses casuelles.....		671 07	671 07
Bishop's College.....	128	1853 73	1812 03
Total.....		5116 01	5016 00

LISTE NO. 2.—COLLEGES CLASSIQUES.

NOM DE L'INSTITUTION.	Nombre d'élèves.	Subvention annuelle pour 1861.	Subvention annuelle pour 1862.
Nicolet.....	219	\$ cts. 1853 73	\$ cts. 1812 03
St. Hyacinthe.....	282	1853 73	1812 03
St. Thérèse.....	170	1482 98	1449 64
St. Anne-de-la-Pocatière.....	246	1853 73	1812 03
L'Assomption.....	160	1482 98	1449 64
St. Marie, (Montréal).....	225	1482 98	1449 64
High School du Collège McGill.....	279	1123 00	1123 00
High School de Québec, pour l'instruction de 30 élèves désignés par le gouvernement.....	130	1123 00	1123 00
St. François, Richmond.....	117	1112 23	1086 98
Trois-Rivières.....	110	390 00	381 23
Total.....		13763 36	13509 22

LISTE NO. 3.—COLLEGES INDUSTRIELS.

NOM DE L'INSTITUTION.	Nombre d'élèves.	Subvention annuelle pour 1861.	Subvention annuelle pour 1862.
Joliette.....	293	\$ cts. 926 87	\$ cts. 889 79
Masson.....	312	926 87	889 79
Notre-Dame-de-Lévis.....	120	926 87	889 79
St. Michel.....	130	926 87	889 79
Laval.....	120	370 75	355 92
Rigaud.....	126	926 87	889 79
St. Marie-de-Monnoir.....	198	463 25	449 52
St. Marie-de-la-Beauce.....	102	370 75	355 92
Rimouski.....	104	370 75	355 92
Lachute.....	169	370 75	177 96
Verchères.....	119	370 75	355 92
Varennas.....	96	273 08	266 94
Sherbrooke.....	52	273 08	266 94
Longueuil.....	312	375 91	360 87
St. Laurent.....	164	500 51	480 49
Total.....		8388 89	7875 35

LISTE No. 4.—ACADÉMIES DE GARÇONS, OU MIXTES.

NOM DE L'INSTITUTION.	No. d'élèves.	Subvention annuelle pour 1861.		Subvention annuelle pour 1862.	
		\$	cts.	\$	cts.
Aylmer, catholiques.....	60	250	28	240	27
Aylmer, protestants.....	38	250	28	240	27
Beauharnois, St. Clément.....	240	250	28	240	27
Bonin, St. André, Argenteuil.....	135	250	28	240	27
Baie du Febvre.....	151	166	85	160	18
Baie St. Paul.....	60	185	38	177	97
Barnston.....	212	166	85	160	18
Berthier.....	76	333	68	357	77
Buckingham.....	25	166	85	160	18
Belœil.....	96	372	68	357	77
Chambly.....	80	195	00	187	20
Cap-Santé.....	27	166	55	160	18
Clarenceville.....	98	333	68	320	33
Clarendon.....	62	166	85	160	18
Coaticook.....	75	148	30	142	37
Cassville.....	72	166	85	160	18
Compton.....	62	166	85	160	18
Cookshire.....	60	166	85	160	18
St. Cyprien.....	132	166	85	160	18
Danville.....	98	250	28	240	27
Dudswell.....	42	166	85	160	18
Dunham.....	71	333	68	320	33
Durham, No. 1.....	63	148	30	142	37
St. Eustache.....	124	250	28	240	27
Farnham, catholiques.....	146	222	46	213	56
Farnham, protestants.....	45	250	28	240	27
Freleighsburg.....	48	222	46	213	56
St. Colomb de Sillery.....	115	166	85	160	18
Ste. Foye.....	32	166	85	160	18
Gentilly.....	80	166	85	160	18
Granby.....	82	333	68	320	33
Georgeville.....	61	166	85	160	18
St. Grégoire.....	83	166	85	160	18
Huntingdon.....	105	370	75	355	92
St. Jean Dorchester, catholiques.....	220	333	68	320	33
St. Jean Dorchester, protestants.....	71	333	68	320	33
St. Jean Ile d'Orléans.....	31	166	85	160	18
Knowlton.....	78	333	68	320	33
Kamouraska.....	85	370	75	355	92
Laprairie.....	127	222	46	213	56
Lotbinière.....	19	148	30	142	37
L'Islet.....	92	250	28	240	27
Académie commerciale, Montréal.....	156	250	28	240	27
Montmagny.....	225	278	04	266	92
Ste. Marthe.....	69	166	85	160	18
Missisquoi.....	56	255	96	245	68
Pointe-aux-Trembles, Hochelaga.....	75	333	68	320	33
Phillipsburg.....	46	85	56	160	18
Sherbrooke.....	74	370	75	355	92
Sorel, catholiques.....	256	333	68	320	33
Sorel, protestants.....	36	148	30	142	37
Stanbridge.....	133	250	28	240	27
Shefford.....	73	333	68	320	33
Stanstead.....	190	583	92	560	56
St. Timothée.....	100	148	30	142	37
Trois-Rivières, catholiques.....	50	333	68	320	33
Trois-Rivières, protestants.....	18	223	40	214	46
Vaudreuil.....	84	166	85	160	18
Yamachiche.....	135	250	28	240	27
Académie commerciale et littéraire, Québec.....	60	166	85	160	18
St. André d'Argenteuil.....	80	97	50	93	60
Roxton ..	70	146	25	140	40
				14072	49

LISTE No. 5.—ACADEMIES DE FILLES.

NOM DE L'INSTITUTION.	No. d'élèves.	Subvention annuelle	
		pour 1861.	pour 1862.
		\$ cts.	\$ cts.
Ste. Anne-de-la-Pérade.....	156	148 30	142 37
St. Ambroise de Kildare.....	110	97 50	93 60
L'Assomption.....	160	148 30	142 37
St. Aimé.....	49	125 11	120 10
Baie St. Paul.....	18	125 11	120 10
Belœil.....	110	97 50	93 60
Boucherville.....	80	97 50	93 60
Les Cèdres.....	67	97 50	93 60
Chambly.....	120	166 85	160 18
St. Césaire.....	172	139 04	133 48
Ste. Croix.....	72	166 85	160 18
Cowansville.....	48	166 85	160 18
St. Charles, Industrie.....	272	222 46	213 56
Châteauguay.....	109	97 50	93 60
St. Clément.....	242	166 85	160 18
St. Cyprien.....	166	97 50	93 60
St. Denis.....	130	97 50	93 60
Ste. Elizabeth.....	135	222 46	213 56
St. Eustache.....	97	100 12	96 11
St. Grégoire.....	202	250 28	240 27
Ste. Geneviève.....	79	97 50	93 60
St. Henri-de-Mascouche.....	104	97 50	93 60
St. Hilaire.....	83	97 50	93 60
St. Ingues.....	90	333 68	320 33
St. Hyacinthe, Sœurs de la Charité.....	242	148 30	142 37
St. Hyacinthe, Sœurs de la Présentation.....	220	148 30	142 37
L'Islet.....	65	148 30	142 37
L'Île-Verte.....	134	146 25	140 40
St. Jean Dorchester.....	365	250 28	240 27
St. Jacques de l'Achigan.....	171	222 46	213 56
St. Joseph de Lévis.....	252	333 68	320 33
Kacouna.....	100	185 38	177 97
Kamouraska.....	119	166 85	160 18
Laprairie.....	133	97 50	93 60
Longueuil.....	351	333 68	320 33
St. Lin.....	153	97 50	93 60
St. Laurent.....	144	222 46	213 56
Longue-Pointe.....	50	166 85	160 18
Montréal, pension de 12 sourdes-muettes.....	54	468 00	449 28
Ste. Marie-de-Monnoir.....	140	166 85	160 18
St. Marie de la Beauce.....	108	185 38	177 97
St. Martin.....	85	97 50	93 60
St. Michel de Bellechasse.....	72	250 28	240 27
St. Nicolas.....	40	97 50	93 60
St. Paul de l'Industrie.....	72	97 50	93 60
Pointe-Claire.....	52	97 50	93 60
Pointe-aux-Trembles, Hochelaga.....	120	222 46	213 56
Pointe-aux-Trembles, Portneuf.....	127	222 46	213 56
Rivière-Ouelle.....	96	191 35	183 69
Rimonski.....	109	250 28	240 27
Ste. Scholastique.....	150	111 23	106 78
Sherbrooke.....	143	333 68	320 33
Sorel.....	381	222 46	213 56
Ste. Thérèse.....	143	97 50	93 60
St. Thomas-de-Pierreville.....	70	166 85	160 18
St. Thimothée.....	120	148 30	142 37
St. Thomas de Montmagny.....	192	250 28	240 27
Varenes.....	64	186 23	178 78
Yamachiche.....	80	166 85	160 18
St. Benoit.....	94	166 85	160 18
Waterloo.....	41	97 50	93 60
Trois-Rivières.....	222	250 28	240 27
Ste. Famille.....	72	214 35	205 77
Terrebonne.....	144	97 50	93 60
Trois-Pistoles, No. 1.....	61	146 25	140 40
Vaudreuil.....	103	97 50	93 60
Total.....			10776 71

LISTE No. 6.—ÉCOLES MODÈLES.—*Suite.*

NOM DE L'INSTITUTION.	No. d'élèves.	Subvention annuelle pour 1861.		Subvention annuelle pour 1862.	
		\$	cts.	\$	cts.
St. Andrew's School, Québec	71	560	88	538	44
British and Canadian School Society, Montréal	120	741	49	711	83
Colonial Church and School Society, Sherbrooke	120	185	38	177	96
British and Canadian School Society, Québec	202	811	69	779	22
National School, Québec	160	411	94	395	46
Pointe St. Charles, Montréal	118	274	23	263	28
Société d'éducation, Québec	515	1038	09	996	57
Société d'éducation, Trois-Rivières	290	558	70	536	35
Free School in connection with the American Presbyterian School Society, Montréal	140	370	75	355	92
Colonial, Church and School Society, Montréal	1238	741	49	711	83
Lorette, école de filles		139	05	133	49
Lorette, école de garçons		139	05	133	49
Stanford	36	58	60	56	16
St. François, école sauvage	20	185	38	177	96
Québec, Basse-Ville, Infant School		185	38	177	96
St. Jacques, Montréal.....	609	926	87	889	80
Les commissaires catholiques de Québec	565	370	75	355	92
Deschambault.....	56	166	85	160	17
St. Constant.....	108	125	11	120	11
St. Jacques-le-Mineur.....	150	125	11	120	11
Pointe-Claire	45	166	85	160	17
Lachine	115	78	00	74	88
Cote-des-Neiges.....	77	78	00	74	88
St. Antoine de Tilly.....	40	78	00	74	88
St. Edouard de Napierville.....	110	78	00	74	88
Ste. Philomène.....	93	78	00	74	88
St. François du Lac.....	110	78	00	74	88
Laprairie.....	64	78	00	74	88
Lacolle.....		78	00	74	88
Coteau St. Louis.....	90	78	00	74	88
Rivière-du-Loup.....	76	78	00	74	88
Ste. Anne-de-la-Pérade.....	94	78	00	74	88
St. Romuald de Lévis.....	120	78	00	74	88
St. Charles, St. Hyacinthe.....	128	78	00	74	88
St. Grégoire.....	60	78	00	74	88
St. Henri, Hochelaga.....	135	78	00	74	88
Beaumont.....	90	78	00	74	88
St. André, Kamouraska.....	64	78	00	74	88
Ste. Anne-des-Plaines.....	97	78	00	74	88
St. Césaire.....	155	73	00	74	88
St. Joachim, Deux-Montagnes.....	135	78	00	74	88
Boucherville.....	115	78	00	74	88
Lachine, diss.....	60	78	00	74	88
Malbaie.....	54	78	00	74	88
St. Hermas	88	78	00	74	88
Ste. Rose.....	100	78	00	74	88
St. Denis, Kamouraska.....	96	78	00	74	88
St. Hyacinthe.....	271	78	00	74	88
Chicoutimi.....	135	78	00	143	15
St. Sévère.....	72	78	00	74	88
St. Pierre, Rivière du Sud.....	29	78	00	74	88
Bury.....	62	78	00	74	88
Châteauguay.....	66	78	00	74	88
St. Hilaire.....	54	78	00	74	88
Ste. Scholastique.....	72	78	00	74	88
St. Joseph de Lévis.....	180	78	00	74	88
St. Michel Archange.....	104	78	00	74	88
St. Jean-des-Chaillons.....	46	78	00	74	88
St. Gervais.....	36	78	00	74	88
St. Nicolas, Lévis.....	28	78	00	74	88
St. Isidore.....	72	78	00	74	88
St. Henri de Lauzon.....	64	78	00	74	88
Grande-Baie.....	84	78	00	74	88
Sommeret.....	42	166	85	160	07
Sto. Geneviève de Batiscan.....	91	78	00	74	88

LISTE No. 6. — ECOLES MODELES. — (Suite.)

NOM DE L'INSTITUTION.	No. d'élèves.	Subvention annuelle pour 1861.	Subvention annuelle pour 1862.
St. Valentin.....	74	58 50	56 16
St. Vincent-de-Paul.....	41	58 50	56 16
Ste. Martine.....	131	58 50	56 16
Bécancour.....	50	58 50	56 16
St. Hubert.....	63	58 50	56 16
St. Jérôme.....	45	58 50	56 16
Ste. Gertrude.....	33	78 00	74 88
St. Charles, Bellechasse.....	101	78 00	74 88
St. George de Cacouna.....	111	58 50	56 16
Pointe-aux-Trembles, Portneuf.....	65	78 00	74 88
Ste. Cécile, Beauharnois.....	107	78 00	74 88
Eboulements.....	70	78 00	74 88
Ecole Modèle Prot., rue Panet, Montréal.....	243	78 00	74 88
St. Pierre-les-Becquets.....	80	58 50	56 16
St. Laurent, Montmorency.....	92	78 00	74 88
Rawdon.....	70	78 00	74 88
St. Gervais, (couvent).....	70	78 00	74 88
Notre-Dame-de-la-Victoire, Lévis.....	180	78 00	74 88
Rigaud, (couvent).....	120	78 00	74 88
St. Vincent-de-Paul, Sœurs de Charité.....	120	78 00	74 88
Ecole de la Visitation, faubourg Québec, Montréal.....	800	78 00	74 88
St. Jean-Port-Joly, école de filles.....	24	78 00	74 88
Lacolle, diss.....	96	78 00	74 88
Ste. Anne, No. 2, Kamouraska.....	110	58 50	56 16
Melbourne, académie de filles.....	.....	78 00	74 88
Ecole Allemande Prot. de Montréal.....	67	58 50	56 16
Pointe-du-Lac.....	84	78 00	74 88
Cap-Rouge.....	100	78 00	74 88
St. Edouard, Témiscouata, école de filles.....	117	78 00	74 88
Château-Richer.....	48	78 00	74 88
Lothinière.....	35	73 00	74 88
Rivière-Ouelle.....	37	78 00	74 88
St. Narcisse.....	80	78 00	74 88
St. Paschal.....	90	78 00	74 88
Ste. Famille, Isle d'Orléans.....	53	78 00	74 88
Ste. Foye.....	104	78 00	74 88
St. Stanislas.....	95	78 00	74 88
Leeds.....	48	78 90	74 88
St. Henri-de-Mascouche.....	24	78 00	74 88
Ecureuils.....	118	58 50	56 16
St. Jean-Chrysostôme, No. 2.....	132	58 50	56 16
Rivière-des-Prairies.....	25	58 50	56 16
St. Louis-de-Gonzague.....	128	58 50	56 16
St. Léon.....	82	58 50	56 16
St. Aimé.....	147	78 00	74 88
Ecole catholique de St. Patrice, Pointe St. Charles, Montréal.....	65	78 00	74 88
Faubourg St. Jean, Québec.....	93	78 00	74 88
St. André Avellin.....	82	.....	74 88
St. Alexandre, Iberville.....	52	.....	74 88
L'Acadie.....	130	.....	74 88
Ste. Claire, Dorchester.....	108	.....	74 88
St. Charles, Bellechasse.....	70	.....	74 88
Cap St. Ignace, Montmagny.....	90	.....	74 88
St. Anselme, Dorchester.....	106	.....	74 88
Escoumains.....	40	.....	74 88
St. Edouard, Témiscouata, garçons.....	87	.....	74 88
St. Frédéric, Drummond.....	61	.....	74 88
Iberville.....	170	.....	74 88
St. Irénée.....	68	.....	74 88
St. Philippe.....	72	78 00	74 88
St. Calixte de Sommerset, (couvent).....	120	.....	74 88
St. Sauveur, Québec.....	78	.....	74 88
St. Roch de L'Achigan.....	80	.....	74 88
Total.....	.....	.....	15,842 02

TABLEAU de la distribution de la subvention supplémentaire aux municipalités pauvres, pour 1862.

Comtés.	Municipalités.	Motifs qui ont porté à accorder la subvention supplémentaire et qui en ont déterminé le montant.	Subvention annuelle ordinaire.		Cotisation prélevée.	Subvention supplémentaire demandée.		Subvention supplémentaire accordée.
			\$	cts.		\$	cts.	
Argenteuil	Township Morin	Etablissement nouveau et pauvre. A bâti une maison d'école.	51	32	110	00	30	00
	do	do do do	63	54	165	46	34	00
	do	Population dispersée et pauvre. Réparation à la maison d'école, \$204.	89	66	280	00	34	00
	do	Etablissement nouveau et pauvre	16	11	56	00	30	00
	do	do do do	84	90	296	00	60	00
	do	do do do	88	98	120	00	50	00
	do	do do do	21	36	68	00	80	00
	do	do do do	55	28	76	60	80	00
	do	do do do	150	46	200	00	80	00
	do	do do do	37	30	76	00	34	00
Bonaventure	do	do do do	20	58	76	80	30	00
	do	do do do	43	82	160	00	60	00
	do	Sont très-pauvres et peu nombreux. Ont bâti une maison d'école	92	30	200	00	80	00
	do	Pauvre et soutient quatre écoles.	89	52	112	00	120	00
	do	do et a besoin de bâtir une maison d'école	130	58	160	00	80	00
	do	do et soutient trois écoles.	84	18	250	00	80	00
	do	do do quatre do	93	94	164	00	50	00
	do	do do do et a deux maisons à bâtir	170	70	179	00	80	90
	do	do do do	50	00	300	00	60	00
	do	do do do	90	44	100	00	60	00
Bellechasse	do	Sont très-pauvres et incapables de payer une contribution	109	58	282	00	80	00
	do	Etablissement tout nouveau et pauvre.	97	78	237	88	60	00
	do	Nouveau et pauvre. Soutient quatre écoles.	76	54	96	00	40	00
	do	do do do	93	72	200	00	40	00
	do	do do do	141	08	240	00	40	00
	do	do do do	44	54	78	00	49	64
	do	do do do	99	48	183	00	40	00
	do	do do do	108	86	212	99	60	00
	do	do do do	105	24	107	74	80	00
	do	do do do	71	48	288	00	80	00
Brome	do	Très-pauvres et soutiennent trois écoles	92	26	300	00	80	00
	do	Nouveau et pauvre. Soutient trois écoles						
Chicoutimi								

TABLEAU de la distribution de la subvention supplémentaire aux municipalités pauvres, etc.—Suite.

Comtés.	Municipalités.	Motifs qui ont porté à accorder la subvention supplémentaire et qui en ont déterminé le montant.	Subvention annuelle ordinaire.	Cotisation prélevée.	Subvention supplémentaire demandée.	Subvention supplémentaire accordée.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Chicotini	Harvey	Nouveau et pauvre. A réparé ses maisons d'école.	43 40	130 00	40 00	30 00
do	Anse St. Jean	Nouveau et très-pauvre.	39 34	40 00	40 00	30 00
do	St. Joseph	do do Soutient 2 écoles.	69 04	160 00	60 00	30 00
do	Grande-Baie	do do do 4 do	147 86	167 87	100 00	30 00
do	Ouinichouan	do do do 2 do	45 58	200 00	60 00	40 00
do	Chicotini, village	A fait de grands efforts et a bâti 1 maison, valeur: \$1600.	90 66	542 00	200 00	40 00
do	Bagotville, village	Nouvellement érigé et a établi une école modèle.	48 62	109 66	60 00	28 00
do	Beauport	Pauvre et soutient six écoles.	149 80	660 00	30 00	30 00
do	Hébertville	Nouveau et pauvre. Soutient 3 écoles et a bâti 2 maisons.	132 00	132 00	120 00	30 00
Compton	St. Romain, Wislow	Nouveau et pauvre et fait de grands sacrifices.	104 46	360 00	40 00	30 00
do	Westbury	do do Soutient 3 écoles.	33 58	202 84	40 00	30 00
do	Clifton	do do do 5 do	61 50	140 00	50 00	30 00
do	Whitton, Marston et					
do	Hampden	do do do 3 do	57 88	154 00	40 00	30 00
do	Newport et Auckland	do do do 4 do	45 56	292 00	40 00	30 00
do	Horeford	do do do 6 do	41 38	136 00	60 00	30 00
ChAMPLAIN	Batiscan	Pauvre et soutient 4 écoles.	121 64	168 24	40 00	25 00
do	Mont-Carmel	Nouvellement érigé et pauvre.	55 82	213 00	80 00	28 00
do	St. Prosper	Pauvre et soutient 3 écoles.	116 22	116 22	80 00	28 00
do	St. Narcisse	do do do	110 66	175 80	80 00	28 00
do	St. Maurice (diss.)	Peu nombreux. Ont bâti 1 maison d'école.	14 36	48 00	80 00	18 00
do	Sotrington	Nouveau et très-pauvre.	61 04	7 00	40 00	28 00
do	St. Irénée	Pauvre et soutient 3 écoles.	112 82	280 00	65 00	28 00
do	St. Urbain	do do do	86 02	143 50	50 00	28 00
do	St. Agnes	do do 4 do	149 68	265 00	80 00	28 00
do	Petite-Rivière	do do 2 do	82 30	92 00	80 00	28 00
do	St. Fidèle	do do 3 do	94 52	180 00	60 00	25 00
do	De Sales	Etablissement tout nouveau et pauvre.	45 00	45 00	40 00	30 00
do	Ile-aux-Coudres	Peu nombreux et soutient 3 écoles.	79 14	160 00	50 00	25 00
do	St. Placide	Tout nouvellement érigé.	19 00	100 00	40 00	25 00
do	Ormstown (diss.)	Sont dispersés et pauvres.	101 30	90 00	20 00	20 00
Châteauguay	St. Colombar	Pauvre et soutient 3 écoles. A bâti 1 maison.	167 20	333 60	120 00	30 00
do	St. Placide	do do 5 écoles, une modèle.	83 28	187 20	50 00	30 00
do	St. Canut	do do 3 do	182 24	358 48	50 00	30 00
Dorchester	St. Edouard	Pauvre et bâti une grande maison pour 2 écoles.		100 00	40 00	30 00

do	St. Malachie	do et soutient 3 écoles.	153 98	120 00	40 00	30 00
do	St. Germain	do do 5 do	177 84	297 00	80 00	30 00
Drummond	St. Frédéric	do do do A bâti 1 maison, \$200.	143 58	745 00	80 00	28 00
do	Durham No. 2	do do 3 do	90 43	97 00	80 00	30 00
do	Wickham	do do 5 do	97 78	535 70	80 00	30 00
do	Durham No. 1 (diss.)	do do do	20 00	90 00	100 00	20 00
do	Newport	do Population éparsée.	46 62	100 00	40 00	28 00
Gaspé	Pabos	Pauvre et ne dépendant presque de la pêche, qui a été mauvaise.	347 22	347 22	80 00	28 00
do	Baie Nord de Gaspé	do do	85 74	80 00	48 00	28 00
do	Grande-Grave	Peu nombreux et pauvre.	79 90	125 35	60 00	30 00
do	Percé	do do do	307 60	832 00	120 00	25 00
do	York et Haldimand	Fait de grands sacrifices et soutient 6 écoles. A 3 maisons à bâtir.	32 34	111 00	28 00	28 00
do	Cap-Désespoir	Pauvre et peu nombreux.	58 78	220 00	200 00	28 00
do	Monts-Louis	Nouvellement érigé; démembrement de Percé.	22 62	99 00	16 00	28 00
do	Grande-Rivière	Pauvre et peu nombreux. Soutient 2 écoles; a bâti 2 maisons.	90 95	820 00	30 00	28 00
do	Rivière-au-Renard	do do do Montre le plus grand zèle et a de bonnes écoles.	100 84	128 00	60 00	28 00
do	Ile Bonaventure	Pauvre et soutient 2 écoles.	20 30	88 66	20 00	20 00
do	Coteau St. Louis (diss.)	Pauvre, isolée et peu peuplée.	44 00	163 00	130 00	20 00
do	Huntingdon	Sont très-pauvres.	40 00	90 00	60 00	30 00
do	St. Aubert	Municipalité nouvelle et pauvre. Soutient 5 écoles.	149 86	232 00	80 00	28 00
do	St. Béatrix	Tout nouvellement érigé.	35 00	89 00	40 00	16 00
do	St. Ambroise (diss.)	Sont peu nombreux, dispersés et pauvres.	67 60	94 57	40 00	30 00
do	Mont-Carmel	Pauvre et soutient 3 écoles.	143 58	200 00	50 00	30 00
do	St. Hébéne	do do 5 do A réparé une maison.	88 60	172 00	50 00	30 00
do	St. Onésime	Pauvre et nouveau. Soutient 4 écoles.	116 14	240 00	160 00	30 00
do	St. Flavien	Faits les plus grands efforts pour soutenir de bonnes écoles.	115 88	218 00	40 00	30 00
do	St. Gilles	do do do Soutient 4 écoles.	136 00	136 00	30 00	25 00
do	St. Agapt	do do do do 3 do	48 00	48 00	20 00	30 00
do	St. Lambert	do do do Tout récemment érigé.	186 08	256 00	200 00	30 00
do	Etochemin, village	A fait de grandes réparations à sa maison d'école. Tient 1 école sur un grand pied.	90 66	273 00	100 00	30 00
do	Berthier	Soutient 3 écoles.	138 04	183 00	80 00	25 00
do	Ile-aux-Grues	do do 2 do	68 28	93 51	80 00	25 00
do	Lava	do do do	69 76	72 00	50 00	30 00
do	St. Féréol	Très-pauvre. Soutient 2 écoles.	158 04	238 00	110 00	25 00
do	St. Julie	do Va bâtir 1 maison d'école.	48 00	73 00	40 00	30 00
do	Inverness (diss.)	Nouveau et soutient 4 écoles. A bâti 2 maisons.	120 10	191 00	60 00	25 00
do	St. Paulin	do do 3 do do 1 do \$240.	159 62	202 75	80 00	30 00
do	St. Didace	do do 5 do La récolte a péri par la gelée.	103 90	144 00	70 00	25 00
do	Chertsey	do et très-pauvre.	160 64	250 00	40 00	20 00
do	St. Gertrude	do Soutient 6 écoles.	61 50	76 60	40 00	30 00
do	St. Monique No. 2	Peu nombreux et pauvre.	113 62	269 23	235 00	30 00
do	Eardley	Pauvre, population éparsée. Soutient 4 écoles.	32 92	298 00	40 00	30 00
do	Low	do do do 3 do	43 98	43 98	40 00	30 00
do	Shoen	do do do	87 50	132 00	80 00	50 00
do	Cap-Rongé	Pauvre. Ont à payer un jugement de \$74.				

TABLEAU de la distribution de la subvention supplémentaire aux municipalités pauvres, etc.—(Suite.)

Comtés.	Municipalités.	Motifs qui ont porté à accorder la subvention supplémentaire et qui en ont déterminé le montant.	Subvention annuelle ordinaire.	Cotisation prélevée.	Subvention supplémentaire demandée.	Subvention supplémentaire accordée.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Québec	St. Dunstan (Mss.)	Pauvre et nouveau.	57 08	60 00	25 00	25 00
Rimouski	St. Simon	do Soutient 6 écoles.	136 46	294 00	40 00	28 00
do	Métis	do et peu peuplés.	57 08	113 69	40 00	28 00
do	St. Octave	do Soutient 3 écoles et a bâti 2 maisons.	130 32	344 00	50 00	28 00
do	St. Fabien	do do 4 do	147 98	251 30	40 00	28 00
do	Manitowish	do et nouveau. Va bâtir 2 maisons.	139 62	142 00	60 00	28 00
do	St. Marcel	do Pour aider à bâtir 1 maison dans un arrondissement très-pauvre.	137 14	312 00	40 00	28 00
Richelieu	St. George (Windsor)	do Nouveau et pauvre. A bâti 2 maisons et se propose d'en bâtir une 3e.	70 10	323 00	40 00	20 00
Richmond	Cleveland (diss.)	do Peu peuplés; population épars.	31 10	176 00	80 00	25 00
do	St. Séveré	do Pauvre et soutient 4 bonnes écoles.	105 82	152 00	28 00	28 00
do	St. Valérien	do do 3 écoles.	114 18	107 40	80 00	28 00
do	Shaoumigan	do Nouveau et pauvre. Soutient 3 écoles.	116 34	90 00	80 00	28 00
do	Escoumains	do Pauvre et soutient 2 bonnes écoles.	51 78	28 00	60 00	28 00
do	Tadoussac	do Nouveau et pauvre.	73 14	250 00	40 00	30 00
do	Barford	do Peu peuplés et soutient 5 écoles. Bâtit plusieurs maisons d'école.	55 96	120 00	100 00	15 00
do	Hadley (diss.)	do Sont dispersés et pauvres.	27 58	100 00	40 00	30 00
do	Abercrombie	do Nouveau et très-pauvre. Population épars.	100 72	200 00	60 00	30 00
do	St. Jérôme No. 4	do A une somme considérable à payer pour un jugement.	101 06	187 80	80 00	30 00
do	St. Antoine	do Nouveau et pauvre. Soutient 3 écoles, bâtit 2 maisons.	157 52	195 00	100 00	30 00
do	St. Jérôme No. 4	do do do 4 do	70 10	120 00	40 00	30 00
do	St. Eloi	do Notre Dame-du-Portage et soutient 6 écoles, a bâti 1 maison.	91 46	424 00	50 00	30 00
do	St. Modeste	do do do 2 do va bâtir 1 do	173 32	308 34	50 00	30 00
do	Wotton	do et pauvre. Soutient 4 écoles.	54 94	150 00	80 00	30 00
do	St. Camille	do do do 7 do A bâti 1 maison.	68 96	75 00	80 00	30 00
do	Ham-Nord	do do do Construct 3 maisons.	144 36	275 00	40 00	29 67
do	St. Zéphirin	do do do 2 do				
Yamaska		do Soutient 5 écoles.				
		Total				4016 67

LISTE des pensions accordées pour 1861, aux instituteurs retirés de l'enseignement.

	\$ cts.		\$ cts.
Adèle Bouchard.....	21 39	Daniel Watters.....	11 00
Pierre Boucher.....	19 25	Démérise Raymond.....	9 16
J. Beers.....	13 75	Isidore Manseau.....	14 66
Alexis Bouchard.....	11 91	Anna Recco.....	9 16
Jos. Belleau.....	16 81	Elisabeth Gagné.....	16 50
Melle. J. B. Blanchard.....	16 50	Hedwidge Dupont.....	16 50
Louis Bolduc.....	13 75	Madame veuve Dastou.....	3 66
H. P. Bernard.....	7 33	Marguerite Young.....	7 33
Madame Louise Bérubé.....	11 91	Flore Pelletier.....	12 83
Melle. E. Brown.....	15 95	Adèle Rivard.....	9 16
Melle. G. P. Bélaire.....	15 72	Thersile Pothier.....	7 33
Andrew Clarke.....	15 58	André Gagnon.....	11 00
Melle. Esther Clément.....	13 75	J. C. Pacaud.....	18 33
Arch. Campbell.....	7 33	Marguerite Dupuis.....	11 00
Madame. C. Chèvrefils.....	7 33	Reine Beaubien.....	5 59
E. Dillon.....	12 83	Wm. Holby.....	5 50
Marguerite Dorion.....	16 81	Melle. H. E. Roy.....	5 50
Robt. Dupont.....	18 33	Caroline Rankin.....	18 33
Madame Geneviève Fluette.....	16 57	Melle. A. Butler.....	18 33
Melle. Julie Fournier.....	16 81	Melle. Z. Lalonde.....	18 33
P. J. Gabion.....	8 46	Maurice Racicot.....	18 33
Melle. A. Gilman.....	16 50	Melle. M. Fournier.....	18 33
P. Guay.....	9 16	John Hughes.....	18 33
John Halpin.....	9 16	F. Renaud.....	16 50
J. B. Langlade.....	13 50	Melle. A. Casault.....	18 33
Madame E. Landry.....	15 79	Melle. F. Sénéchal.....	18 33
L. Lacasse.....	7 33	Melle. Elisabeth Pâquet.....	18 33
J. B. Leclair.....	10 47	Joseph Gagnon.....	18 33
P. J. Mathon.....	8 25	Adam Ross.....	11 00
F. X. Morris.....	15 58	Claire Watters.....	7 33
L. De Montigny.....	7 33	Marie Lamontagne.....	12 83
L. T. St. Michel.....	15 90	Elisa Robin.....	18 33
Melle. J. Malherbe.....	17 11	John McManus.....	18 33
Melle. C. Michaud.....	15 48	Melle. M. Sénéchal.....	14 66
Mde. Clarke.....	15 42	Louis Boucher.....	18 33
J. R. Maigrette.....	11 00	Ursule Bouffard.....	21 39
Melle. V. Pélerin.....	15 72	Virginie Buteau.....	21 39
Melle. O. Richard.....	16 80	Wm. Colgan.....	21 39
E. Soucy.....	8 25	Charles Dolbigny.....	21 39
J. De Tonnancour.....	8 46	Louise Demers.....	21 39
J. L. Wolfe.....	14 66	Clémence Frégeau.....	21 39
Joseph Proulx.....	15 48	E. Lajeunesse.....	14 25
Geo. Gray.....	16 50	Hannah Mitchell.....	21 39
Melle. C. Badeaux.....	8 25	Walter McVicar.....	21 39
John Caffery.....	7 33	F. X. Montmarquet.....	21 39
Olivier Aubry.....	17 41	Robt. Morrow.....	21 39
Madame Vict. Denault.....	5 50	Mathew O'Meara.....	15 90
Melle. Z. L. Desrochers.....	17 41	Madame C. Dion.....	21 39
Joseph Bussière.....	16 50	Madame F. X. Montmarquet.....	21 39
L. M. Bertrand.....	16 50	Pierre Rouleau.....	21 39
P. Bouchard.....	16 50	Césarée Richard.....	21 39
Wm. Cunningham.....	16 50	Alexis Soulard.....	21 39
Marie Anne Courteau.....	5 50	Wm. Millar.....	21 39
Melle. Denise Dégagné.....	12 83	Peter Scannell.....	21 39
James Duffy.....	5 50	Lucile Toussaint.....	21 39
J. B. Fortin.....	5 50	Germain Tremblay.....	21 39
H. Guyon.....	16 50	Dadame veuve Thibault.....	15 90
M. A. Greensil.....	15 58	Madame veuve Decelles.....	12 83
J. B. Goudrault.....	16 50	A. X. Beauchemin.....	14 25
F. Journaux.....	11 00	Marie Carpentier.....	12 22
E. Lortie.....	14 66	L. L. Desaulniers.....	19 55
Lydia McElkins.....	12 83	P. Aug. Drolet.....	21 39
Jon. Martin.....	15 58	L. Aug. Desrochers.....	21 39
F. Maindelle.....	11 00	Mathilde Dupéré.....	23 22
Marie Anne Pinard.....	16 50	Henry Dawson.....	17 72
J. B. Phillinger.....	16 50	Hélène Létourneau.....	17 72
Henriette Rhéaume.....	11 00	Louise Liévain.....	21 39
Henriette Ste. Marie.....	11 00	Eléonore Létourneau.....	21 39
Geneviève Dupont.....	5 50	Catherino Lamb.....	23 22
F. X. Allard.....	16 50	Mélanie Michaud.....	12 22

LISTE des pensions accordées pour 1861, etc.—(Suite.)

	\$	cts.		\$	cts.
J. Mathon.....	21	39	Jean Marie Annette.....	9	16
A. P. O'Donnell.....	21	39	Victoire Bérubé.....	9	16
Apolline Proulx.....	17	72	Pierre Brisset.....	9	16
C. H. Paquin.....	23	22	J. B. E. Chamberland.....	23	83
James Ryan.....	19	55	Antoine Z. Gouin.....	9	16
Thomas Strong.....	17	72	Pierre Bélanger.....	9	16
Adélaïde Talon.....	23	22	Jeremiah O'Shea.....	23	83
Marie Anne Thibault.....	23	22	Rodolphe Puize.....	9	16
Louis Pantaléon Resch.....	23	22	Thos. McLaughlin.....	23	83
Wm. Wilson.....	22	00			
Jeffery O'Donohoe.....	16	50	Total.....	2454	26
Henriette Ansbrow Ennis.....	9	16			

ETAT de la dépense pour l'impression des journaux d'éducation pour 1861.

1862.			\$ cts.	\$ cts.
		Montant du découvert au 31 décembre 1861.....	1918 98	
Janvier	10.....	Eusèbe Senécal, journal anglais.....	156 00	
do	29.....	do do français.....	252 00	
Février	10.....	do do anglais.....	78 00	
do	22.....	do do français.....	124 00	
Mars	10.....	do do anglais.....	78 00	
do	13.....	Traite du gouvernement.....		1800 00
do	23.....	Eusèbe Senécal, journal français.....	248 00	
Avril	10.....	do do anglais.....	78 00	
do	10.....	Beauchemin et Payette, reliure.....	85 50	
do	29.....	Eusèbe Senécal, journal français.....	124 00	
Mai	10.....	do do anglais.....	117 00	
do	31.....	do do français.....	124 00	
Juin	17.....	do do anglais.....	78 00	
Juillet	12.....	do do français.....	124 00	
do	24.....	do do anglais.....	117 00	
Août	11.....	do do français.....	186 00	
do	30.....	do do anglais.....	78 00	
Septembre	20.....	do do français.....	186 00	
Octobre	1.....	do do anglais.....	78 00	
do	17.....	do do français.....	124 00	
do	23.....	do do anglais.....	78 00	
Novembre	19.....	do do français.....	124 00	
Décembre	5.....	do do anglais.....	78 00	
do	24.....	do do français.....	124 00	
		Recettes provenant d'abonnements, etc.....		1179 54
		Montant du découvert au 1er janvier 1863.....		1778 94
			4758 48	4758 48

ETAT des recettes et dépenses des écoles normales pour l'année 1862.

E C O L E N O R M A L E		
J A C Q U E S C A R T I E R.		
<i>Balance rapportée</i>		2185 34
Dépense.....	11556 52	
Subvention du gouvernement		8936 00
Honoraires des élèves		931 06
Balance en main au 31 décembre 1862	495 88	
	12052 40	12052 40
M C G I L L.		
Balance en main au 31 décembre 1861		1897 84
Subvention du gouvernement.....		8532 00
Honoraires des élèves.....		2363 79
Dépense.....	11472 01	
Balance en main au 31 décembre 1862	1321 62	
	12793 63	12793 63
L A Y A L.		
Découvert au 31 décembre 1861.....	2586 50	
Dépense.....	13860 00	
Subvention du gouvernement.....		8532 00
Honoraires des élèves.....		4590 26
Découvert au 31 décembre 1862.....		3324 24
	16446 50	16446 50

ETAT de la correspondance du département, du 1er janvier au 31 décembre 1861.

	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.	Total des lettres reçues et expédiées.
Lettres et documents reçus.	855	804	619	513	466	630	1232	760	458	766	480	630	8213	
Lettres et documents expédiés	920	677	450	602	622	786	880	770	500	598	370	707	7882	16095

NOTA.—Ce tableau a été omis dans le rapport de 1861.

ETAT de la correspondance du département, du 1er janvier au 31 décembre 1862.

	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Totaux.	Total des lettres reçues et expédiées.
Lettres et documents reçus.	623	780	709	560	510	700	1340	740	508	820	402	586	8273	
Lettres et documents expédiés	895	730	717	793	1172	1680	904	690	597	612	434	2714	11933	20216

TABLEAU des livres envoyés aux inspecteurs d'école

LIVRES DISTRIBUES PAR		Bibliothèque de la jeunesse chrétienne. Grand In-8.	Bouillet, dictionnaire d'histoire et de géographie.	Bouillet, dictionnaire des sciences et des lettres.	Bénard. Dictionnaire Classique.	L'Abbé Dauphin. De l'Éducation.	Fénelon. Education des Filles.	Overberg. Pédagogie.	Braun. Méthodologie.	Barrau. Lectures.	Manuel du Chrétien.	Les Servantes de Dieu en Canada.
1	Le surintendant.....	5	2	2	12	9	8	9	9	14	11	4
2	L'inspecteur Archambeault.....											
3	do Bruce.....											
4	do Bardy.....											
5	do Béland.....											
6	do Bourgeois.....											
7	do Boivin.....											
8	do Crépault.....											
9	do Caron.....											
10	do Dorval.....											
11	do Germain.....											
12	do Grondin.....											
13	do Hubert.....											
14	do Hume.....											
15	do Hubbard.....											
16	do Hamilton.....											
17	do Juneau.....											
18	do Leroux.....											
19	do Martin.....											
20	do Maurault.....											
21	do Mengher.....											
22	do Rév. Pless.....											
23	do Parmelec.....											
24	do Rouleau.....											
25	do Tanguay.....											
26	do Tremblay.....											
27	do Valade.....											
		5	2	2	12	9	8	9	9	14	11	4

pour être donnés en prix en 1862 et 1863.

Bibliothèque de la Jeunesse Chrétienne. Série, In-8.	Bibliothèque de la Jeunesse Chrétienne. Série, In-12.	Bibliothèque de l'Enfance. In-18.	Bibliothèque des Ecoles et des Familles. Série, In-12.	Fables de Lafontaine.	Abrégé de l'Histoire du Canada, par Garneau.	Abrégé de Géographie.	Grammaire de L'Homond.	Devoir du Chrétien.	Rameau.	Montréal et ses Monuments.	Le Prince de Galles.	Journal de l'Instruction Publique. Double.	Journal de l'Instruction Publique. Simple.	Lemoine. Ornithologie du Canada.	Chansonnier des Collèges.	Livres anglais pour catholiques seulement.
69	157	167	48	38												
10	14	150		4	22	12	6	12	9	10	34	11	17	19	20	
		12	6	7	12					10	12					
12	18	200		4	12	16	6	12		10	10					
6	12	200		5	25	10	6	10		10	10		6			
8	10	150		25	12	6	10				5		4			
4	24	130	24	6	10	4	4	6			8		6			
8	12	200		4	12	12	6	10			10		6			
8	12	140	10	6	12	6	6	6			8		6			
10	15	200	25	6	40	12	8	12			10	12				
8	20	200	6	10	14	12		12			8	13				
6	10	100		3	22	12	6	10			5	10				
10	12	160		4	24	12	6	10			6	6				
2	6	60		2	8			6			6	6				
2	4	20	10	2	12						6		4			
8	12	100		4	20	12	8	10			10	10		6		
8	20	200	18	15	10	4	10				10	10		5		
6	12	100		2	8	6	6	10			4					
6	12	200	24	4	12	6	6	6								
3	6	75		2	10	4	4	6								
6	10	130	24	6	12						6		6			
6	10	120		3	30	10	6	10			5	10				
8	18	200	24	6	16	8		10				6		4		
6	10	100		4	10	6	6	6			2					
20	36	200	50	12	20	12		16			10	24		20		
260	472	3514	269	144	403	198	100	200	9	98	227	11	84	19	20	

TABLEAU des livres envoyés aux Inspecteurs d'Ecole

LIVRES DILTRIBUES PAR		Sadler's Popular Library.	Canon Schmidt's Tales.	Four Catholiques et Protestants.	Natural School Books.	The Prince of Wales.	The Journal of Education.	Four Protéstants seulement.	Routledge's Series.	Nelson's Series.	Ticknor's Series.	Chambers' Series.	Carter's Series.	Radolph's Series.
1	Le Surintendant.....	62	118			22	7							
2	L'Inspecteur Archambeault.....	6	18		10	6								
3	do Bruce.....	16	100		50	36		10		12		10		
4	do Bardy.....	12	40		20	10						6		
5	do Béland.....									1				
6	do Bourgeois.....													
7	do Boivin.....	2	20		10	2								
8	do Crépault.....	6	30		20	10				1			1	
9	do Caron.....	8	48		10	2								
10	do Dorval.....				20	10								6
11	do Germain.....													
12	do Grondin.....	6	50		10			5						3
13	do Hubert.....	3	12		10	3						6		
14	do Hume.....	10	36		20	10		6				4		
15	do Hubbard.....				100	50		10	6	10	24	12		
16	do Hamilton.....				40	10		10	10		10	5	6	
17	do Juneau.....	6	24		20	6						4		
18	do Leroux.....													
19	do Martin.....	2	10											
20	do Maurault.....	2	10			8								
21	do Meagher.....	10	30		50	6		6	6			6	6	
22	do Rév. Plees.....				10	6		6	3	3		6	6	
23	do Parmelee.....	6	14		150	50		10	2	11	26	6	2	
24	do Rouleau.....				10	16								
25	do Tanguay.....	6	24		10	3								
26	do Tremblay.....				30	2		2	2				6	
27	do Valade.....	12	60		20	12		1	3			2		
		175	644		610	284	7		66	33	36	62	71	30

pour être donnés en prix en 1862 et 1863.

Hogg's Series.	Harpers Series.	Appleton's Series.	Danton's Series.	Crosby's Series.	Society for Promoting Christian Knowledge.	Dean's Series.	Griffith's Series.	Blackwoods' Series.	Carleton's Series.	Simpson's Series.	The Childs Books of Nature.	Other Books.	Total des livres français.	Total des livres anglais pour catholiques seulement.	Total des livres anglais pour catholiques et protestants.	Total des livres anglais pour protestants seulement.	Grand total des livres français et anglais.
											9	12	694	180	29	21	924
10		4		23	53	5					10	12	250	24	16	10	300
6		6											49	116	86	149	400
													300	52	30	18	400
													300				300
													230				230
													226	22	12		260
				1								1	280	36	30	4	350
													220	56	12	12	300
					12								350		30	20	400
				3		3						8	300				300
													184	56	10	12	262
2												2	250	15	13	12	290
6													100	46	30	24	200
4											10		60		150	190	400
12	12	6	1	12	50						20	15	60		50	150	200
18			8	6	34	10	5				12	16			50	150	200
		4	4										200	30	26	12	268
													300				300
													150	12			162
													280	12	8		300
													110	40	56	30	236
6												2	8		16	72	88
6	6			10	10	3				3		20	2	200	200	130	550
13		4		10	22			2					210	20	20		230
													7	300	30	13	7
													150		32	18	200
6											2	6	420	72	32	26	550
3		1	2	3													
95	22	25	12	67	181	21	5	4	3	3	93	88	6113	819	901	917	8750

TABLEAU C, (*)

CONTENANT la statistique des écoles catholiques des cités de Québec et de Montréal.

No. 1.

TABLEAU DES ÉCOLES CATHOLIQUES DE LA CITÉ DE QUÉBEC POUR 1862.

Urulines de Québec.	287
Écoles des Frères de la doctrine chrétienne.	2088
Soeurs du Bon Pasteur.	365
Soeurs de charité.	818
Hôpital-général.	96
Congrégation de Notre-Dame à St. Roch.	887
Congrégation de Notre-Dame à St. Sauveur.	300
Académies et autres écoles indépendantes.	1854
Séminaire de Québec.	377
Université-Laval.	117
École de théologie ou grand séminaire.	42
École normale Laval, élèves-maîtres.	39
Élèves-institutrices.	52
École modèles annexes de l'école normale Laval, garçons.	137
Filles.	175
TOTAL.	7634

No. 2.

TABLEAU DES ÉCOLES CATHOLIQUES DE MONTRÉAL POUR 1862.

École des sourdes-muettes.	54
Le petit séminaire de Montréal, (prêtres de St. Sulpice.)	184
Étudiants en théologie, (prêtres de St. Sulpice.)	50
Collège St. Marie, R. R. Pères Jésuites.	225
Écoles des Frères de la doctrine chrétienne.	4165
Écoles des soeurs de la congrégation de Notre-Dame.	3823
École des orphelins et orphelines de l'hôpital-général (soeurs grises.)	40
Écoles des soeurs de la providence.	391
La maîtrise.	100
Salles d'asiles (soeurs grises.)	630
Écoles indépendantes irlandaises.	489
Autres écoles et académies.	1007
École normale Jacques-Cartier.	41
École normale annexe de l'école normale Jacques-Cartier.	100
Académie des soeurs du Sacré-Cœur.	50
TOTAL.	11349

(*) Une partie de ce tableau ayant été oubliée lors de l'envoi du rapport, elle se trouve rejetée à la fin de l'appendice. Voir page 54, le tableau des écoles des Soeurs de la Congrégation dans la cité de Montréal.

